

REVISTA

Logweb

referência em logística

COMO FORMAR UM BOM PROFISSIONAL PARA ATUAR EM LOGÍSTICA?



MAI/JUN
2022
Nº227



@grupologweb



Portal.e.Revista.Logweb



@logweb_editora



logweb_editora



Canal Logweb



t.me/logweb

LANÇAMENTO

STILL E20



EVOLUÇÃO SUSTENTÁVEL

A FAVOR DA SUA PRODUTIVIDADE.



CARREGADA
DE SOLUÇÕES
INTELIGENTES:

- BATERIA LI-ION
- TECNOLOGIA DE PONTA
- OPERAÇÃO SEGURA
- EFICIÊNCIA ENERGÉTICA
- ALTA PERFORMANCE

still.com.br

comercial@still.com.br

(19) 3115.0808 • (11) 4066.8157

/STILLempilhadeiras @STILLBrasil

STILL Brasil - Empilhadeiras

first in intralogistics

STILL

Como formar um bom profissional para atuar em logística?

Este é o título da matéria principal desta edição da revista *Logweb*. Afinal, as mudanças ocorridas no e-commerce e na logística global, em decorrência da pandemia, da guerra da Ucrânia, dos lockdowns frequentes na China, aliadas às novas necessidades impostas pelas mudanças de hábito dos consumidores, exigem muito mais de um profissional para atuar na logística, não importa o segmento ou o porte da empresa.

Assim, especialistas diversos discutem temas como as maiores deficiências do profissional de logística, os responsáveis pela sua formação (empresas, consultorias, escolas, etc.), o que é exigido dele, os vários níveis do profissional de logística e como fazer com que a profissão seja reconhecida pelos ministérios da educação e do trabalho.

Complementando, também ouvimos algumas empresas que desenvolveram programas internos para a formação destes profissionais. Representantes destas falam sobre como funcionam e os resultados já alcançados, além de abordarem os motivos que levaram a empresa a desenvolver estes programas, a rotatividade, as maiores deficiências do profissional e o que é exigido dele, entre outros assuntos.

O conteúdo desta matéria especial de *Logweb* oferece um excelente embasamento, tanto para os profissionais que estão começando no setor, como para aqueles que nele militam há tempos, além dos responsáveis pelo recrutamento.

Outra matéria de destaque da edição aborda o "Transporte colaborativo através de tecnologia. Modelos de entrega de última milha". Os enfoques? Meios, tecnologias e modelos usados, os "segredos" para este transporte funcionar perfeitamente e o que pode dar errado. Mais um tema atualíssimo e que também agrega valor aos profissionais de logística.

A terceira matéria especial envolve a "Redução da emissão de carbono no transporte, veículos elétricos e ações", aqui com a participação de várias empresas que partiram para o uso de veículos não poluentes para o transporte, bem como que adotaram várias alternativas para mitigar os efeitos da poluição. E, mais ainda, no contexto desta matéria fomos ouvir também algumas montadoras de veículos para o segmento de logística, que falam das tendências, da sua linha de produção e do mercado como um todo. Aproveite, se atualize.

"Automação de armazéns: como ficam as empilhadeiras?" é o tema de nossa entrevista especial, com a participação de dois fabricantes. Papel das empilhadeiras e do operador na automação, como é feita a automação da operação, programas (softwares) e sistemas usados, problemas, cuidados necessários quando se adota a automação das empilhadeiras, já que não há operador, e tempo de retorno do investimento. Estas são algumas as perguntas respondidas.

Já a última matéria especial trata do tema "Monitoramento e Rastreamento de Cargas: novidades". Além destas, são mostradas as funções adicionais do monitoramento e do rastreamento que foram acrescentadas em função de exigências do mercado, o papel das seguradoras no desenvolvimento destes sistemas e a necessidade de profissionais qualificados para atuar nestas áreas. Mais informações de qualidade para os nossos leitores.

E tem mais, muito mais nas páginas digitais desta edição. Aproveite.

Publicação, especializada em logística, da Logweb Editora Ltda.
Parte integrante do portal
www.logweb.com.br

Redação, Publicidade, Circulação e Administração

jornalismo@logweb.com.br

Fone: 11 4087.3188

Diretor de Redação

Wanderley Gonelli Gonçalves (MTB/SP 12068)

Cel.: 11 94390.5640

jornalismo@logweb.com.br

Redação

Carol Gonçalves (MTB/SP: 59413)

redacao2@logweb.com.br

Jornalista Social Media

Bruno Colla (MTB/SP: 59339)

redacao3@logweb.com.br

Diretora Executiva

Valéria Lima de Azevedo Nammur

valeria.lima@logweb.com.br

Diretor de Marketing

José Luiz Nammur

jlammur@logweb.com.br

Diretor Administrativo-Financeiro

Luís Cláudio R. Ferreira

luis.claudio@logweb.com.br

Administração

Wellington Christian Borsarini

admin@logweb.com.br

Diretora Comercial

Maria Zimmermann Garcia

Cel.: 19 98363.9690 e 11 94382.7545

maria@logweb.com.br

Gerência de Negócios

Nivaldo Manzano - Cel.: 11 99701.2077

nivaldo@logweb.com.br

José Oliveira - Cel.: 11 96675-4607

oliveira@logweb.com.br

Diagramação

Alexandre Gomes

6 CAPA



Como formar um bom profissional para atuar em logística? O que se exige dele no mercado de trabalho hoje?

32 ESPECIAL



Redução da emissão de carbono no transporte: montadoras de caminhões e usuários já enfrentam os desafios

48 ENTREVISTA ESPECIAL



Automação de armazéns: como ficam as empilhadeiras? Representantes da KION e da Toyota respondem

20 LAST MILE



Transporte colaborativo através de tecnologia: as características, os "segredos", o que pode dar errado

54 SEGURANÇA



Rastreamento e monitoramento: mercado exige equipamentos com recursos em tecnologia e inovação

18 Embarcador

Além da logística colaborativa, a Special Dog Company realiza trade off e organiza os PDVs dos clientes

30 Fornecedor

É difícil pensar em last mile sem o uso da tecnologia. Nem que seja um dispositivo de geolocalização

52 Especial

Região de Flandres dispõe de grande infraestrutura para receber empresas brasileiras na Bélgica

58 Operador Logístico

Pesquisa da ABOL revela que OLs não conseguiram repassar aumento de custos gerados pela crise

60 Evento

Logística Brasil 2022 terá apresentações de grandes líderes e especialistas do mercado, inscrições abertas

62 Paletes

CHEP: tecnologia e inovação direcionam o futuro da cadeia de logística no Brasil e no mundo

64 Veículo

Scania comemora 65 anos no Brasil e lança edição especial de caminhões

66 Seguro

Insurtech Transporte Seguro nasce da parceria entre a Argo Seguros e a MRR & PVA Corretora de Seguros

68 Fique por dentro

Veloe também é



VELOE É A SUA PARCEIRA QUANDO O ASSUNTO É MOBILIDADE.

Veloe faz muito mais do que **poupar você de filas em pedágios e estacionamentos**. É a solução e mais completa de mobilidade para pessoa física e jurídica do seu carro particular e até a administração da frota de veículos de empresas de todos os tamanhos.

Saiba mais em:



veloe

Como formar um bom profissional para atuar em logística? O que se exige dele no mercado de trabalho hoje?

O profissional precisa compreender as cadeias produtivas, as relações entre cliente e fornecedor, a economia de mercado, os marcos regulatórios e a infraestrutura disponível, de modo a escoar a produção da melhor forma possível, abrigar o melhor modal e as melhores condições de armazenagem.

Logística é uma disciplina de largo espectro que perpassa muitas outras. Ademais, no contexto amplo, ela se subdivide em muitas outras atividades de suporte.

“Quando estava iniciando minha vida profissional, na década de 90, e a logística representava, preponderantemente, transporte, armazenagem e distribuição, ministrávamos, nas universidades de Administração com Habilitação em Comércio Exterior, a disciplina Transportes e Seguros, a única que tratava do assunto em todo o curso com duração de cinco anos. O mundo globalizava-se celeremente e precisávamos de profissionais preparados para se comunicarem com as pessoas de outras nações, com diversidades culturais e em diferentes idiomas. Junto a tudo isso,

a tecnologia e a transformação digital sinalizavam virem a ter protagonismo em breve, dada a escalada crescente das transações e a necessidade de se cumprir a função chave de integração e conectividade com precisão e segurança a baixo custo.”

Ainda segundo a análise de Carlos Cesar Meireles Vieira Filho, da Talentlog, e Conselheiro TrendsInnovation – Consultoria e Planejamento Empresarial e colunista do Portal Logweb, um bom profissional de logística precisa conhecer de sistemas, de processos (melhores práticas), de legislação e de pessoas, pois lidará com stakeholders de toda ordem, de todos os níveis culturais e profissionais.

“A visão global, espacial, as conectividades pela infraestrutura, o ecossistema no qual atuará, são requisitos fundamentais. Como solucionar este problema? Capacitação! Desde a existência de um curso superior de logística que abranja todas as competências necessárias para preparar um(a) profissional para o mercado, até os imprescindíveis estágios, incluindo visitas técnicas, são requisitos fundamentais para que se forme um bom profissional em logística”, acrescenta Vieira Filho. Para a professora Dra. Sandra Lillian de Oliveira Façanha, coordenadora do Curso de Administração do Centro Universitário FECAP, uma das maiores deficiências do profissional de logís-

tica hoje tem a ver com uma formação aquém daquilo que seria o ideal, considerando o início de carreira para um profissional que atua em logística. E, em boa medida, a profusão de cursos de graduação, tanto bacharelados, caso do curso de Administração, uma fonte (entre outras) relevante para os profissionais da área, como os cursos superiores tecnológicos (CST) em Logística, colaboram para um nível de qualidade abaixo do que seria desejado!

“Digo isso porque, segundo dados do INEP de 2019, consideran-



do-se somente os CST em Logística no Brasil, temos mais de 600 cursos presenciais e outras dezenas, talvez centenas, de cursos EaD que, juntos, oferecem cerca de 350 mil vagas. Um ponto específico da formação em cursos CST, que não ocorre nos cursos de bacharelado em Administração, por exemplo, é o fato de você entender como a logística se encaixa, influencia e pode ser influenciada pelas demais áreas de uma organização, seja ela com ou sem fins lucrativos, privada ou governamental."

Uma forma de solucionar tal problema, naturalmente – segundo Sandra –, envolve a escolha de um curso que possa oferecer não apenas essa visão holística, mas muita qualidade ao longo dos anos de ensino. "Vale destacar que o mercado sempre busca especialistas, mas somente os especialistas que entendem como o negócio funciona como um todo, não partes do negócio!"

Já a análise de Aline Gomes, sócia-diretora da Conquer In Company, unidade de negócios da Escola Conquer focada em treinamentos corporativos, leva em conta que existe um ponto que engloba qualquer segmento, e isso se aplica também à logística. "Se formos pensar no gap de um profissional 'comum' para um profissional de destaque, encontraremos principalmente características que vão além da capacidade técnica de, por exemplo, criar relatórios em Excel e ter boa prática com ferramentas de TMS e WMS. Isso, com boa orientação e alguma prática, pode ser aprendido rapidamente."

Profissionais desejados pelo mercado são notados pelas suas qualidades comportamentais, ressaltava Aline. As empresas perceberam que a maior deficiência dos profissionais não está na falta de prática de algum software, mas em questões como adaptabilidade, negociação e



Sandra, do FECAP: "Se você se formou há cinco ou mais anos, talvez esteja na hora de fazer uma pós-graduação, se inteirar das novas ferramentas, conhecer novas pessoas"

criatividade para solucionar problemas, pois este é o verdadeiro cerne da profissão. São essas características que vão ajudar o profissional a lidar melhor com imprevistos e com pessoas, não as ferramentas.

"Então, se fosse sugerir como solucionar a questão, diria para os profissionais e empresas equilibrarem a educação técnica com treinamentos de soft skills. É dessa forma que formaremos profissionais mais completos, preparados e antifrágeis. Treinar o lado operacional, mas também comunicação, liderança e habilidades emocionais. Essa é a minha dica."

Exigências

Falando sobre o que é exigido, hoje, de um profissional de logística para atuar no mercado de forma satisfatória, Vieira Filho, da Talentlog, diz que, primeiramente ele precisa ter visão sistêmica, integrada! É preciso ser curioso, estudar tendências, estar atento às inovações tecnológicas. Logística é, fundamentalmente, integração e conectividade; escala e alimentação dos sistemas sem interrupção, da primeira à última milha, promovendo maior



produtividade, segurança e controle, sempre buscando custos competitivos.

O profissional precisa compreender as cadeias produtivas, as relações entre cliente e fornecedor, a economia de mercado, os marcos regulatórios e a infraestrutura disponível, vis-à-vis àquela capaz de escoar a produção da melhor forma possível, aquela que possa abrigar o melhor modal, as melhores condições de armazenagem. “Desse profissional irá ser requerido entendimentos diversos, como aspectos locacionais, relacionamento com os seus stakeholders, tecnologias de controle e rastreabilidade, as questões ambientais, de compliance e governança. Ética, o meu julgo, é default!”, diz o sócio-diretor da Talentlog.

Para a professora Dra. Sandra, do FECAP, cada vez mais está sendo exigido especialistas que entendam do negócio como um todo! Sendo assim, os melhores profissionais são aqueles que possuem uma visão do tipo “360 graus”, capacidade crítica e analítica, conhecimento razoável sobre tecnologia da informação e comunicação (sistemas cada vez mais automatizados e integrados, inteligência artificial, blockchain, realidade aumentada, realidade virtual, etc.) e, a bem da verdade, o domínio da língua inglesa.

Além disso, pensando de forma específica no desenvolvimento de cada profissional em uma organização, algumas características que o/a distinguem das “máquinas” são muito apreciadas, como iniciativa, criatividade, habilidades interpessoais, teamwork ou trabalho em equipe, adaptabilidade e resiliência, completa a coordenadora do Curso de Administração do FECAP.

Pelo seu lado, Aline, da Conquer In Company, destaca que em um mercado dinâmico como é o de logística, principalmente quando a demanda por entregas aumentou muito por conta da pandemia, o profissional precisa estar conectado com o momento e com a visão estratégica da empresa. Perguntar-se: qual é o meu papel estratégico na missão da empresa? E quanto a qualidade do meu processo logístico representa a qualidade que a empresa quer estabelecer com seus clientes?

“O profissional e suas práticas precisam de três componentes principais: agilidade, qualidade e resiliência”, acentua Aline.

Vários níveis

Quando a questão é se poderíamos classificar o profissional de logística em vários níveis, dentro da categoria, e quais seriam estes níveis e a função do profissional em cada um deles, dois dos participantes desta matéria especial respondem que sim.

Vieira Filho, da Talentlog consideraria os níveis mais usuais academicamente falando: o nível estratégico, o tático e o operacional. Em cada um desses níveis iremos encontrar profissionais e seus estágios de especificidades, de proficiência e responsabilidade! “Penso que os níveis superiores já estão de alguma forma supridos de recursos suficientes para prepararmos a alta gestão. Dispomos no Brasil de bons cursos MBA, especializações *latu sensu* e universidades de primeira linha com programas *stricto sensu* para a formação de lideranças. Há, ainda, as formações internacionais em universidades e instituições de excelência no exterior que dão o grau ainda mais sofisticado à formação pro-



Para **Aline**, da Conquer In Company, a maior deficiência dos profissionais não está na falta de prática com softwares, mas em adaptabilidade, negociação e criatividade

fissional da liderança. Firmo aqui a minha preocupação na capacitação inicial e universitária, pois ainda não temos consolidado no Brasil um curso de nível superior (+ 3.600 horas) que reúna disciplinas fundamentais de exatas e humanas para a formação de um profissional de logística. Somente aqui caberia mais uma razoável fala a respeito.”

Já Sandra ressalta que existem níveis básicos em termos de conhecimento e vivência na área, mas também existem diversos segmentos para o profissional de logística, porque trata-se de um campo muito amplo de atuação. Além dos segmentos usuais relacionados a transporte, armazenagem e afins, tanto para o mercado interno quanto para exportações ou importações, hoje temos novos campos de atuação, como é o caso do e-commerce e/ou startups.

Em cada um desses segmentos existem funções diversas em diferentes níveis que demandam, usualmente, um determinado conhecimento. Em nível operacional – atividades básicas do dia a dia, foco no curto prazo –, temos os cursos técnicos em logística e/ou CST em logística, produção ou

comércio exterior. Em nível tático – atividades de supervisão de primeira linha, foco no médio prazo –, temos os mesmos CSTs anteriormente mencionados, bem como alguns cursos de bacharelado, como é o caso de administração e engenharia da produção. Por fim, em nível estratégico – atividades relacionadas ao planejamento de longo prazo da área e da empresa –, temos os cursos de bacharelado e, eventualmente, cursos de pós-graduação e/ou mestrado profissional.

“A pessoa interessada deve se capacitar de forma pertinente conforme o objetivo profissional dele ou dela, em estrito alinhamento com o nível desejado de atuação no mercado e, dependendo do segmento, existem ainda diversos cursos de curta duração que também podem ser exigidos, como é o caso do conhecimento de uma linguagem de programação para atuar em startups”, completa a coordenadora do Curso de Administração do FECAP.

Reconhecimento da profissão

No contexto de como fazer com que a profissão seja reconhecida pelos ministérios da educação e do trabalho e quais os caminhos, o colunista do Portal Logweb diz que somente a sociedade civil e acadêmica podem requerer o que acreditam lhes ser necessário e benéfico para o desenvolvimento da profissão. Terceirizar essa responsabilidade para o Estado é tergiversar sobre algo que a todos nós é tão caro. As entidades de classe precisam se unir, tanto aquelas que representam as prestadoras do serviço logístico (Operadores Logísticos, portuários, transportadoras, etc.), quanto aquelas que representam a indústria, a agroindústria

e o comércio (embarcadores), para debater o assunto.

“Ao meu julgo, é a iniciativa privada que deve puxar essa discussão através de suas confederações, federações, associações, institutos e centros de estudos e pesquisas. Para tanto, é imprescindível ter a academia e o Estado nessa mesa de discussão. Realizar estudos e benchmarking no exterior faz-se mister. A vantagem é que tanto Operadores Logísticos, portuários, armadores, transportadoras, quanto embarcadores, têm aqui unidades de empresas multinacionais e podem contribuir bastante para esta troca de experiência. As universidades de primeira linha no Brasil, idem, quase todas têm convênios de cooperação técnica no exterior”, completa Vieira Filho.

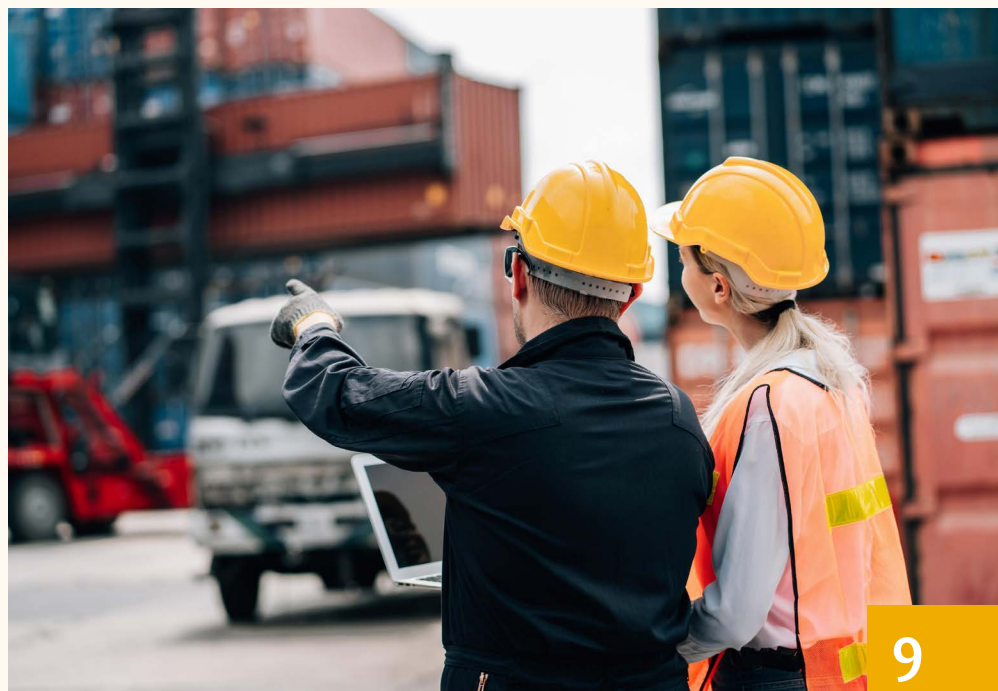
Já temos, há mais de 20 anos, a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), parte integrante do atual Ministério do Trabalho e Previdência (MTP) cujo intuito é “expor, com a maior fidelidade possível, as diversas atividades profissionais existentes em todo o país, sem diferenciação entre

as profissões regulamentadas e as de livre exercício profissional (<https://empregabrasil.mte.gov.br/76/cbo/>)”.

Na lista da CBO encontramos diversas funções relacionadas à logística, como por exemplo: técnico em logística, supervisor de logística, analista de logística, diretor de logística, etc. (Veja o box) No entanto, complementa Sandra, do FECAP, cabe ressaltar que não há uma regulamentação para a atuação do profissional em logística, mas só o fato de ela existir na CBO já é suficiente para elevar sua visibilidade e importância, o que pode contribuir para a formulação de políticas públicas.

Formação dos profissionais

Cada uma das instituições mencionadas tem sua parte de responsabilidade na formação de profissionais qualificados, segundo a coordenadora do FECAP. “Eu diria que as escolas são responsáveis por uma base inicial robusta, e por ‘robusta’ entendam o que foi mencionado an-





Vieira Filho, da Talentlog: um bom profissional de logística precisa conhecer sobre sistemas, processos, legislação e pessoas, pois lidará com stakeholders de toda ordem

teriormente. Já as empresas e/ou consultorias são responsáveis pelo aprimoramento dessa base inicial robusta na medida em que o profissional de logística pode amoldar a base obtida na escola à realidade do mundo dos negócios.”

Além das instituições mencionadas, Sandra diz que há um outro ponto relevante, que é o próprio profissional, responsável pelo seu desenvolvimento profissional, incluindo aí o famoso “lifelong learning” ou aprendizado por toda a vida. Como tudo evolui, se você obteve sua formação há cinco ou mais anos, talvez já esteja na hora de voltar para a escola fazer uma pós-graduação, se inteirar a respeito de novas ferramentas, conhecer novas pessoas, etc.

Para a coordenadora do Curso de Administração do FECAP, todos têm a sua parcela de responsabilidade: academia, prática e o próprio indivíduo, mas ela crê que resta ao último a maior parcela de responsabilidade, na medida em que – de fato – ele ou ela é a pessoa que faz as escolhas, certas ou não, ao longo da vida. Ele ou ela, de certa forma, tem que assumir a responsabilidade pela escolha de uma boa escola

para se formar e, na sequência, escolher um bom emprego – por mais que tenhamos um mercado de trabalho bastante competitivo – para evoluir e, de forma simultânea, buscar continuamente seu próprio desenvolvimento através de um aprendizado constante (lifelong learning).

“Além da pessoa, se considerarmos de forma isolada somente a academia e a prática (o mundo ‘real’), creio que resta ainda uma parcela maior na academia, na medida em que, dependendo da qualidade de ensino, ao invés de aprender e aplicar na prática, a pessoa terá que desaprender para fazer diferença no mundo ‘real’.”

Já para Vieira Filho, da Talentlog, a formação de um profissional é dever de muitos, assim como é a formação educacional de um cidadão de um modo geral. Ainda que caiba ao Estado, através do Ministério do Trabalho (ou órgão que o substitua) a necessidade da elaboração da Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), esta precisa, primeiramente, ser dinâmica, atualizada e permitir mudanças que tragam ao profissional e à profissão a definição mais clara e atual do mercado. Ocorre que muitas dessas classificações estão atreladas a normas universais, o que termina por dificultar atualizações e independência nas suas definições próprias a cada nação, região e setor.

“Desta forma, empresas jactam-se a preparar seus profissionais, com uma seleção mais criteriosa de seus candidatos a vagas de estagiários e trainees, buscando competências e habilidades ao aprendizado para atuarem no desenvolvimento e operações de sistemas e softwares, com habilidade em idiomas, boa comunicação (verbal e escrita),

proficiência matemática, sensibilidade para as tendências, desenvolvimento tecnológico, inovação e visão sistêmica de processos.”

Por fim, mas não menos importante, cabe às escolas (universidades) desenvolver seus cursos, os mais atuais possíveis, mas dentro das linhas do Ministério da Educação (ou órgão que o substitua), ou desenvolvendo cursos de pós-graduação, MBA e outros de especialização. “É na fase universitária que a vocação se fortalece e se identifica. Sem uma graduação muito bem estruturada e aplicada com as disciplinas de fato voltadas ao mundo da logística, continuaremos a ter hiatos importantes na formação dos profissionais de logística no sentido mais completo”, acentua Vieira Filho. É interessante notar que, para obter melhores resultados, muitas empresas com atuação em logística passaram a prover treinamentos internos. **Veja a seguir.**



Programas Internos

São vários os motivos que levaram as empresas participantes desta matéria especial a desenvolverem os seus programas internos de treinamento. Eles vão desde a formação de mão de obra necessária para impulsionar o negócio, até aqueles voltados ao aprimoramento dos seus colaboradores (veja mais no final desta matéria).

Afinal, como diz Fabiana Pauli, Head de Pessoas do Freto – logtech que une caminhoneiros a cargas, criando uma relação ganha-ganha entre transportadores, embarcadores e motoristas – a logística é abrangente, os profissionais desse setor necessitam de atualização constante e o principal desafio é se atualizar com base no acompanhamento tecnológico. “Por se tratar de um setor com diferentes oportunidades e evolução contínua, nem sempre os profissionais es-

tão atualizados na velocidade que o mercado espera. Acompanhar a tecnologia e se antecipar é o desafio não só dos profissionais de logística, mas do mercado como um todo.”

Já Vinicius Callegari, co-fundador da GaussFleet – considerada a maior plataforma de gestão de máquinas móveis para siderúrgicas e construtoras –, ainda no contexto das necessidades do profissional de logística hoje para atuar no mercado, aponta o raciocínio lógico e a visão de negócios, além das suas atividades.

“Devido à carência de profissionais qualificados no mercado, as empresas têm se preparado para formar a própria mão de obra e, com isso, as deficiências podem ser corrigidas com programas de treinamento e qualificação interna. Desta forma, o setor acaba enfrentando maiores desafios na conscientização dos profissionais para trabalharem com segurança, bem como treinar e qualificar mão de obra para picos sazonais de volume e acabar perdendo rapidamente essa mão de obra para o mercado concorrente”, lamenta Cleiton Alves de Jesus, diretor de Recursos Humanos da ID Logistics – grupo internacional de logística de contratos com uma carteira de clientes equilibrada entre os setores de varejo, indústria, detail picking, saúde e e-commerce.

No caso da DP World Santos – empresa responsável pela operação de um dos maiores e mais modernos terminais privados multipropósito do Brasil, instalado na margem esquerda do Porto de Santos, SP –, a análise das deficiências do profissional do setor é diferenciada.

Alcino Therezo, diretor de Pessoas da empresa, alega que é preciso entender que o perfil do trabalhador do Porto mudou.



Therezo, da DP World Santos: Para se diferenciar, um candidato deve buscar por instituições de ensino, públicas e privadas, reconhecidas para se capacitar

O Porto do trabalho braçal quase não existe mais e a sofisticação tecnológica, bem como a introdução de equipamentos de ponta nas operações demandam que as equipes sejam mais qualificadas. Para se ter uma ideia – continua Therezo –, todas as áreas, da operação ao administrativo, passaram por transformações, como a adoção de inteligência artificial, computação em nuvem e automação, que exigem cada vez mais profissionais para atuar em todos os tipos de projetos, em especial na segurança aduaneira, patrimonial, de dados, de carga, entre outras subdivisões. A transformação digital, que já estava na pauta das empresas, e a chegada dessas tecnologias fazem com que as equipes de TI sejam cada vez mais demandadas para projetos.

“Além disso, é fundamental que os profissionais que atuem com comércio exterior tenham um segundo idioma, como o inglês e o espanhol”, completa o diretor de Pessoas da DP World.

Exigências – Falando sobre o que é exigido, hoje, de um profissional de logística para atuar no mercado de forma satisfatória,



Danilo Guedes, presidente da ABC Cargas – especializada em transporte rodoviário de carga internacional e de veículos comerciais – diz que, não apenas na sua empresa, mas no mercado como um todo, o profissional precisa estar sempre disposto a aprender e se reinventar, tendo habilidade para lidar com mudanças e situações adversas.

Hoje, como em todo o mercado de trabalho, o profissional de logística, além das habilidades técnicas, tem que ter um bom desenvolvimento de suas soft skills, ou seja, é importante ter características comportamentais que estejam adaptadas à nova realidade do mercado de trabalho pós-pandemia. Estas habilidades estão focadas em como a pessoa lida com diferentes situações e com seus colegas de trabalho.

“Em nosso terminal – continua Therezo, da DP World Santos –, não adianta ter a habilidade necessária, trabalhar bem e ser devidamente qualificado se há falhas comportamentais. Logo, um de nossos desafios é encontrar profissionais que estejam alinhados a nossa cultura.”

Além disso, é essencial que o profissional tenha uma visão 360°, conhecendo o negócio da empresa, sendo flexível, e saiba trabalhar com as novas tecnologias.

“Temos tido o cuidado ainda maior de selecionar trabalhadores com propósito, que se identifiquem com a posição, a carreira e com o Porto. Buscamos sempre pessoas que desejem verdadeiramente se qualificar e que queiram se desenvolver, pois no Porto os equipamentos, as operações e a gestão estão em rápida e contínua evolução”, completa o diretor de Pessoas da DP World Santos. Também para Fabiana, do Freto, o que se exige hoje do profissional de logística é, além de ca-



Guedes, da ABC Cargas:
A empresa que investe no desenvolvimento e na qualificação dos profissionais amplia seu poder de atração e retenção de talentos

pacitação técnica, atitudes que estejam alinhadas aos valores e à cultura organizacional e profissionais que buscam a inovação contínua e que tragam soluções inteligentes, acompanhando as novas tendências e tecnologias no cenário atual.

Callegari, da GaussFleet, também aponta raciocínio lógico para resolver os problemas e desafios que surgem diariamente, dinamismo para lidar com a pressão de múltiplas coisas importantes, e as vezes urgentes, resiliência para não ser engolido pela rotina caótica, capacidade de liderança, independente de ser formal ou não, para se relacionar com as pessoas e conseguir coordenar as mais low profiles.

“As exigências acabam sendo de acordo com o nível de função dentro das empresas, sendo assim, no geral, a empresa tem buscado insistentemente o engajamento dos profissionais no trabalho com segurança, no respeito à diversidade e inclusão, na inovação e na excelência operacional. Esses são quesitos que permeiam todos os níveis e posições hierárquicas das empresas”, completa Cleiton, da ID Logistics.

Rotatividade - Também é interes-

sante notar como é a rotatividade na logística, sob a ótica das empresas que mantêm seus programas internos de treinamento. Por exemplo, Guedes, da ABC Cargas, falando em motoristas prestadores de serviço (categoria MEI), a rotatividade é bem alta, visto que eles possuem o “controle” da sua rotina e podem escolher as viagens que desejam e também ficam abertos a novas oportunidades de trabalho.

Já com relação aos motoristas contratados no regime CLT, essa rotatividade já é bem menor. Nesse sentido, diz o presidente da ABC Cargas, a empresa que investe e apoia o desenvolvimento e a qualificação dos profissionais acaba se tornando referência no mercado, ampliando seu poder de atração e retenção de talentos, o que certamente refletirá em desempenho diferenciado e melhores resultados.

Na ótica de Callegari, da GaussFleet, a rotatividade em operações logísticas (Centros de Distribuição, portos, fábricas, usinas, obras) é maior do que no planejamento de logística pela própria natureza das atividades. Um gerente ou diretor de operações logísticas que está na ponta tem muito menos glamour do que o executivo que está na Faria Lima (importante centro comercial e financeiro de São Paulo, SP). A rotatividade acaba sendo alta também, principalmente, em funções mais operacionais, como de recebedores de materiais, separadores de mercadorias, etc., justamente pela severidade do trabalho, acredita o co-fundador da GaussFleet.

“A rotatividade normalmente é a consequência de uma concentração de empresas do mesmo setor, numa mesma região, visto que há uma busca de pro-

fissionais qualificados em empresas do mesmo segmento, uma vez que temos dificuldade em buscar profissionais qualificados em instituições de ensino para qualificação profissional”, acrescenta Cleiton, da ID Logistics.

Fabiana, do Freto, lembra que o turnover faz parte de qualquer área de atuação, muitas vezes até ajuda a acelerar processos e trazer novos perfis e novas ideias. Mas, o principal, para diminuir a rotatividade, é estar com uma gestão preparada e alinhada à cultura organizacional, onde cada vez mais os profissionais buscam estar aderentes ao que acreditam e valorizam nas organizações onde atuam.

“Para mitigar a rotatividade, uma boa preparação da liderança é fundamental, junto de investimentos em atualização técnica, desenvolvimento comportamental, suporte organizacional adequado e estar em linha com o que o mercado vem praticando em termos de remuneração e oportunidade. Todos esses pontos fazem parte do processo de retenção e diminuição de turnover.”

Ainda de acordo com a Head de Pessoas do Freto, as empresas precisam reavaliar seu processo de contratação para se adequarem à nova realidade, entendendo: qual é o propósito das pessoas? O que elas buscam? O que oferecemos de diferencial na nossa experiência e jornada? Com essas simples perguntas é possível reavaliar o modelo de contratação e fazer de forma mais humanizada o processo do começo ao fim.

“Hoje, as pessoas buscam trabalhar em lugares onde a transparência e comunicação caminham juntas. Aqui optamos por colocar todos na mesma página, através de uma rede social interna onde comunicamos todas as

QUALIFICAÇÃO DOS PROFISSIONAIS DOS TRANSPORTADORES AINDA É UM DESAFIO

A capacitação profissional dos transportadores ainda é um desafio para as empresas de transporte rodoviário de cargas. O mercado de trabalho está cada dia mais exigente, buscando colaboradores capacitados em suas determinadas funções. Isso acaba impactando diretamente os trabalhadores desse setor, no qual muitos são resistentes a essas mudanças.

Os dados da pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes – CNT e do TruckPad, sobre o perfil do caminhoneiro, indicam que 15,6% dos motoristas de caminhão admitem que uma das ameaças do futuro da profissão está relacionada à falta de qualificação. E 49% dos entrevistados não fazem nenhum tipo de curso qualificado ou reciclagem ligados à profissão.

Regiane Amaral, coordenadora de treinamentos do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região – SETCESP, explica que a capacitação no mercado de trabalho vem se tornando requisito fundamental nas empresas. “O nível de competência de cada colaborador vem se transformando cada vez mais nas empresas, seja na área administrativa ou operacional, principalmente porque as empresas estão, aos poucos, se aprimorando em tecnologias para diminuição de custos. Tudo isso está ligado ao profissional para manter-se atualizado e apto às mudanças. A experiência não basta, é necessário sempre buscar atualizações e treinamento”.

A falta de eficiência pode dificultar os funcionários a alcançar objetivos de crescimento dentro de uma empresa. Com as capacitações corretas, juntamente com as tecnologias, é possível organizar uma equipe de excelência. O preparo auxilia o condutor a lidar com as situações de risco nas viagens, garantindo rapidez e qualidade nas entregas, bem como o aperfeiçoamento de áreas administrativas na gestão interna e externa da



Regiane, do SETCESP: O nível de competência do colaborador vem se transformando nas empresas, porque estas estão se aprimorando em tecnologias para diminuição de custos

empresa e relacionamento com clientes e fornecedores.

“Para alcançar essa qualificação contínua, as empresas devem buscar treinamentos e cursos relacionados a todos os setores, atualizando-os constantemente de acordo com as inovações e modernidades do mercado. É preciso ter instrutores bem capacitados, sempre de olho nas demandas do segmento, cursos livres, rápidos e práticos, além de se adaptar entre modalidades presencial, on-line (ao vivo) e EAD (gravado), com uma programação bem elaborada para que cada profissional consiga conciliar com a rotina de atividades”, afirma Regiane.

Em um mercado que exige eficiência e segurança das transportadoras, ter trabalhadores preparados para encarar os desafios existentes nas estradas, leva as empresas a se destacarem pela oferta de um trabalho de alta qualidade e seguro.

“O SETCESP tem uma grande tradição em treinamentos, desde 1984, capacitando cerca de 1.000 profissionais por ano. É um importante caminho para obtermos um setor cada vez mais informado e preparado perante as atualidades que só tendem a crescer, principalmente, pelo avanço da tecnologia”, finaliza a coordenadora.

informações relevantes do Freto, sendo o mesmo local onde os profissionais podem se expressar e compartilhar as comunicações das suas áreas. A nossa responsabilidade é compartilhada nesse sentido e aqui todos somos comunicadores e temos fácil acesso às informações, o que garante clareza e transparência", completa Fabiana.

Já no caso da DP World Santos, o turnover está abaixo da média do mercado global (1,27% versus 1,4%). Isso é resultado de uma série de ações em curso para engajar e reter os seus talentos, diz Therezo.

"Temos o nosso programa de recrutamento interno através do qual, em 80% das oportunidades de vagas que abrimos, damos preferência ao público interno, antes de iniciar uma busca por um profissional no mercado. É uma forma de acelerar o crescimento de carreira. Integrantes que estão há mais de um ano na empresa têm a oportunidade de participar do processo seletivo interno e concorrer às vagas disponíveis."

Além disso, a empresa também oferece programas de qualificação aos funcionários, para prepará-los para as novidades que chegam ao setor.

A DP World Santos também possui um calendário de ações que valorizam os integrantes, suas famílias, promovem interações sociais e a participação deles. Por fim, a cada dois anos, o grupo DP World aplica em todas as suas unidades uma pesquisa de clima chamada "My World Survey", para avaliar critérios como engajamento sustentável, liderança, cultura, sustentabilidade, segurança, comunidade e felicidade.

Resultados da má formação – Atrasos em entregas importantes devido a erros no controle de estoque ou relacionamento com

transportadores, extravio de produtos, atraso em mobilizações pré-acordadas, falta de assertividade para reagir aos erros rapidamente, impactando o cliente o mínimo possível. Estes são os erros mais comuns, segundo Callegari, da GaussFleet, em razão da má formação do profissional de logística, e que a empresa já se deparou.

"Se considerarmos os motoristas, a má formação e a não reciclagem desses profissionais podem causar avarias e acidentes, resultando muitas vezes em grandes prejuízos



Fabiana, do Freto: As empresas buscam profissionais não só qualificados tecnicamente, mas que estejam em busca constante e curiosa por antecipar novas tendências

e perdas não apenas para a empresa e para os clientes, mas para o trabalhador e para toda a sociedade. Por isso, investir em qualificação é mais do que necessário, é fundamental!", completa Guedes, da ABC Cargas.

A Head de Pessoas do Freto destaca que a falta de busca pelo autodesenvolvimento muitas vezes limita esses profissionais a contribuírem de forma diferenciada. Hoje, as empresas buscam profissionais não só qualificados tecnicamente, mas que estejam em busca constante e curiosa por antecipar novas tendências de negócio e sair na frente de forma

competitiva. "No Freto, somos uma plataforma tecnológica a serviço da logística. Com isso, temos profissionais que conhecem tanto de logística quanto de tecnologia, a ideia é sempre unir as duas vertentes, avançando na melhoria contínua."

Outro ponto relevante é que ainda vivenciamos um cenário na logística onde predomina a figura masculina. Nesse contexto, os profissionais precisam acompanhar cada vez mais o tema da diversidade, estando abertos a esse processo de transformação relacionado a temas de inclusão. "No Freto, estamos abrindo uma frente exclusiva de ESG visando oportunidade de tratar temas relevantes nesse contexto", conclui Fabiana.

Para Cleiton, da ID Logistics, os maiores problemas com formação normalmente estão ligados à velocidade de formação que é exigida, uma vez que não há muitos profissionais qualificados no mercado e, com isso, as empresas acabam tendo uma grande necessidade de contratar e treinar rapidamente os profissionais para liberarem para operação.

"Esse pequeno tempo de treinamento e qualificação que normalmente é utilizado para formação dos profissionais gera problemas operacionais de procedimentos, baixa performance e, inclusive, avarias", alerta o diretor de Recursos Humanos da ID Logistics.

Papel das empresas – Quando o assunto é o papel das empresas que atuam no setor de logística na formação de profissionais de logística, as respostas são diversas. Callegari, da GaussFleet, acredita ser papel 100% das empresas, tanto as que atuam no setor de logística, quanto as que entendem a logística como diferencial competitivo. "A partir do momento que as empresas criam

programas próprios, elas podem moldá-los às suas peculiaridades, e inclusive buscar pessoas com maiores chances de vingar dentro da cultura da corporação."

Já Fabiana, do Freto, acredita que seja um papel com responsabilidades compartilhadas, do profissional, da empresa e da liderança.

Para a Head de Pessoas, a capacitação e formação não devem ser apenas atreladas a um curso específico ou formação e, sim, ao acompanhamento e desenvolvimento diário, com aplicação de feedbacks contínuos para mapear as principais dificuldades, gaps, oportunidades e elaborando um plano de desenvolvimento individual estruturado com ações diversificadas que aceleram o desenvolvimento de cada profissional.

"Um ponto de destaque nesse processo é aprender com os erros. No Freto, queremos pessoas que tomem riscos e ousem, porque quem ousa, cria. Então, não demitimos ninguém por errar e sim por não tentar. No dia a dia do Freto, todos os nossos freteiros têm livre acesso à alta liderança com simplicidade, isso valoriza o trabalho e as relações de cada um. Proporcionamos encontros específicos com a alta liderança, incentivando como empresa essa proximidade e troca de experiências. Não se trata de um monólogo e, sim, de um espaço de interação e abertura para novas ideias com diferentes níveis", completa Fabiana.

Por seu lado, Therezo, da DP World Santos, falando sob a ótica de uma empresa com atuação nos portos, lembra que, hoje, os candidatos já chegam ao processo seletivo com algum nível de qualificação, tanto para funções operacionais quanto administrativas.

Isso acontece porque os principais players do setor desejam atrair profissionais técnicos, especialistas e generalistas que desejam prosperar no Porto, tomando o mercado de trabalho mais competitivo.

Para se diferenciar, um candidato deve buscar por instituições de ensino, públicas e privadas, reconhecidas para se capacitar e cursos relacionados a área em que deseja atuar, como, por exemplo, Gestão Portuária, Administração, Engenharia, Logística, Comércio Exterior, Relações Internacionais, entre outros. Conhecimento em um segundo idioma, preferencialmente o inglês, também é um diferencial, principalmente quando estamos falando de empresas globalizadas.

As empresas buscam, ainda, capacitar tecnicamente os profissionais. Nesse sentido, a DP World Santos também realiza treinamentos internos, de reciclagem e/ou opcionais, contribuindo com a busca pelo conhecimento, atualização e especialização. Também falando sob uma ótica específica está Guedes, da ABC Cargas. Em relação aos motoristas, ele acredita que o treinamento oferecido seja imprescindível para que possam ser motoristas qualificados. "A empresa tem sua parcela, oferecendo oportunidades de capacitação, mas é importante que cada colaborador assuma também a responsabilidade pelo seu autodesenvolvimento, buscando sempre se qualificar como profissional."

Realmente, os setores devem se preocupar com a formação de profissionais, visto que para o melhor resultado é necessário ser detentor de conhecimento das melhores práticas.

Ainda segundo Cleiton, da ID Logistics, as asso-



NOBLELIFT®

Empilhadeira Elétrica STRONG 3RL

até 6000mm
até 1.800KG



Fabricados com os
melhores componentes
do mercado mundial



Freio: Intorq
Transmissão: ZF



Bomba:
Shimadzu



Controlador:
Curtis

Empilhadeira Retrátil ERNB

até 12500mm
até 2.000KG



Entre em contato e saiba mais



Para **Cleiton**, da ID Logistics, o pequeno tempo de treinamento e qualificação dos profissionais gera problemas operacionais de procedimentos e baixa performance

ciações do setor, o Sistema “S” e o governo local têm a responsabilidade de unir forças para a capacitação de profissionais, visto que o país tem demonstrado em diversos municípios ou regiões a concentração de segmentos específicos, o que facilitaria direcionar programas setoriais de desenvolvimento de profissionais com boa qualidade técnica.

Programas internos - Veja a seguir os programas internos desenvolvidos pelas empresas participantes desta matéria especial.

ABC Cargas - Tem um programa de desenvolvimento dos seus motoristas, a Academia do Motorista, onde são abordados temas como: Atenção e ansiedade no trânsito; direção defensiva; gestão de combustível; saúde e segurança; riscos da estrada; sucesso do cliente.

DP World Santos - Desde que foi inaugurada no Brasil, em 2013, a empresa dedicou muita atenção e investimentos no sentido de capacitar os profissionais portuários. Em 2012, ainda na fase de obras, optou por formar sua própria mão de obra portuária. Foram contratadas pessoas sem experiência e a empresa investiu em treinamentos e programas

de qualificação como uma das formas de motivá-los e engajá-los. Como exemplo, pode ser citado o “Programa Novos Operadores”, realizado em parceria com o Instituto de Capacitação Técnica Profissional (Incatep), de Santos, que teve o objetivo de capacitar profissionais para operar guindastes de cais e de pátio, contribuindo com a melhoria da mão de obra local. Para algumas vagas específicas, como operadores de portêiner e de transtêiner, os integrantes participaram de um intenso programa de qualificação fora do país, no Porto da DP World, em Callao, no Peru. Hoje, inclusive, alguns destes operadores se tornaram ATAPS (Advanced Trainer & Assessor Program), que é um Programa Global da DP World para multiplicar os aprendizados. Atualmente, vários operadores brasileiros são formadores de outros profissionais mundo afora, uma prática bastante importante e utilizada no Grupo DP World.

Freto - Hoje, a formação na empresa é pautada no desenvolvimento diário e acompanhamento dos profissionais baseado na confiança e na disseminação de experiência através dos talentos internos e Plano de Desenvolvimento Individual. Buscam no processo de recrutamento alinhar de forma clara as expectativas técnicas e comportamentais, em linha com o que o candidato busca em termos de propósito. O processo de recrutamento é pautado em perguntas exploratórias embasadas nos valores da empresa, buscando a todo tempo mapear se o candidato possui fit com o propósito e cultura do Freto.

GaussFleet - Na empresa é usado um programa desenvolvido pelo Walmart, quando ainda operava no Brasil, chamado “trainees de

operações logísticas”. O programa contou com uma empresa externa para formatação de todas as etapas, que ia do preenchimento de testes de lógica e comportamentais, passando por dinâmicas em grupo e entrevistas individuais. Na época, a ideia era buscar talentos que não necessariamente tinham experiência em logística – embora já tivessem relevante experiência no mercado, até o nível analista –, mas que possuíam as soft skills necessárias para ser um futuro líder em médio prazo. Durante o programa, os trainees conheciam as diversas operações da empresa e suas peculiaridades, desenvolviam um projeto para uma operação designada, além de sessões de coaching individuais e em grupo. O programa tinha duração mínima de 8 meses e máxima de 12 meses, e após o período os trainees que obtivessem aprovação em um projeto 6 Sigma (todos passaram por formação greenbelt) desenvolvido em uma das centrais de distribuição da empresa, seriam contratados como gerentes de logística, equivalente a uma gerência Junior.

ID Logistics - Conta, internamente, com uma Universidade Corporativa que tem por objetivo desenvolver os seus profissionais em competências e qualificações técnicas, bem como comportamentais. Dentro dessa Universidade existem Academias de Liderança, Segurança, Finanças, Clientes, Compliance e Gestão de Estoques. Além da academia, há um programa de treinamento e desenvolvimento para o grupo operacional, chamado de “Excelência Operacional”, que tem por objetivo desenvolver os colaboradores da operação em atividades operacionais, procedimentos e reciclagem.

LOGÍSTICA ON THE JOB: PROFISSÃO OU FUNÇÃO?



Nesta sua análise sobre o profissional do setor, José Geraldo Vantine, fundador e presidente da Vantine Logistics & Supply Chain Consulting e também colunista do Portal Logweb, deixa claro que a profissão não é regulamentada por lei e que não há formação específica (à exceção do Tecnólogo).

“Na prática, para os que possum cursos superiores podem se especializar em diversos níveis desejados com cursos existentes em Especialização, Pós-Graduação, MBA, Mestrado, Doutorado (aqui é possível encontrar subsídios no portal do MEC e procurar por CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Ensino Superior)”, diz Vantine.

O Catálogo Nacional de Cursos Superiores de Tecnologia também pode ser consultado no portal do MEC, e lá está regulamentado o “Curso Superior de Tecnologia em Logística” (1.600 horas). A FATEC oferece cursos com mais amplitude, com 1 ano a mais, cerca de 2.400 horas. Portanto, o graduado nesses cursos pode usar o título de “Tecnólogo em Logística”.

No entanto, ainda segundo o colunista do Portal Logweb, na esfera do Ministério do Trabalho, temos o CBO – Classificação Brasileira de Ocupação” (www.mteco.gov.br) e podemos encontrar diversos códigos de ocupação. Esses códigos são os que a área de Recursos Humanos das empresas deve registrar



Segundo **Vantine**, os profissionais de hoje têm baixo nível de preparação, sendo mais focados em mostrar experiência, grande parte relacionada às suas atividades

na Carteira Profissional. Portanto, aqui estão por exemplo: Analista de Logística (Código 2527-15), Auxiliar de Logística (Código 4141-40), Conferente de Logística (Código 4141-20) e até “Cargos” de nível “C”, como Diretor de Logística e Suprimentos (Código 1226-05).

Há poucos anos (2016), o Ministério do Trabalho incluiu a ocupação de “Engenheiro de Logística”, (Código 2149-45). Esse código 2149, chamado de família ocupacional, corresponde ao setor de Engenheiros de Produção, Qualidade, Segurança e afins e, por sua vez, pertencem ao Grande Grupo 2, que agrega as ocupações que compõem os profissionais das Ciências e das Artes.

“Parece complicado, mas é simples, embora não seja tão lógico”, comenta Vantine. E ele conclui: “Se você trabalha em qualquer atividade ligada à Operação e Gestão da Logística, em qualquer segmento, só se intitula ‘Profissional de Logística’ como ‘cargo’ ou ‘função’, salvo se tiver a função explícita de ‘Tecnólogo em Logística’ e ‘Engenheiro de Logística’ conforme o CBO.

NA PRÁTICA A TEORIA É OUTRA

Vantine vai mais além em seus comentários: “Como escritório de consultoria, somos um laboratório de avaliação da competência e experiência do profissional, atendendo em processos de Logística. No recrutamento de consultor pleno, por exemplo, usando o LinkedIn como busca, no máximo em três dias chegamos a receber 100 candidatos, sendo que 90% deles nem leem os requerimentos, e dos 10% restantes, com muito esforço conseguimos um ou dois candidatos para entrevista. Mas por quê? Porque são profissionais com baixo nível de preparação, mais focados em mostrar experiência, grande parte relacionada às suas atividades. Enfim, entre a Teoria e a Prática, a maioria só fica na Prática. Aliás, essa situação também pode ser observada nas inúmeras postagens nas redes sociais repletas de erros conceituais, o que demonstra o pouco interesse no estudo e nas leituras, especialmente com o uso da internet que traz o Mundo da Logística e a Logística do Mundo às nossas mãos.”

Não existe a categoria “Profissional de Logística” no aspecto de regulamentação como classe, mas os profissionais que atuam em algum setor, em alguma atividade do vasto mundo da Logística devem procurar a especialização, adverte o presidente da Vantine Logistics & Supply Chain Consulting. “Mas de bom nível, devendo o interessado consultar as ementas e os currículos dos professores.” Logweb

Além da logística colaborativa, a Special Dog Company realiza trade off e organiza os PDVs dos clientes

Com sede em Santa Cruz do Rio Pardo, interior de São Paulo, a Special Dog Company enfrenta os desafios da logística de uma maneira muito especial, de modo que consegue levar o seu nome a vários estados, com pontos relevantes de engajamento, e até ao exterior.

Hoje, a marca brasileira é uma gigante de petfood, oferecendo alimentos com qualidade para os animais de estimação, tanto do ponto de vista nutricional quanto de palatabilidade. E conta com um portfólio com dezenas de produtos divididos nas linhas Premium, Premium Especial, Super Premium (Prime) e Snacks, de alimentos secos e úmidos.

Cerca de 22 mil toneladas foram distribuídas em 2021, nos mais de 38.000 pontos de vendas físicos em sete estados brasileiros mais o Distrito Federal, além de expor-

tadas para seis países, entre eles Chile, Bolívia e Uruguai.

Agregados e terceiros

Everaldo Turcato, gerente de Logística da Special Dog Company, conta que a empresa usa transportadora própria e adapta, de acordo com as demandas, com diferentes tipos de frotas. “Não trabalhamos somente com frota própria, mas também com agregados (veículos dedicados somente a nossa operação) e com terceiros (veículos que nos ajudam em momentos de grandes demandas).”

No início, a empresa utilizava somente frota própria, mas com o aumento da demanda começou a agregar alguns veículos. “Em 2014, através de uma pesquisa com a Equipe de Logística identificamos que o sonho de alguns motoristas era ter seu pró-



Turcato: Todos os veículos agregados e terceiros têm um colaborador da Special Dog, um ajudante de motorista que acompanha as entregas e mantém a qualidade

prio caminhão, então abrimos algumas vagas para que os motoristas próprios se desligassem da empresa, comprassem seu caminhão e entrassem como agregados. Hoje temos 20 ex-motoristas que são donos do seu próprio negócio, ou seja, têm seu caminhão. E desde 2014 não contratamos motoristas, sempre promovemos ajudantes a motoristas. Em 2014 eram 48 caminhões, hoje estamos com 150, então, em uma conta básica, promovemos 102 ajudantes a motorista”, comenta Turcato. Com os olhos voltados para o meio ambiente, a empresa tem uma frota já adequada ao EURO 5, que é um conjunto de normas regulamentadoras que visa a diminuição da emissão de poluentes de veículos movidos a diesel. “Tam-



bém já estamos realizando estudos para um teste com veículos elétricos, porém o custo ainda é inviável."

Frota 100%

Semanalmente, a Special Dog Company realiza 510 viagens e tem um aproveitamento de praticamente 100% da frota, pois realiza o carregamento e a manutenção preventiva e corretiva no turno da noite, o que faz com que o seu indicador de aproveitamento da frota sempre fique próximo a 100%.

Atualmente a empresa atende sete estados – São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais e Rio de Janeiro. "Em 2021, inauguramos o primeiro Centro de Distribuição em Curitiba, PR, com capacidade de 1.500 toneladas, e com ele atendemos toda a cidade e a região metropolitana, além do Estado de Santa Catarina. Para os demais estados, todas as viagens partem da cidade de Santa Cruz do Rio Pardo, onde está a nossa matriz e contamos com um CD com capacidade de 8.000 toneladas. Lembrando que os nossos dois CDs possuem o mesmo WMS (Sistema de Armazenamento) e gestão própria." O gerente de Logística ressalta que atualmente usam apenas o modal rodoviário, devido às regiões que atendem. Em alguns casos de exportação, usam o modal marítimo.

Desafios

Hoje, o maior desafio da Special Dog Company é manter a qualidade do atendimento ao cliente, com redução de custos. "Sempre trabalhamos fortemente treinamentos e reuniões abertas com os motoristas e ajudantes de motorista, mostrando a importância de cuidarem de alguns custos variáveis, como diesel, manutenção de pneus e mecânica. A partir daí tentamos alinhar esses custos com o contato final com o clien-



te, mostrando que é preciso, sim, tentarmos economizar ao máximo, mas sem deixar de pensar na entrega de qualidade aos lojistas, na satisfação do consumidor e no menor nível de poluição ao meio ambiente. Isso reforça um dos valores da empresa, que é a perenidade." Ainda segundo Turcato, devido ao produto fornecido pela empresa ser alimento pet, a equipe tem um cuidado maior com o transporte e armazenamento, porque lidam com a saúde dos animais domésticos. Portanto, precisam evitar que as embalagens sejam abertas ou danificadas durante todas as fases e manter, ainda, um menor tempo de entrega, de modo a entregar produtos os mais frescos possíveis, principalmente quando se tratam dos úmidos.

"Utilizamos BPE (Boas Práticas de Entrega), realizamos um atendimento personalizado ao cliente através da comunicação e do treinamento logístico e com os ajudantes de motoristas que vão até a loja e buscamos transmitir nossos valores ao lojista e ao cliente. Realizamos também um trade off e organizamos os PDVs dos clientes. É muito mais do que uma entrega." Afinal, continua o gerente de Logística, para se diferenciar, a Special Dog Company precisava fazer mais do que apenas a entrega, como é o caso de muitas empresas do ramo pet. "Então, a nossa estratégia de logística é baseada na excelência do atendimento e encantamento do cliente. Para isso contamos com diferentes treinamentos junto aos colaboradores e auxiliamos em todo o processo de entrega."

Ainda em termos de logística, a estratégia adotada pela empresa foi criar, inicialmente, um laço com os profissionais do setor. Entender que não basta somente pensar nos clien-

tes, ou até mesmo nos lojistas, é preciso priorizar o setor logístico, que é a base principal de todo o processo que leva até o consumidor final.

Para isso, adotou ações de engajamento com os seus profissionais. A equipe de logística é muito engajada com os objetivos da empresa, busca melhorar os resultados e realmente se identifica como um time unido que leva o nome da Special Dog a todos os estados. A partir daí os pontos relevantes de engajamento se tornam iniciativas, onde a equipe encanta os clientes, fazendo mosaicos de pilhas, organizando estoques, etc. Outro exemplo é o PodCast interno, voltado para a área de logística, que oferece dicas e informações para a frota ser alinhada com essa estratégia. Outro diferencial, ainda segundo Turcato, é que em todos os veículos agregados e terceiros têm um colaborador da Special Dog, um ajudante de motorista que acompanha as entregas e mantém a qualidade da mesma e do atendimento ao cliente. "Neste sentido, consideramos que todos os atendimentos, as entregas, são realizados por um colaborador Special Dog, o que aproxima tanto os lojistas quanto os consumidores da marca, criando um contato mais próximo, que não é costumeiro no segmento." Finalizando, o gerente de Logística aponta que a empresa emprega tecnologia na montagem de cargas e um sistema de roteirização e acompanhamento de entrega da Routing. Recentemente deu início a um sistema de rastreamento onde o cliente pode acompanhar a entrega desde o momento do faturamento até a chegada do produto na loja. Após a entrega, ele recebe um link onde pode avaliar a qualidade do serviço. Logweb

Transporte colaborativo através de tecnologia: as características, os “segredos”, o que pode dar errado

Neste tipo de negócio, a logística é realmente importante e pode ser o diferencial que vai determinar a compra e a fidelização do cliente. E para que ela possa cumprir esse papel com excelência, a tecnologia é fundamental.

Cada vez mais os consumidores demandam entregas rápidas e transparentes, e isso tem exigido novos investimentos em tecnologias que usam a inteligência artificial e a automação para facilitar as etapas de entrega e coleta, acelerando todo o processo.

“Com uma tecnologia de otimização de rotas, por exemplo, as empresas têm uma inteligência artificial trabalhando o tempo todo para criar sempre o melhor percurso, considerando as particularidades de cada veículo, informações de trânsito em tempo real e restrições da operação ou dos clientes”, explica Caio Reina, CEO e fundador da RoutEasy – startup de logística que oferece soluções 360° para marcas e e-commerces –, falando sobre os meios e as tecnologias usadas hoje para atender a last mile.

Ainda segundo ele, outra tecnologia importante é a torre de controle. Com ela, as empresas podem deixar o consumidor a par de cada ponto percorrido pelo produto, por meio de SMS, mensagens no WhatsApp ou e-mail. Assim, o cliente pode se preparar para receber a encomenda, diminuindo a necessidade de novas tentativas por ausência.

“Com o crescimento da demanda para entregas no mesmo dia – e até na mesma hora –, as operações agora têm também o desafio de acelerar os processos, diminuindo as atividades manuais e automatizando tarefas repetitivas. Nesse ponto, a tecnologia de orquestração tem ganhado cada vez mais espaço nas operações, aliando inteligência artificial e programação para viabilizar as entregas rápidas.”

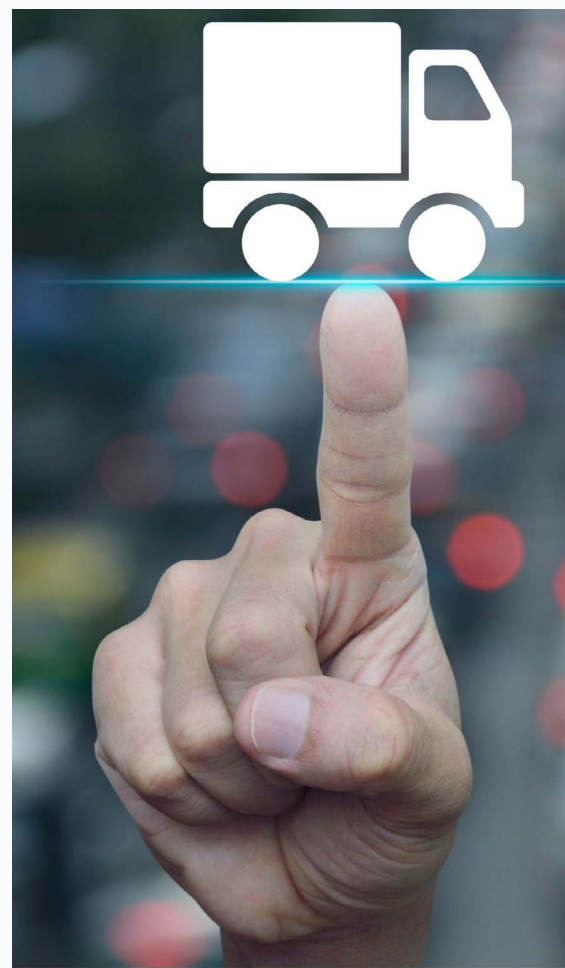
Diego Buchele, Head de Produtos da Lincros – empresa de tecnologia que oferece soluções para gestão logística de transportes –, lembra que atualmente, nas operações de last mile, temos duas etapas bem definidas: o Planejamento e a Operação.

No planejamento são utilizados softwares de roteirização que visam otimizar as rotas, buscando eficiência. Estes softwares aplicam diversas variáveis, como janela de recebimento, áreas de restrição, tipo da carga, restrições de tráfego, tipo de modal, etc. São cálculos impossíveis de serem feitos por pessoas quando você tem uma operação grande.

A segunda etapa é o acompanhamento em tempo real, que

pode ser dividido em duas: comunicação entre central e frota, através de sistemas de gestão logística que permitem o acompanhamento das rotas em tempo real, e a comunicação com o cliente, garantindo que este esteja no ponto de recebimento no momento da entrega.

Neste segundo aspecto – alerta Buchele –, é essencial que haja o monitoramento da frota em um sistema integrado com a área de relacionamento com o cliente, para que o disparo de mensagens relacionadas à data prevista de entrega ocor-



ra de forma eficiente. “Esses softwares são chamados de tracking. Neste caso estamos falando de sistemas baseados na nuvem e acessados tanto da central quanto da frota, a partir de dispositivos móveis. Através de APPs, o sistema rastreia e notifica a central sobre o posicionamento dos caminhões, entrada em área de clientes, desvios de rota, alertas sobre paradas não programadas ou atrasos de entrega, alertas relacionados à qualidade do produto, como por exemplo veículos resfriados, garantindo uma gestão ágil para a redução de devoluções e mais assertividade nas entregas.”

Para isso é preciso contar ainda com chats facilitados para que motorista e empresa se comuniquem e uma retroalimentação entre um roteirizador e o processo de entregas, para validação das melhores rotas e otimização deste processo de entrega.

“Também podemos destacar como tendências do last mile a utilização de novas ferramentas de entrega, como conceitos de crowdshipping, onde pessoas físicas podem fazer entregas, e caixas de recebimento inteligente. No primeiro caso, grandes embarcadores, principalmente quando o produto



Buchele, da Lincros: Cada tipo de entrega de última milha ocorre conforme a necessidade do negócio e do cliente, e exige um controle muito claro sobre os processos

é muito pequeno, como celulares, por exemplo, em vez de contratarem transportadores e/ou grandes veículos, oferecem o serviço a pessoas físicas que, por meio de carros, motos e bicicletas, fazem esse tipo de entrega de forma muito mais barata e com acesso a áreas restritas a veículos pesados.

No segundo caso, a distribuidora deixa os produtos em uma empresa parceira, que redistribui para o cliente final localizado em determinado raio de entrega pré-formatado. “No segundo, tratamos de uma redefinição das tradicionais caixas postais, onde um local alternativo para o last mile facilita o recebimento do produto – o cliente define esta caixa e retira quando estiver disponível para isso”, completa o Head de Produtos da Lincros.

Ainda sobre a questão dos meios e das tecnologias usadas hoje para atender a last mile, Alexandre Trevisan, CEO da uMov.me – empresa que oferece todo o processo de automação e gestão da última milha –, lembra que hoje existem diversas soluções no mercado, mas a tecnologia tem, em primeiro lugar, um papel viabilizador para as entregas, em especial na last mile.

Em segundo lugar, a tecnologia tem o papel de possibilitar fazer mais, melhor e mais barato – aqui, tanto para indústria e transportadoras, quanto para o consumidor final. “Porém, para mim, o ponto mais relevante da tecnologia para última milha é a possibilidade de interconectar os diferentes atores da operação logística. O resultado é uma atuação mais colaborativa, colocando em prática o que cada um tem de melhor para proporcionar a melhor experiência ao cliente.”

Stefan Rehm, CEO da Intelipost – plataforma especializada na gestão de transporte, com o propósito de simplificar a logística do e-commerce –, por seu lado, aponta que uma das tendências é o Pudo (pick-up and drop-off), um serviço de entregas e coleta de mercadorias. “A digitalização das operações logísticas promoveu transformações no modelo, considerado um dos mais flexíveis e eficientes para a realização de entregas, trocas ou devoluções.”

O destinatário pode ser qualquer lugar que ofereça um ponto de entrega, eliminando o problema de esperar a entrega chegar em casa. As vantagens são: melhoria na logística de entregas, coletas e devoluções, oferta de fretes mais competitivos e, conseqüentemente, melhor relacionamento com clientes.

“Além dos pontos de entrega, o sistema pode usar armários inteligentes que funcionam por meio de dispositivos eletrônicos. O cliente pode retirar a mercadoria com um QR Code ou Pin Code. Os desafios estão na integração do sistema e na aplicação da tecnologia para otimizar o uso desses armários pelos entregadores”, diz Rehm. Outra opção é o social pick-up, que transforma qualquer pessoa com um CEP residencial em um ponto de retirada. Para isso, a pessoa oferece um espaço ocioso em sua casa para guardar as entregas. É uma oportunidade de ter uma renda extra sem precisar investir. Estabelecimentos comerciais também podem participar do modelo, por exemplo, para armazenar produtos provenientes de devoluções ou trocas em espaços não ocupados da empresa.

“A adoção dos Pudo’s garante redução de custos de armazenagem e na quilometragem percorrida pela frota, pois podem ficar mais próximos do cliente. E também contribui para reduzir o insucesso na entrega, além de oferecer trajetos mais simples e economia de combustível, entre outras vantagens. Do ponto de vista do consumidor, é possível aprimorar a experiência de compra, com custos mais acessíveis de frete, reduções de problemas por atraso, trocas ou devoluções, fatores essenciais para garantir a fidelização dos clientes”, completa o CEO da Intelipost.

Douglas Oliveira, Business Development Director na JCLOG – Operador Logístico e de Transportes –, lembra que, de fato, tivemos um avanço nas tecnologias de acompanhamento das entregas no last mile, e soluções como aplicativos que per-

mitem ao entregador atualizar em tempo real o status da entrega são usados massivamente pelas empresas preparadas para atender o e-commerce. Além disso, disponibilizar links com o próximo trecho de entrega e permitir ao consumidor



Rehm, da Intelipost, dá uma dica para ter sucesso na last mile: Atuar com parceiros que possam integrar cada ponto de contato da logística com eficiência

acompanhar a chegada do veículo ao destino agrega valor ao serviço e a percepção de que a empresa está atenta à evolução do tracking e como a interação com o consumidor está cada vez mais próxima e relevante.

Modais e modelos mais usados

Quando aborda os modais mais utilizados na última milha, Vinícius Pessin, CEO da Eu Entrego – plataforma omnienabler que transforma lojas físicas em hubs logísticos e conecta varejistas a uma rede de entregadores autônomos – apresenta uma lista ampla: furgões, carros de passeio, motos e bikes elétricas. Segundo ele, as bicicletas, convencionais ou elétricas, estão em alta porque proporcionam

mais agilidade às entregas. Com a consolidação de ciclovias nos grandes centros urbanos e a possibilidade de rotas alternativas para os ciclistas, é possível fugir de problemas comuns à realidade brasileira, como o trânsito lento. Com essa



Oliveira, da JCLOG: Um fator que pode gerar ruptura na disponibilidade de motoristas é a falta de planejamento das rotas, com muita oscilação de carga



“O segredo na last mile é utilizar dados e informações para oferecer as melhores condições para os motoristas trabalharem”, diz **Pessin**, da Eu Entrego

opção, o lojista pode fazer entregas no mesmo dia para seus clientes, desde que localizados próximos à loja ou ao Centro de Distribuição. “A desvantagem é justamente o raio de atuação: é um tipo de transporte que não consegue atender a lon-

gas distâncias”, pondera Pessin. Já a moto é a opção indicada para quem deseja combinar a mobilidade da bicicleta com a capacidade de atingir regiões mais afastadas da empresa. As motos não têm a facilidade de explorar ciclovias, evidentemente, mas são bem mais ágeis do que os carros, permitindo furar o trânsito engarrafado com mais facilidade – o que também possibilita entregas realizadas no mesmo dia e até em questão de horas. “O problema é que a moto, assim como a bicicleta, também tem uma limitação física para transportar volumes maiores.”

A utilização dos carros – prossegue o CEO da Eu Entrego – é uma das opções mais seguras e eficientes para o transporte dos pedidos realizados pelos clientes. Primeiro, pela proteção que proporciona aos itens, uma vez que eles podem ser alocados no porta-malas e não ficam expostos em bagageiros (como nas bikes e motos). Além disso, é possível cobrir longas distâncias, incluindo viagens a outras cidades. Por fim, também são bem mais econômicos porque estimulam a utilização do crowdshipping, em que cidadãos comuns utilizam seus próprios veículos para as entregas. O único ponto negativo é a capacidade de transporte, impedindo que o veículo leve vários pedidos de uma vez.

Conforme o volume de encomendas cresce, a loja precisa disponibilizar veículos maiores para conseguir levar o máximo de pedidos de uma vez – e é neste tópico que entram os furgões. É comum ver nas ruas das grandes cidades brasileiras automóveis desse tipo das principais redes varejistas. Por meio deles é possível entregar um nú-



mero bem maior de encomendas por dia sem precisar deslocar o entregador para pegar novos pedidos na loja. Com a modalidade elétrica, também se revela uma alternativa de baixo custo e sustentável. O único contraponto é o tempo de entrega, uma vez que os furgões irão cumprir um determinado itinerário e uma compra, invariavelmente, ficará para o fim do dia, completa Pessin.

A Borzo (ex-Click Entregas) – serviço global de intermediação de entregas expressas – utiliza três modais para fazer suas entregas: moto, carro e van. “A moto tende a ser a mais utilizada para entregas de empresas pequenas e médias e restaurantes, já que a principal vantagem é sua agilidade e rapidez”, comenta Bruno de Moraes Sá, country manager da empresa.

Ainda segundo ele, o carro tem a vantagem de oferecer uma entrega mais pesada, cobrin-

do distâncias mais longas com segurança. Por fim, para varejistas de grande porte, que fazem muitas entregas na mesma viagem, ou empresas que precisam enviar produtos grandes e pesados, a opção adequada é a van, que abarca cargas de 700 até 1500 kg.

Pelo seu lado, Guilherme Juliani, CEO do Grupo MOVE3 – referência em logística e composto pela Flash Courier, líder no setor bancário, além da Moove+, Moove+ Portugal, a gráfica Jall Card e a fintech M3Bank – aponta que diferentes modelos logísticos têm sido implementados pelas empresas para atender ao last mile.

Por exemplo, o outsourcing logístico, parcerias com empresas especializadas em todo o processo de gestão logística e com amplo know-how para a distribuição urbana na última milha. Já os smart lockers, também muito usados, são armários nos

quais são feitas as entregas e onde o consumidor pode fazer a retirada quando desejar. “Esse modelo tem crescido em grandes condomínios e em algumas redes de lojas.”

Por fim, o ship from store, quando a entrega é realizada direto de uma loja ou comércio físico, o qual conta com uma estrutura logística mais compacta para distribuição em um raio próximo de entregas.

No contexto dos modelos de entrega, Rehm, da Intelipost, aponta que além dos Pudos’s, um dos grandes aliados para facilitar as operações logísticas da última milha, existem outras tecnologias que, quando usadas de forma integrada, podem ajudar a potencializar os impactos positivos da logística.

Um exemplo são as smart label, etiquetas inteligentes que funcionam com RFID e permitem a troca de informações com mais agilidade ao fornecerem dados necessários e melhorarem o processo de entregas. “São uma alternativa ao código de barras, otimizando o controle e a gestão do estoque, além de facilitarem a gestão dos pedidos, tanto nos processos de expedi-

ção como nos de rastreamento dos produtos para melhor atendimento aos consumidores”, diz o CEO da Intelipost.

A RFID auxilia na gestão de estoque, com melhor identificação dos produtos, evitando erros na contagem do estoque. É importante para o rastreamento e monitoramento das entregas. “Além das tecnologias, entregas alternativas por bike ou ainda, a grande aposta, por drones, podem ajudar a diminuir distâncias em regiões de difícil acesso e ajudar consumidores e empresas a pensarem em novas formas de criar uma experiência de impacto, aumentando a fidelização e melhorando a performance das entregas com modelos alternativos”, completa Rehm.

Buchele, da Lincros, faz sua análise destacando que existem alguns formatos que são definidos conforme estratégia e modelo do negócio.

Indústrias que vendem ao consumidor final, por exemplo, fazem a distribuição da fábrica até CDs regionais que, a partir daí, separam e entregam ao cliente com o apoio de distribuidoras locais e/ou através de

CDs de menor porte. Esse é o modelo mais clássico.

Empresas de e-commerce ou com volumes com dropsizes (pequeno porte) baixo, usam do conceito de crowdshipping, como também se utilizam de lojas para a retirada pelo cliente,

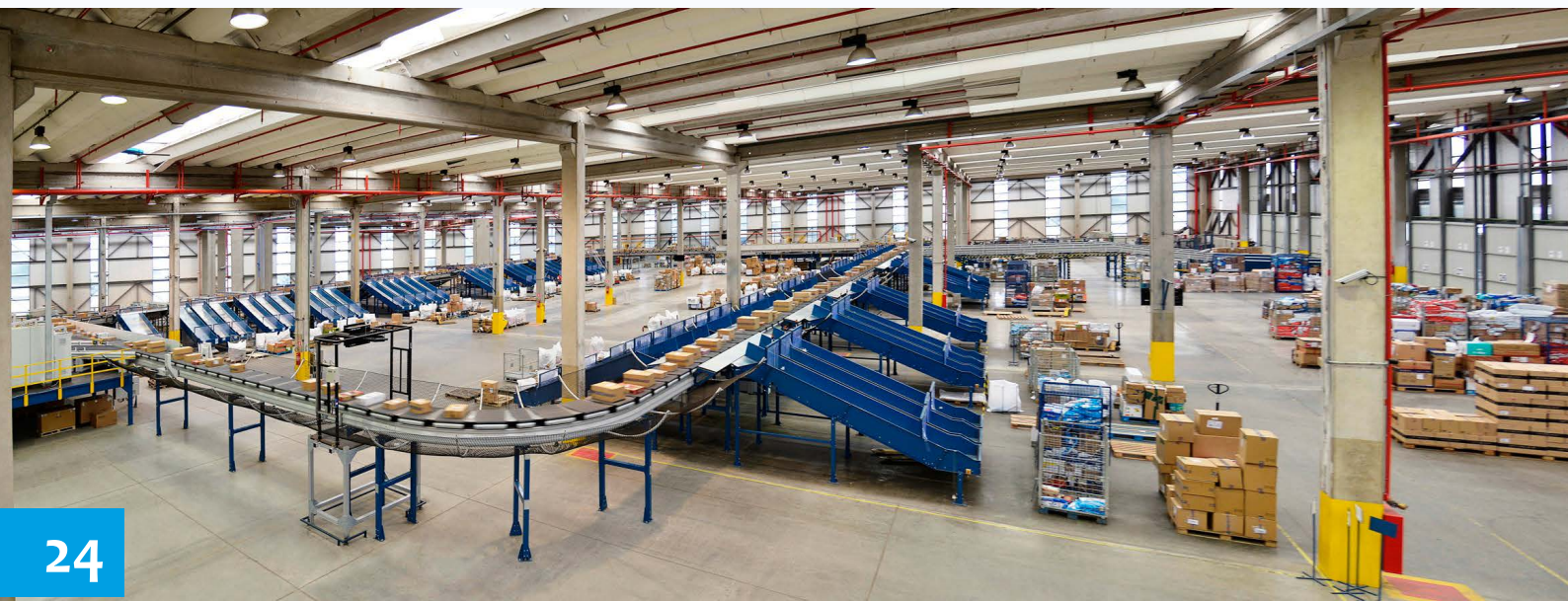


Iltenir Junior, da Qargo:

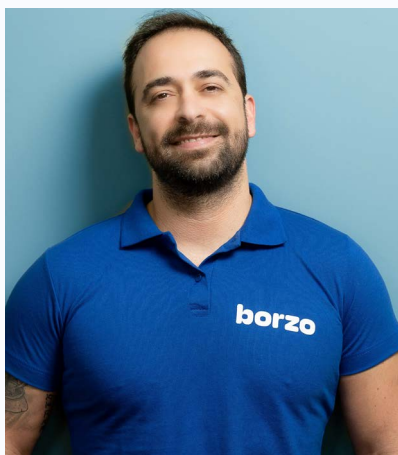
A tecnologia é o meio de oferecer aumento de capilaridade e ganho de escala com baixo investimento em infraestrutura física

do armazém até o destino final e entregas em pontos de retirada – como as caixas postais, por exemplo.

“Tem crescido no Brasil também os conceitos de shipping from store e dark store, que são modelos onde a própria loja de



um varejista é o CD para outras pequenas lojas ou se utiliza o estoque de um parceiro regional, como por exemplo a padaria da sua rua, onde eu faço a entrega neste local e quando você for comprar o pãozinho da tarde, já pega sua entrega.



“O extravio da mercadoria não é algo comum hoje, já que as corridas são monitoradas tanto pelo cliente quanto pela empresa que enviou o produto”, alerta **Moraes Sá**, da Borzo

Existem modelos mais complexos e modernos de shipping from store, mas esses deixam de forma mais simples o entendimento”, explica o Head de Produtos da Lincros

Ele aponta que cada tipo de entrega de última milha ocorre conforme a necessidade do negócio e do cliente, e exige um controle muito claro sobre os processos. Ter um mapeamento digital e integrado sobre dados e particularidades facilita a gestão destes processos e a melhoria da rede de parceiros na última milha.

Iltenir Junior, fundador da Qargo – especializada no transporte de cargas e encomendas – diz que a empresa nasceu para o atendimento de entregas last mile e, ao longo do tempo, expandiu a capacidade de atendimento e entrega, oferecendo operações de first mile com co-

letas em fábricas, portos e aeroportos, para abastecimento de CDs, e com a escassez de voos no pico da pandemia do Covid 19, implementou as operações de longa distância para transferências entre CDs, abastecimento de lojas e fábricas.

Na Shippify – empresa multinacional que oferece serviço de logística inteligente – as entregas last mile são atendidas de duas formas: através de CD (cross docking) e SFS (ship from store). Nas entregas de CD, todos os pedidos são levados a um dos galpões da empresa. O time de operações separa todos os pedidos de acordo com as rotas criadas pelo sistema, os entregadores parceiros coletam a mercadoria e levam até os pontos de entrega com agilidade.

“No caso do SFS – explica Lucas Grossi, Country Manager da Shippify –, ao invés de levarmos os pedidos para o nosso armazém, as lojas dos nossos clientes se transformam em pequenos Centros de Distribuição. O Sistema identifica a loja com rota mais curta até a casa do cliente e cria as rotas. Os Shippers, como chamamos nossos parceiros, coletam direto na loja e fazem a entrega na casa do cliente, tudo isso em um curto prazo de tempo.”

E, no caso da Total Express – especializada em soluções logísticas – o modelo mais utilizado é o de entregadores parceiros que, ao se cadastrarem em seu App, selecionam a rota mais aderente a sua comodidade, sendo que o ponto de origem da entrega pode ser uma unidade da Total ou um cliente embarcador através do shipping from store. “Além disso, temos os pontos de entrega e coleta que chamamos de Pudo,

como uma alternativa para nossos clientes”, diz Ronaldo Miranda Gilz, Head de Customer Experience da Total Express.

Entre os clientes da uMov.me, Trevisan observa tanto modelos que funcionam com Centros de Distribuição quanto com fornecedores dispersos pela área de atendimento, tanto com frota e entregadores próprios, quanto com profissionais ou empresas terceirizadas. “O que aparece como uma constante no que diz respeito à última milha é a necessidade de oferecer agilidade, conforto e segurança ao cliente final. Nesse sentido, a tecnologia é essencial, fornecendo soluções de rastreamento em tempo real, geolocalização, comunicação, roteirização, entre outras”, enfatiza o CEO da uMov.me.

Os “segredos”

Sobre os “segredos” para o transporte colaborativo através de tecnologia funcionar perfeitamente, Moraes Sá, da Borzo, tem uma resposta clara: é necessário atingir toda a cadeia de logística de entregas. “Para as empresas, deve-se garantir entregas feitas corretamente, reduzindo os custos. Para os clientes, entregar rapidamente, com preços acessíveis e com segurança, faz parte do bom atendimento. Já para os motoristas, oferecer um ambiente motivador, rentável e saudável fortalece esse trabalho.”

“O ponto é usar a tecnologia para escalar o negócio, utilizar dados e informações para ofertar as melhores condições para os motoristas trabalharem”, emenda Pessin, da Eu Entrego. Segundo ele, o surgimento de tecnologias que buscam resolver essas questões passou a ter

crescimento exponencial nos últimos anos. Somente com o uso de dados para realizar análises preditivas e antever picos de consumo, plataformas que conectam marcas e clientes a uma rede ampla de entregadores regionais é que a última entrega rápida e eficiente se torna realidade.

A preocupação com o last mile quase sempre envolve outros dois conceitos que se complementam e oferecem uma solução a essas questões, acentua o CEO da Eu Entrego. Com o crowdshipping, o varejista monta uma rede de entregas colaborativas efetuadas por cidadãos com seus próprios veículos de transporte e conhecedores da região. Já o ship from store permite que as grandes redes possam entregar produtos da loja mais próxima do usuário, em vez de no Centro de Distribuição oficial.

“Hoje temos acesso a tecnologias que nos permitem um amplo gerenciamento com recursos mais enxutos, mas deixo claro que a tecnologia é o meio de possibilitar encurtamento de distâncias, reduções nos prazos, de oferecer aumento de capilaridade e ganho de escala com baixo investimento em infraestrutura física. Mas para ela funcionar, é extremamente necessário termos um time formado e preparado com a cultura do transporte de cargas e encomendas”, completa Iltenir Junior, da Qargo.

Transporte colaborativo é uma tendência iminente nos próximos anos, pois não há um crescimento exponencial de entregadores na mesma proporção do crescimento da demanda de entregas, lembra Gilz, da Total Express. Assim, em determinadas regiões, integração sistêmica

para unir forças entre empresas com o mesmo objetivo será essencial para manter a qualidade esperada pelos clientes, sem que haja aumento significativo de custo de entrega, além da contribuição ambiental com redução de poluentes.



Transporte colaborativo é uma tendência, pois não há crescimento de entregadores na mesma proporção do crescimento da demanda de entregas, diz **Gilz**, da Total Express

Para Oliveira, da JCLOG, as transportadoras normalmente estão aptas a gerir entregadores autônomos, e ter um TMS (Transportation Management System) com soluções de gestão de entregas e um aplicativo para uso dos motoristas e, no BackOffice, painéis de acompanhamento durante as execuções das entregas, apoiados por um time de suporte aos motoristas, faz toda diferença para reduzir os insucessos e com certeza gerar alta performance

“De fato, o segredo é ter uma boa equipe no backstage. Contar com uma equipe que cuide de cada etapa para que haja uma boa relação entre clientes e entregadores, em todos os âmbitos da prestação do serviço”, acrescenta Grossi, da Shippify.

Além da comunicação, para Rehm, da Intelipost é importan-

te garantir também boas integrações com os parceiros que oferecem a tecnologia para que as informações estejam disponíveis de forma rápida e simples, auxiliando na resolução de problemas na entrega durante todo o processo.



Na Shippify, as entregas last mile são atendidas através de CDs próprios (cross docking) e SFS (ship from store), explica **Grossi**

Atuar com parceiros que possam integrar cada ponto de contato da sua logística com eficiência é uma das principais dicas. Ainda assim, esse é um dos desafios que o mercado vem superando nos últimos anos, com o avanço e crescimento de setores como o e-commerce e marketplace, que nasceram em um processo digitalizado e que, agora, ganham ainda mais força com os clientes mais exigentes em relação à experiência de entrega oferecida, onde o imediatismo e a agilidade no recebimento de cada pedido são expectativas cada vez mais naturais que os clientes estão esperando em relação a sua entrega, explana o CEO da Intelipost.

Também para Buchele, da Lincros, é essencial que os requisitos de entrega/prestação de serviços estejam claros para

ALUGUEL DE EMPILHADEIRAS é aqui



2,75t



1,6t



1,6t



2,0t



2,5t



até
18,0t



Empilhadeira elétrica retrátil
2,0t - elevação até 13m

todos – alinhamento é um ponto chave.

A empresa pode defini-los através de seu sistema de contratação de fretes, já eliminando automaticamente aqueles fornecedores que não se adequam à sua realidade.

Outro fator é a automação. “Não se pode mais pensar em um last mile eficiente sem uma boa solução de automação para este processo, onde o próprio motorista comunica a finalização da entrega ou alguma intercorrência no momento em que ocorre e a empresa emite automaticamente alertas ao cliente”, profetiza o Head de Produtos da Lincros.

A experiência do cliente, inclusive, é determinante para o sucesso dos negócios, e isso inclui a sua experiência com a entrega. Sem um bom processo, com comunicação clara e integrada, o cliente pode não receber seu pedido no prazo ou não ser informado sobre uma entrega que ocorrerá muito em breve, o que dá a ele a sensação de falta de controle da empresa e de consideração para com o consumidor.

“Para mim, a grande mudança é a aproximação com o consumidor. Você faz a concepção do seu produto ou serviço a partir do cliente. Se eu estou trabalhando na last mile, eu estou indo até o consumidor e, então, é necessário entender o que ele precisa.”

A partir desta observação, Trevisan, da uMov.me, diz que “eu posso construir ou evoluir os meus processos para atender o meu cliente final. O vendedor ou prestador de serviço aqui se posiciona como alguém que tem o propósito de servir. Quando o cliente perce-

ber que estou preocupado em servi-lo, aí sim eu atingi um diferencial. E isso pode acontecer tanto pelo rastreamento da entrega em tempo real, quanto pela oferta de diferentes modalidades de entrega – como retirada na loja, marcação de



Foto: Guilherme Gargion

Trevisan, da uMov.me: Não conhecer o cliente é o maior erro em last mile. Ao não o conhecer, não se oportuniza os recursos e as possibilidades que ele necessita

horário ou turno, entre outras –, ou pela comunicação com o consumidor – informando-lhe tempo de entrega, quem é o entregador, entre outros dados relevantes –, apenas para citar alguns exemplos. O resultado é um transporte colaborativo mais eficiente para empresas, entregadores e clientes”.

Para se chegar a esses recursos de forma personalizada para cada negócio – enfatiza o CEO da uMov.me –, o único caminho viável é possibilitar que as pessoas, com conhecimento da operação e autonomia, possam criar suas próprias ferramentas. Isso, por sua vez, acontece através de soluções no-code – simples e construídas com interfaces baseadas no próprio negócio. Afinal, a verdadeira transformação digital é aquela que leva o digital para todos.

O que pode dar errado?

“O principal risco em uma operação last mile é o da mercadoria ser extraviada. Existem alguns motivos para isso ocorrer, mas não é algo comum



Reina, da RoutEasy: É preciso verificar se a empresa parceira possui critérios sólidos de segurança, tanto para o cliente e o produto, quanto para os entregadores

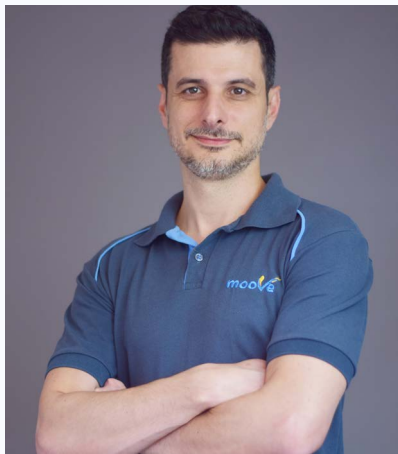
atualmente, já que as corridas são monitoradas tanto pelo cliente quanto pela empresa que enviou o produto”, alerta Moraes Sá, da Borzo.

Também há o fato de o negócio, por ventura, gerar ofertas inadequadas para uma rede autônoma ou, até mesmo, a gestão equivocada dos recursos disponíveis.

Para evitar isto, ensina Pessin, da Eu Entrego, é preciso se atentar para a organização e o fluxo de todos os fatores, como a gestão dos algoritmos de geolocalização, roteirização, consolidação de carga, aplicativos envolvidos no processo e gestão de motoristas para entrega.

A falta de integração e visibilidade de cada etapa pode prejudicar não apenas a experiência de quem compra, mas de quem está realizando

a entrega em si. Quando falamos de colaboração, comenta Rehm, da Intelipost, é necessário ter uma sinergia muito grande entre os envolvidos para que as etapas funcionem da melhor forma. Uma falta de informação em etapas como



Juliani, do Grupo MOVE3:

É necessário criar um planejamento para que o last mile leve satisfação ao cliente, sem, contudo, aumentar os custos da empresa

preparação do pedido pode impactar toda a experiência de um cliente e a relação com o transportador no momento do envio. Com o apoio de ferramentas de última geração nas várias etapas do processo, os riscos são minimizados e a operação atenderá plenamente às expectativas do cliente.

Buchele, da Lincros, também acredita que o principal fator que pode implicar no last mile é a falta de comunicação entre central e frota. Deixar o motorista por conta própria e sem informações precisas sobre as entregas é, infelizmente, um erro recorrente da logística que implica em custos altos com reentregas, extravio e atrasos.

Oliveira, da JCLOG, diz que outro erro pode advir da alta rotatividade dos entregadores,

caso eles não tenham apoio/suporte na gestão das entregas, ou não percebam a transparência sobre a remuneração deles por entrega.

Outro fator que pode gerar ruptura na disponibilidade de motoristas é a falta de planejamento das rotas, com muita oscilação de carga – dias com alto volume e dias sem carga para entregar, completa.

Nesse modelo, lembra Reina, da RoutEasy, é muito mais difícil ter controle de como a entrega chega até o consumidor, sem riscos de extravio, atrasos, avarias etc. Além disso, como o cliente mantém contato direto com a empresa parceira, tende a ser mais difícil resolver problemas como a recusa do recebimento de um produto violado, o agendamento de novas entregas, entre outros. Assim, é preciso verificar se a empresa parceira possui critérios sólidos de segurança, tanto para o cliente e o produto, quanto para os entregadores.

“Empresas tradicionais sem viés de inovação ou que acreditam no modelo agressivo de concorrência podem inibir este modelo colaborativo”, emenda Gilz, da Total Express. Juliani, do Grupo MOVE3, adverte que existem alguns pontos que devem ser considerados quando da criação de uma rede de last mile. São eles:

- **Ofereça alternativas de entrega:** Com o retorno gradual das atividades, é difícil alguém ficar o dia inteiro em casa, por isso, oferecer alternativas, como, por exemplo, os smart lockers é importante. A facilidade de buscar a encomenda em um local acessível na hora que preferir é muito vantajosa para o cliente.

- **Busque reduzir os custos:**

É necessário criar um planejamento para que o last mile leve satisfação ao cliente, sem aumentar os custos da empresa. Buscar um software de planejamento de rotas que considere variáveis importantes é uma alternativa, ainda mais em um país dependente de rodovias, como é o caso do Brasil. Outra forma de reduzir o valor gasto em transporte é investindo em entregas de bicicleta e em veículos elétricos.

- **Otimize os processos já existentes:** Para o cliente notar a diferença no last mile, ele precisa de acesso aos dados, o que coloca um peso na tecnologia de código de rastreio. É essencial o bom uso de dados nessa etapa, já que o consumidor precisa de informações atualizadas para, por exemplo, se programar para estar em casa na hora da entrega.

“Resumidamente, não conhecer o seu cliente é o maior erro em last mile. Ao não o conhecer, você não oportuniza os recursos e as possibilidades que ele realmente necessita. Uma curiosidade nesse sentido é que a relação do consumidor com o preço na last mile muda: não importa tanto o quanto será cobrado, mas sim o conforto e a conveniência da entrega. Se o frete for gratuito, mas a entrega não atender ao cliente, não vai funcionar. Uma compra que não dá previsibilidade, rastreabilidade e segurança, não funciona para o consumidor final. A logística é realmente importante e pode ser o diferencial que vai determinar a compra e a fidelização do cliente. Para que ela possa cumprir esse papel com excelência, a tecnologia é fundamental”, finaliza Trevisan, da uMov.me. Logweb

É difícil pensar em last mile sem o uso da tecnologia. Nem que seja um dispositivo de geolocalização

“Acredito que seja muito difícil pensar em last mile sem o uso de tecnologia. Nem que seja o uso de um dispositivo para geolocalização, já temos tecnologia aí. A grande questão talvez seja a extensão do uso da tecnologia em last mile. Não utilizá-la acarreta em processos menos automatizados e, consequentemente, mais lentos, com maior margem de erro e mais caros.”

A avaliação é de Esteban Tognini, head da Scandit na América Latina e Caribe, destacando que a tecnologia de captura inteligente de dados (Smart Data Capture), por exemplo, permite que as empresas lidem com todos os elementos dos processos de última milha, desde o gerenciamento de identificação de encomendas até captura de comprovantes de entrega (incluindo o retorno de assinaturas) com segurança, confiança e conformidade.

“Aqui na Scandit oferecemos o software de escaneamento de código de barras mais rápido e preciso disponível, com suporte para mais de 20.000 tipos de dispositivos móveis e todos os principais tipos de código de barras. Todo o processamento acontece no dispositivo, e não na nuvem, o que aumenta muito a velocidade e a segurança dos dados. Nossa tecnologia de escaneio patenteada pode ser integrada em praticamente qualquer aplicativo que opere em um smart device com câmera, como smartphones, dro-



Tognini: “As empresas poderiam começar a oferecer ‘entrega mais’ – tal como entrega mais instalação, ou entrega mais coleta de mercadorias não desejadas”

nes, óculos digitais e robôs.”

Tognini lembra que, nas entregas de última milha, as empresas podem oferecer recursos adicionais aos processos existentes para simplificar e diferenciar os serviços. Um exemplo é a digitalização de documentos de identidade (como carteiras de motorista e RGs, por exemplo) durante entregas com restrição de idade, garantindo que nenhum item seja recebido incorretamente por um menor de idade.

Indo mais além, o head da Scandit diz que é difícil imaginar uma logística total sem automatização, e este é um caminho sem retorno. Há certamente resistência, especialmente das pequenas e médias empresas, que podem imaginar que este é um processo dispendioso, ou que não querem alterar ou adaptar os sistemas existentes

devido a preocupações de que a nova tecnologia tenha um impacto negativo no desempenho. “No entanto, a utilização de dispositivos móveis como os celulares, que é a tecnologia que a Scandit utiliza, apresenta precisamente a realidade oposta. Neste sentido, acredito que as empresas logísticas que não migrarem para a automação perderão o seu lugar no mercado porque terão taxas mais baixas de eficiência e agilidade nas entregas, além de terem custos operacionais mais elevados. Finalmente, ao fornecer aos motoristas um dispositivo a que já estão habituados na vida diária, ganham múltiplos benefícios – um custo total de operação mais baixo e uma melhor experiência dos funcionários, uma vez que necessitarão apenas de um dispositivo de fácil utilização, em vez de dispositivos dedicados caros e muitas vezes desajeitados.

“Segredos”

Quando o assunto envolve os “segredos” para o transporte colaborativo através da tecnologia funcionar perfeitamente, o head da Scandit acredita que seja o diálogo e o engajamento das pessoas envolvidas com a tecnologia. “Nesse sentido, uma opção suportada por dispositivos inteligentes é usar locais de coleta e entrega para eliminar completamente os custos de entrega da última milha e reduzir ainda mais

os problemas de capacidade. Esta opção oferece aos clientes uma maior escolha e uma opção de entrega mais conveniente. Mais importante, reduz a pressão sobre a dispendiosa operação de última milha, ajudando os recursos limitados a se estenderem ainda mais. É um ganha-ganha para ajudar a enfrentar o paradoxo do alto custo de entrega com a expectativa do consumidor atual em reduzir gastos com fretes. Assim, cria-se um ecossistema logístico que facilita a vida de empresas e pessoas."

Segundo Tognini, é um desafio pensar no que pode dar errado, porque a tecnologia está aí justamente para auxiliar nesse processo de transporte colaborativo. Pelo escaneamento de códigos de barras é possível identificar vários volumes de uma remessa e entregar aquele específico para um determinado destino, o que inclusive diminui a chance de erro nas entregas.

"As entregas incorretas são dispendiosas, quer um artigo seja entregue no endereço errado ou se uma pessoa não está em casa, o que significa que o motorista tem de regressar em outra data. A tecnologia é capaz de reduzir estes erros."

Neste contexto, Tognini não vê o indivíduo apenas com a função de "entregador", pois com as demandas mais complicadas sendo resolvidas pela tecnologia, ele ganha tempo para desenvolver funções mais sofisticadas que apenas uma mente humana é capaz de solucionar. "As empresas poderiam, por exemplo, começar a oferecer 'entrega mais' – tal como entrega mais instalação, ou entrega mais coleta de mercadorias não desejadas – à medida que as eficiências alcançadas com a coleta inteligente de dados poupam tempo e permitem a adição de novos serviços."

Soluções Scandit

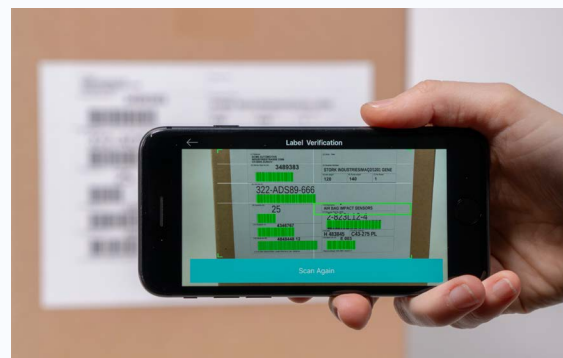
A plataforma Captura Inteligente de Dados da Scandit permite que dispositivos inteligentes interajam com itens do dia a dia, capturando dados de códigos de barras, texto, IDs e objetos. Os processos são automatizados e os insights são entregues em tempo real, inclusive através do uso de realidade aumentada (AR).

Scandit MatroxScan - É um software scanner de código de barras especializado desenvolvido pela Scandit que captura um conjunto completo de códigos de barras em uma única sequência. Ele localiza, rastreia e decodifica vários códigos de barras, adicionando feedback visual para indicar quais foram digitalizados. O usuário simplesmente passa o dispositivo inteligente sobre os códigos de barras para capturar um conjunto inteiro em uma única sequência. Facilita tarefas como contagem de estoque, envio e recebimento ou captura de etiquetas multicódigo.

Scandit Barcode - Scanner SDK para a Web que oferece toda a tecnologia de escaneamento de código de barras da Scandit para site HTML ou aplicativo da web – nenhum aplicativo móvel é necessário. Com apenas algumas linhas de código é possível integrar a leitura de código de barras em plataformas de comércio eletrônico, como SAP Hybris e Salesforce Commerce Cloud.

Scandit Enterprise Browser - Permite que os clientes adicionem o escaneio do código de barras a aplicativos da web de terceiros que ainda não integram o Scandit ou não podem ser alterados.

ID Scanner Software - Possui alto desempenho para aplicativos móveis e da web, permitindo que dispositivos habilitados com câmera capturem dados de diferentes tipos de documentos de identidade.




Scandit Keyboard Wedge - É um aplicativo que adiciona um botão de escaneamento de código de barras ao teclado de um dispositivo inteligente, sem necessidade de integração ou modificação.

"Com relação aos benefícios, podemos citar que uma abordagem baseada em aplicativos em dispositivos inteligentes facilita a adaptação rápida dos processos sem a necessidade – ou até mesmo a implantação de novos recursos para a equipe de entrega e novos serviços aos clientes. Isso significa uma otimização dos recursos já disponíveis, além de facilitar o processo como um todo e diminuir a necessidade de mais motoristas, mais dispositivos, mais veículos e mais custos", completa Tognini.

Scandit

Fundada em 2009 por um grupo de pesquisadores do MIT, ETH Zurich e IBM Research, a Scandit é um unicórnio europeu líder em captura inteligente de dados, com mais de 100 milhões de dispositivos móveis ativos e bilhões de varreduras por ano.

Marcas como Instacart, Levi's Strauss, Sephora, NHS e FedEx utilizam as soluções da Scandit. "No Brasil atendemos clientes como Azul, Rappi, Ripley e Leroy Merlin de maneira relevante nos setores de varejo, transporte e logística. Queremos continuar nossa expansão pela América Latina e o Brasil é parte importante neste processo." 

Redução da emissão de carbono no transporte: montadoras de caminhões e usuários já enfrentam os desafios

Os desafios e as oportunidades para a redução da emissão de carbono no transporte rodoviário de cargas envolvem não apenas os veículos elétricos – em destaque –, como também os híbridos e os a gás. Independentemente das opções, fica clara a conscientização desta necessidade.

Pesquisa inédita realizada pelo CEBDS – Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável, encomendada pelo ICS – Instituto Clima e Sociedade, apresenta um mapeamento dos principais desafios e oportunidades para o Brasil em relação à eletrificação do transporte de carga. O levantamento do setor empresarial brasileiro avaliou o cenário atual em diversas situações: da logística de entregas de mercadorias ao consumidor final até o deslocamento de longas distâncias para equipamentos e suprimentos.

Os desafios e oportunidades citados por 16 grandes companhias com atuação no Brasil apontam como uma das questões centrais a falta de marcos regulatórios e fomento ao uso de veículos elétricos. Nesse sentido, consideram que avanços de legislação e normas podem gerar um ambiente favorável, com segurança jurídica para investimentos privados na utilização de veículos elétricos.

Ainda assim, o estudo mostra que há um movimento positivo do setor para o investimento na eletrifi-

cação da frota, mesmo considerando insuficiente a política de incentivos. Parte das empresas ouvidas assumiram compromisso de zerar suas emissões de CO₂ até 2030, objetivam atingir o ápice de 100% da energia comprada de fontes renováveis e já são usuárias de veículos elétricos.

A lista de companhias que participaram do levantamento inclui gigantes de setores como varejo (Grupo Carrefour), mineração (Anglo American e CBA), energia (Neoenergia e Schneider Electric), tecnologia (Grupo Sabará e Amazon), infraestrutura (Ecorodovias), serviços (Sesc), telecomunicações (Telefônica), bebidas (Ambev), beleza (Natura), saúde (Intermedica), petroquímica (Braskem), florestas (Suzano) e papel e embalagens (WestRock). A lista de temas identificados inclui também melhor infraestrutura de carregamento e um conjunto de sistemas e tecnologias que facilitem a gestão de dados; e o estabelecimento e fomento a redes de colaboração entre todos os setores envolvidos, desde a geração de energia até as fabricantes de veículos.

As empresas identificam uma vantagem comparativa dos preços de operação dos carros elétricos, já que os custos de combustíveis como o diesel podem sofrer alta variação. As gigantes da economia brasileira citam também o desenvolvimento de novas tecnologias para descarbonização da logística, o aumento dos compromissos do mercado com as agendas globais e intersetoriais, em um contexto de valorização da agenda ESG, e a geração de dados e conhecimentos a partir de projetos concretos existentes como importantes avanços que podem ser alcançados com a eletrificação da frota.

A indústria de transportes é responsável por 14% de todo o CO₂ emitido globalmente, segundo o IPCC – Painel Intergovernamental para a Mudança de Clima da ONU. No Brasil, o setor energético foi responsável por cerca de 18% das emissões totais de CO₂ em 2020, segundo o Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa - SEEG. Desse montante, o setor de transportes foi responsável por cerca de 47%, com tendência de aumento.

Este estudo traz ainda mais luz para a necessidade de estímulo à transição energética no país. O tema é citado, inclusive, como uma das 12 ações fundamentais para o próximo governo, elencadas pelo CEBDS em

recente carta aberta aos candidatos à Presidência da República: “desenvolver, no primeiro ano de governo, e colocar em prática um plano estratégico de transição energética, com medidas de curto, médio e longo prazo, centrado na expansão de energias renováveis, na eficiência energética, no incentivo e fomento à mobilidade híbrida – combinando a eletrificação dos veículos com a utilização dos biocombustíveis –, na digitalização do setor elétrico e no empoderamento dos consumidores”.

O estudo inédito também ressalta como as grandes empresas

têm trabalhado a descarbonização de frotas como ferramenta relevante na agenda de neutralidade climática. Faz parte do esforço para reduzir os níveis de emissões de gases de efeito estufa do país, somando-se a outras iniciativas, como diminuição do desmatamento, avanço da agenda de melhorias em processos industriais e de técnicas de baixo carbono no setor agropecuário.

Mas, é evidente, o processo de descarbonização do transporte em andamento no Brasil segue por vários caminhos, além do elétrico: etanol, gás natural e biometano estão entres outras

opções já em uso que, na visão de especialistas, têm muitas vantagens em relação a outros países por causa de suas matrizes mais limpas.

Para alguns especialistas, o etanol terá importante papel nesse processo, tanto no uso em carros híbridos no curto prazo e como gerador de hidrogênio no carro a célula de combustível no médio e longo prazo.

A seguir apresentamos algumas empresas que já partiram para a eletrificação de suas frotas, ou ainda estão utilizando outros meios para a redução da emissão de carbono no transporte. Acompanhe.

3M Brasil

Em fevereiro deste ano a 3M do Brasil replicou, na sua planta de Itapetininga, SP, ação já realizada na unidade de Sumaré, SP, em novembro de 2021, adotando o segundo caminhão elétrico em sua frota, destinado a atender especificamente a fábrica 3M de Itapetininga. Com autonomia para tráfegar 250 quilômetros com uma única carga, cada caminhão elétrico tem capacidade para transportar até 3,5 toneladas.

Com a adoção do caminhão elétrico, além do importante impacto ambiental, com uma redução de emissão de CO₂, a empresa também alcançou a redução no custo do frete devi-

do à proximidade da planta 3M com seus principais fornecedores e a possibilidade de realizar várias viagens diárias com esse veículo. “O programa tem planos de expansão e já iniciamos estudos para replicar esse modelo para a 3M Manaus, AM, com previsão de início da operação de outro caminhão elétrico no segundo semestre desse ano, dedicado a esta fábrica”, diz **Rodrigo Belinazzo**, gerente de Transporte da 3M do Brasil.

Benefícios alcançados – Sobre os benefícios alcançados com o emprego destes dois caminhões, Belinazzo diz que o principal é o impacto ambiental, pois estão deixando de gerar até 60 toneladas de emissão de CO₂ na atmosfera por ano. “Mas há ou-

tros benefícios, como a isenção de restrições de circulação urbana – o que facilita a locomoção –, o fato de ser um veículo silencioso – o que reduz a poluição sonora –, e termos conseguido criar rotas inteligentes para a otimização diária do uso do veículo, com maior produtividade em frete, trazendo ganhos para nossa operação.”



O gerente de Transporte também lembra que a 3M tem como visão melhorar a vida das pessoas aplicando a ciência e a inovação, e a sustentabilidade é um pilar importante para implementar esta visão, pois estão comprometidos em criar um futuro mais sustentável, sendo um



dos caminhos para isso terem uma logística sustentável.

“A equipe da Logística da empresa está trabalhando em várias iniciativas com esse objetivo, e um deles é o uso do caminhão elétrico com zero emissão de CO₂ na atmosfera.

O Brasil tem muito a avançar nesse mercado, principalmente devido à dependência de tecnologia externa para a fabricação de caminhões elétricos, o que impacta em alto custo. “Acreditamos que a tendência é que esses modelos se tornem mais acessíveis e disponíveis à medida que o mercado local se desenvolva, e nós estamos buscando parcerias com empresas com o mesmo compromisso que a 3M na redução de carbono, para seguir ampliando o uso desse tipo de veículo.”

Logística sustentável – Na opinião de Belinazzo, a logística sustentável já faz parte da realidade de muitas empresas no Brasil, principalmente as que possuem uma política de sustentabilidade bem definida com metas agressivas de redução de gases poluentes. A tendência do uso de transpor-

tes que não agridam o meio ambiente é algo que veio para ficar, o uso de caminhões elétricos e híbridos vem crescendo a cada ano e, apesar do alto investimento inicial, com o passar dos anos esse investimento se paga com a redução de despesas que esse veículo proporciona.

O uso de bicicletas em grandes centros urbanos para entrega de pequenos volumes já é uma realidade em várias cidades, e outro exemplo. “Acredito que cada vez mais os clientes e empresas buscarão produtos e serviços sustentáveis que não impactem negativamente o meio ambiente, por isso a tendência nos próximos anos é que cada vez mais seja possível encontrar veículos elétricos e híbridos circulando pelas estradas do nosso país.”

Por outro lado, o gerente de Transportes da 3M do Brasil lembra que, enquanto alguns países europeus já utilizam em maior escala veículos não poluentes, como o caminhão elétrico por exemplo, aqui no Brasil ainda é necessário um grande investimento para se adquirir este veículo, em alguns casos até o tri-

plo a mais que um caminhão a combustão. “Acredito que com o avanço da tecnologia e novos fabricantes neste mercado, haverá mais competitividade e redução do custo nos próximos anos, o que contribuirá para ampliação desta frota no país.”

Outro ponto a ser destacado é que não existem estações de recarga suficientes para tornar seu uso viável em muitas cidades, hoje ainda muito concentrado nos grandes polos industriais do país, e a autonomia do veículo é um ponto de preocupação.

“Apesar de todos os desafios, nós na 3M acreditamos e apoiamos toda iniciativa, desde a criação de um novo produto até a entrega para nossos clientes, visando garantir uma melhor experiência e de uma maneira sustentável.”

Outras ações – Além do uso de caminhões elétricos para entrega em seus clientes e coleta em fornecedores, a 3M também utiliza a cabotagem para Manaus, AM, bitrens e estratégias internas para consolidação de cargas e maior otimização dos veículos para reduzir a quantidade de viagens.

Ambev

Ter 50% da frota dedicada composta por caminhões elétricos até 2025: essa é a meta da Ambev, uma das mais ambiciosas do país. Para isso, a companhia realizou uma parceria com a JAC Motors para a compra de mais 150 veículos do modelo iE-V1200T, que serão entregues até o final do ano. Somados aos 100 caminhões elétricos da Volkswagen (e-Delivery), fruto de uma parceria fechada com a montadora alemã em 2018 para testar o primeiro caminhão elétrico da América Latina, a Ambev

planeja ter até o final deste ano uma frota com 250 unidades de elétricos circulando pelas ruas e avenidas de cerca de 20 cidades do país, como São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Brasília, Natal, Curitiba, Fortaleza e Ilhéus. Para abastecer os pontos de recarga, a Ambev usará energia limpa, como parte das ações para atingir as metas de sustentabilidade da companhia: ter 100% da eletricidade comprada de fontes renováveis e reduzir em 25% as emissões de carbono em toda a cadeia de valor, ambas até 2025.

“Além da redução de ruídos, também estamos avançando para tornar as grandes cidades mais ‘verdes’. Considerando apenas esse ano, já temos mais de 70 mil quilômetros rodados com os nossos caminhões elétricos no Brasil, o que mostra que esse ‘futuro’ já é o nosso presente. E os resultados já são tangíveis. Somente no primeiro ano de operação, estimamos que uma parte da nossa frota já tenha contribuído para reduzir a emissão de aproximadamente 1.540 toneladas de CO₂ na atmosfera e 583 mil litros de diesel. E para

os próximos anos, com o avanço desses veículos em todo o Brasil, a redução de CO₂ nas grandes cidades será ainda mais exponencial", comemora **Paulo Zagman**, VP de logística da Ambev.

Sustentabilidade – Zagman lembra que a sustentabilidade é o negócio da empresa. "Fomos pioneiros ao traçar, em 2018, metas de sustentabilidade ambiciosas para 2025. Antes disso, mais compromissos ambientais já estavam em andamento e, hoje, temos conquistas que refletem a solidez da nossa jornada de carbono 360° nos escopos 1, 2 e 3. E para atingirmos essas conquistas, a logística tem um papel importantíssimo em toda essa nossa trajetória. Além das metas ambiciosas em água, agricultura sustentável e ação climática, por exemplo, estipulamos também ter 50% da nossa frota própria composta por veículos elétricos até 2025 e ter 100% da nossa eletricidade oriunda de fontes renováveis também até o mesmo ano."

Por conta disso, e para avançar nessa agenda de descarbonização, a Ambev fechou parceria com a Volkswagen Caminhões e Ônibus em 2018 para a criação do modelo brasileiro E-delivery. Desde então, também fechou com a FNM e JAC Motors para ter veículos cada vez menos poluentes em circulação.

Além das parcerias com os veículos elétricos, a Ambev integrou a logística reversa à distribuição urbana, por meio dos seus CDDs (Centros de Distribuição), oferecendo o serviço gratuito de coleta e destinação de embalagem pós-consumo.

E também está avançando na jornada de entrega final. "Graças à nossa tecnologia e capilaridade, estamos apostando nas UDCs, que são os Centros de Distribuição Urbanos. Eles são



estruturas menores, que atuam em um raio de até 6 km nos grandes municípios em modais menores, como vans, motos e bicicletas, mais rápidos e que emitem menos CO₂. O objetivo com esses novos ativos é sermos mais eficientes nas nossas entregas aos consumidores e clientes (bares e restaurantes), já que conseguimos unificar em uma mesma estrutura os pedidos B2B e B2C. Essa aposta vem dando certo e atualmente já temos 14 deles em alguns estados do Brasil, como São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul."

Tendências – Para o VP de logística da Ambev, os veículos mais "verdes" já são uma realidade. "Nós aqui na Ambev entendemos que os veículos elétricos vieram para ficar e cada vez mais vamos apostar nesses modais e infraestruturas elétricas para

eles rodarem nas cidades brasileiras. Por conta disso, já temos também os 'Pit Stops de Carga', que são estruturas que atuam como bases para recarga nos nossos CDDs que já recebem os caminhões, o que possibilita que eles circulem nos grandes centros urbanos."

Porém, Zagman coloca que são três os maiores obstáculos ao maior emprego de veículos de carga não poluentes. Eles estão na estrutura de recarga dos veículos, no ritmo de redução de preço dos veículos elétricos e na operação de veículos pesados de longa distância, que faz o transporte até o CDD.

"Para incentivar cada vez o crescimento nacional em eletrificação, criamos as nossas próprias estruturas de recarga e realizamos parceria com a Volkswagen para criação de um modelo brasileiro de caminhões e já estamos estudando possíveis projetos para acelerar a eletrificação de veículos pesados de longa distância. Com esses desafios sendo cada vez mais superados, temos certeza de que novos veículos elétricos surgirão e cada vez mais ajudaremos o Brasil na jornada de descarbonização."



Aurora Coop

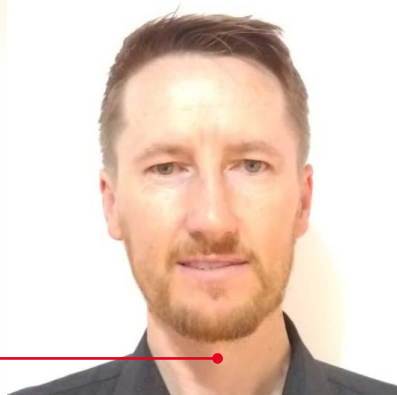
A Cooperativa Central Aurora Alimentos – Aurora Coop está operando com dois veículos elétricos em suas unidades comerciais de Arujá, SP, e Nova Santa Rita, RS.

A iniciativa surgiu como parte dos projetos de inovação da Aurora Coop e foi implementada pela área de logística, em função da insegurança de quem opera com veículos a diesel em decorrência dos aumentos do custo do litro do combustível, aliado à preocupação com a poluição do meio ambiente e aquecimento global.

De acordo com os valores sustentáveis da cooperativa, os veículos atendem legislações ambientais, minimizam a poluição sonora, permitindo a utilização em horários alternativos, e geram menor vibração e ruído interno, o que traz mais conforto laboral aos motoristas.

A projeção para os próximos anos é utilizar 45 veículos elétricos, distribuídos em todo o Brasil. Os caminhões são modelo VUC (veículo urbano de carga), indicados para circular em áreas urbanas, para atender entregas de varejo que realizam mais de 600 entregas por mês. Além da propulsão elétrica, também possuem baú refrigerado com equipamentos 100% elétricos.

Benefícios – **Elton Strada**, coordenador de transportes; **Eduardo de Sousa**, analista de logística; **Daniel Bermonte**, supervisor de logística; e **Rodrigo Reche**, coordenador de logística industrial, se juntam para comemorar o fato de estarem conseguindo uma redução média de 4,3 toneladas de carbono por veículo, por mês, além de obter um feedback positivo dos motoristas pelo conforto da condução e muitos elogios da sociedade



de modo geral pela iniciativa da Aurora Coop ter implantado esta tecnologia. Como percepção imediata, também estão conseguindo uma redução significativa do desembolso para abastecimento, diante do cenário dos preços do diesel.

Os representantes da logística da Aurora Coop também acreditam que gradativamente teremos um incremento significativo destes modelos de veículos, porque a sociedade de modo geral tem se conscientizado da importância de zelarmos pela manutenção do meio ambiente.

Porém, imaginam que pela alta demanda e tecnologia de produção, os preços hoje estão sendo o maior obstáculo, mas em breve poderemos ter uma tecnologia de baterias mais eficiente e com custo mais acessível.

Outras ações – A Aurora Coop também participa do programa “Despoluir”, promovido pela Ferrasc, SC, onde fazem medições de emissões em parte

de sua frota. A Cooperativa tem um programa de renovação de frota, que busca incentivar a troca por veículos novos e energeticamente mais eficientes, e também trabalha com veículos especiais para reduzir os números de viagens.

Também utiliza o transporte por cabotagem para uma parcela de cargas Norte e Nordeste e ainda tem programas internos de Lean nos processos de carga e descarga, minimizando o tempo dos veículos nestas operações, com isso demandando menos frotas. Além destes, há uma política de otimização no uso de ativos, utilizando dois motoristas por frota nas operações que permitem, minimizando o número de frotas, além de treinamentos anuais para os motoristas em direção econômica e defensiva, buscando reduzir o consumo de combustíveis.

Ainda em 2022 a Aurora Coop estará testando frotas movidas a GNV e sistema de tração auxiliar elétrico para carretas.

Danone

A Danone Brasil está utilizando dois caminhões elétricos em sua frota logística. A iniciativa é aplicada ao Centro de Distribuição de Guarulhos (refrigerados) e Jundiaí (líquidos), para atender a região metropolitana da capital paulista.

Além do impacto ambiental, o transporte em caminhões elétricos traz benefícios como a economia por quilômetro rodado – quase três vezes menor em comparação com um veículo à combustão – e a redução de ruídos, que possibilita a realização de entregas noturnas. Porém, ainda é preciso avaliar outros aspectos de desempenho, para garantir a autonomia das frotas, como o tempo de manutenção dos automóveis e a durabilidade das baterias.

“Optamos por investir em um projeto piloto neste momento para avaliar a performance dos caminhões. Até o final do semestre, teremos dados conclusivos sobre a eficiência dos veículos e, então, poderemos definir uma estratégia mais ampla e certa para todo o Brasil”, afirma o diretor de Supply Chain, **Maurício Rios**.

Ainda segundo ele, o compromisso da Danone com o meio ambiente e com as pessoas foi o principal motivador para buscarem esta alternativa de transporte e alavancarem a sua busca pela neutralidade de emissões de carbono e pelo combate às mudanças climáticas. “Acreditamos que a saúde do planeta e das pessoas está

interconectada e que o cuidado com o meio ambiente é uma chave fundamental para a fabricação de nossos produtos com qualidade e segurança. Por isso, estamos constantemente estudando opções mais sustentáveis para todos os aspectos de nossa operação e, na logística, os caminhões elétricos se mostraram grandes aliados. Ainda estamos na fase piloto do projeto, mas acreditamos fortemente no potencial destes veículos, uma vez que não emitem nada de CO₂, contra 30 toneladas de CO₂/ano no caso de caminhões a diesel.”

Tendências – Com relação às tendências em veículos de carga não poluentes – elétricos, híbridos, etc., Maurício acredita que seja a incorporação em cada vez mais empresas e a execução de um papel fundamental nas estratégias de combate às mudanças climáticas e nas jornadas rumo à neutralidade de carbono, pois, realmente, estes veículos se destacam pelos benefícios ao meio ambiente.

“Podemos notar que a adoção destes carros tem se tornado mais acessível para as empresas. No setor de alimentos e bebidas ainda vejo que precisamos evoluir e discutir as tecnologias envolvidas para a conservação dos produtos e o tempo de carga e de duração das baterias.”

Já o desenvolvimento do mercado nacional deve conduzir as tendências nos próximos anos, a partir do desenvolvimento de novas tecnologias, do aprimoramento da

WEBINARES também estão no foco da Logweb

Algumas das maiores empresas do setor de logística já estão fazendo **parcerias** com a **Logweb** para a realização de **webinars** sobre os mais diversos assuntos. Nós organizamos, divulgamos e fazemos o gerenciamento do evento, **trazendo sua empresa para mais perto dos potenciais clientes.**

FALE COM A GENTE

ENTRE EM CONTATO
COM Maria:
11 9 4382.7545



eficiência dos motores, entre outras especificidades requeridas por cada setor de negócios.

“Para nós, o tempo de carga e de duração das baterias são os fatores mais desafiadores e limitantes

do emprego de carros elétricos. Por transportarmos produtos que exigem agilidade e refrigeração adequada no transporte, trabalhamos com uma previsão mínima de imprevistos e casuali-

dades, que não são facilmente remediáveis ao usarmos carros elétricos. O custo dos veículos elétricos também é desafiador, pois exige um alto investimento para aplicação em grande escala.”

DHL Supply Chain

O primeiro veículo elétrico da DHL Supply Chain foi adquirido em 2016, e hoje a empresa conta com aproximadamente 70 deles em operação no Brasil, dos tipos caminhão (JAC iEV1200T), VUC (Renault Kangoo Z.E.) e carro utilitário, com uma frota zero emissões inclusive na emissão indireta do consumo de eletricidade, por realizar a neutralização com iREC (Certificado de Energia Elétrica). A meta é atingir mais de 140 ao final deste ano, o que expande bastante a gama de cobertura de serviços zero emissão.

A DHL Supply Chain utiliza os veículos para coletas e entregas em diversas regiões do Brasil, principalmente para os mercados de varejo, e-commerce, moda, consumo e insumos médicos e remédios, incluindo pontos como shoppings, farmácias, lojas de rua e supermercados. A empresa fechou também projetos para descarbonizar trechos inteiros de distribuição, como é o caso do trabalho realizado para uma grande marca de cosméticos, no qual a DHL eletrificou as entregas para todas as lojas de São Paulo. Há a possibilidade ainda de levar este perfil de entrega há outras capitais do Brasil.

“Os veículos elétricos apresentam muitas vantagens. Primeiro, o impacto ambiental quase zero. Com isso, estimamos que nossa frota atual vá prevenir a emissão de até 22.000 toneladas de CO₂ (WtW) em cerca de 30 anos. Segundo, o fato de serem



liberados de restrições de circulação. Além disso, são veículos ágeis, de baixa manutenção e bastante silenciosos ao rodar”, explica **Fábio Miquelin**, VP de Transportes da DHL Supply Chain. Ele também enfatiza que este projeto, inclusive, ganhou destaque global, porque mais de 50% dos motoristas são mulheres.

Nesta mesma linha, a DHL Supply Chain lançou em 2020 o seu primeiro Centro de Distribuição com uma usina solar no teto que gera quase toda a energia que necessita. Esta instalação agrega também outras boas práticas sustentáveis, como aproveitamento de resíduos e medidas de uso racional de água e iluminação, o que garantiu a certificação LEED GOLD e LEED PLATINUM. “Temos usado, ainda, cada vez mais, equipamentos elétricos nos armazéns, como paleteiras, transpaleteiras e outros. Fazemos ainda entregas urbanas de baixo volume e peso usando bicicletas tradicionais e elétricas.”

Ainda de acordo com Miquelin, na Polar, transportadora especializada em cadeia fria do

Grupo DHL, foram instaladas em alguns caminhões refrigerados placas solares ultrafinas que reduzem em 5% o consumo de combustível, reduzindo assim também as emissões. “Em outra iniciativa, trocamos caixas descartáveis por caixas reutilizáveis para o transporte de medicamentos que requerem temperaturas mais baixas, o que proporcionou ganhos operacionais, de custos e também uma sensível redução de descarte de materiais, além do uso de gases ‘verdes’ em nossos sistemas de climatização de ambientes.”

Tendências – Sobre as tendências em veículos de carga não poluentes o VP de Transportes acredita que a principal seja a descarbonização de trechos inteiros da cadeia logística, o que, por sua vez, estimula os Operadores Logísticos a desenvolverem soluções verdes. Associado a isso, a adoção de cada vez mais combustíveis alternativos e, principalmente, tecnologia também tendem a crescer de forma a aprimorar a eficiência das operações e auxiliar no atingimento das metas sustentáveis. “Já no contexto do maior emprego de veículos de carga não poluentes, acredito que temos dois desafios principais: primeiro a escassez de pontos de recarga adequados, que ainda são pouco comuns no Brasil, e a pouca oferta de modelos elétricos de carga e seu relativo custo elevado. No entanto, essas são questões que tendem a melhorar muito nos próximos anos.”

FM Logistic do Brasil

A FM Logistic quer estar inserida no mercado como uma empresa de logística "green", que se preocupa com o meio ambiente e a sustentabilidade. Para isso, tem investido em frota de veículos ecológicos (elétricos, híbrido, gás ou hidrogênio).

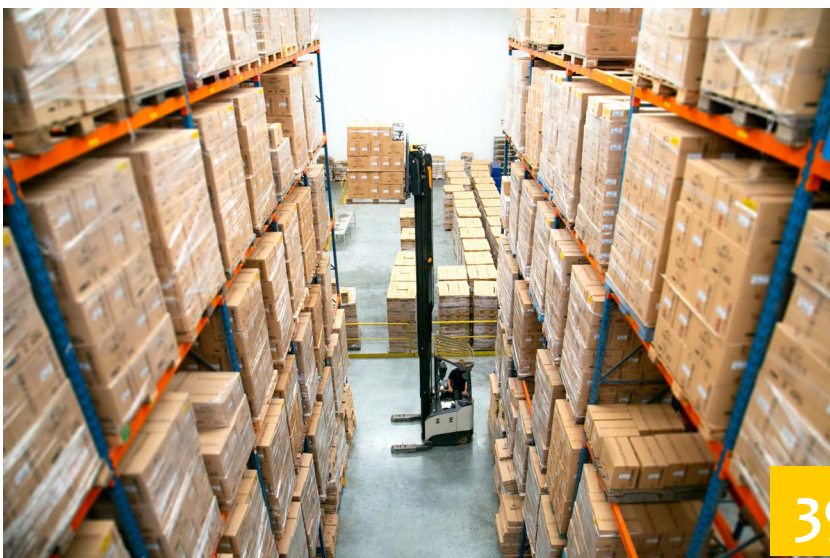


"No Brasil, já temos uma frota para operações de armazéns ecologicamente correta e que reduz significativamente o impacto das emissões de CO₂ na atmosfera. Contamos com veículos ecológicos para movimentação de cargas (paleteiras, transpaleteiras, entre outras) 100% elétricas. Para o transporte externo, já dispomos de veículos elétricos para atendimento de clientes específicos na Grande São Paulo", diz **Ronaldo Fernandes da Silva**, presidente da FM Logistic do Brasil.

Ele afirma, ainda, que, investindo em logística sustentável, a empresa conquista benefícios que nem sempre são mensuráveis, por exemplo, o fechamento de novos contratos com clientes que exigem uma operação 100% alinhada à estratégia de proteção ao meio ambiente e redução da emissão de CO₂ na atmosfera.

"Monitoramos e reduzimos em todos os fluxos logísticos da empresa (armazenagem, co-packing e transporte) o consumo de energia, as emissões de gases de efeito estufa, bem como o consumo de água. Estratégias estruturadas com alguns clientes reduziram em até 94% a quantidade de plástico utilizado nas operações de armazenagem e transporte, reflexo do uso de papel kraft, o que também ajuda a reduzir custos operacionais em até 30%. No CD da Anhanguera, instalamos painéis solares, o que reduziu em 10,5 toneladas por ano a emissão de carbono, o que impacta na proteção de, aproximadamente, 140 árvores."

Silva diz que, a tendência é de que, em breve, novos investimentos da empresa sejam direcionados à aquisição de veículos elétricos, que não agredem o meio



**VOCÊ JÁ
PENSOU EM
COLOCAR A SUA
EMPRESA, SEUS
PRODUTOS E
SERVIÇOS
EM EVIDÊNCIA?**

**O que está
esperando?
A Logweb
oferece a mais
ampla cobertura
e divulgação
do setor de
logística, seja
através do
portal, da revista
digital, Canal
no Youtube,
webinar, e-mail
marketing,
podcast, criação
e gerenciamento
de eventos,
newsletter, etc.**

**Apareça,
divulgue sua
marca.**

**ENTRE EM
CONTATO
COM A MARIA,
11 94382.7545**

ambiente, são sustentavelmente corretos e geram também, conseqüentemente, menores custos. "A FM Logistic tem uma forte determinação em atuar pela preservação do meio ambiente. Por isso, reduzir o impacto das nossas atividades é um dos pilares do desenvolvimento sustentável."

Porém, lembra Silva, o maior impacto é o valor que esses equipamentos são vendidos no Brasil. Além disso, não é apenas dispor de verba para ter veículos elétricos, por exemplo. "Precisamos pensar em toda a usabilidade e infraestrutura que envolve o manuseio, re-

carga e manutenção desses equipamentos. O veículo não poluente só mostrará toda sua potencialidade e recursos se for corretamente utilizado. Além disso, as rodovias brasileiras ainda deixam muito a desejar em termos de eficiência e trafegabilidade."

MOVAH (Manlog)

De 2011 para cá, a Manlog traçou um movimento baseando-se nas diretrizes do ESG e inovou no segmento de transporte e logística de cargas. Com a aquisição dos primeiros caminhões elétricos, a Manlog tornou-se a primeira transportadora do Centro-Oeste, e uma das primeiras do Brasil, a entregar com um caminhão 100% elétrico refrigerado. Também conduz um projeto de carros elétricos compartilhados para os colaboradores, que já é um cases de sucesso. E desde então, ampliou sua frota sustentável, mais de 30 veículos, entre caminhões e carros, e já neutralizou mais de 1500 toneladas de gás carbônico. Neste contexto estão caminhões com baús secos e refrigerados, sendo a capacidade de carga de 30 a 40 toneladas. As baterias têm autonomia de até 200 km e, em 220 volts, recarregam em até 12 horas; já em 380 volts, a recarga ocorre em até 3 horas.

No portfólio dos clientes que aderiram aos seus veículos 100% elétricos, estão: Heinz e SSA Alimentos – Boua e Superfrango, na região metropolitana de Goiânia; Danone e Decathlon, em São Paulo e região; e Carrefour, em Brasília e região. Todos estes operam em distribuição urbana, devido à autonomia limitada. Mirando o mercado de ações, a Manlog agregou novos negó-

cios ao seu portfólio e agora faz parte da MOVAH Group, que envolve empresas de transporte, tecnologia e aluguel de veículos sustentáveis.

Benefícios – Thiago Barsan Suzin, CEO, e Gustavo Crosara, CMO, da MOVAH Group (Manlog/Wings), destacam os motivos que levaram a empresa a adotar estes veículos de carga. Primeiro, a preocupação com a redução dos gases do efeito estufa e com o futuro do nosso planeta. Segundo, a visibilidade e o valor mercadológico que eles agregaram aos negócios. Terceiro, clientes/consumidores estão em busca de marcas e empresas que estejam engajadas em causas socioambientais, e que atrelam à sua marca a um propósito maior do que a venda. "Eu não posso, simplesmente,



desconsiderar o cenário global e entregar mercadorias aos meus clientes. Eu exerço uma função social, tanto na comunidade quanto na vida dos meus colaboradores. Depois de entender isto, eu consigo ampliar o meu campo de visão para, então, trilhar um caminho de valores agregados ao que eu me proponho a fazer: que é transportar. É o que as grandes marcas fa-



LOGISTIQUE

Novas conexões logísticas

FEIRA DE LOGÍSTICA,
TRANSPORTE MULTIMODAL DE CARGAS
E COMÉRCIO INTERNACIONAL



LOGÍSTICA | TRANSPORTE MULTIMODAL | COMÉRCIO EXTERIOR | INTRALOGÍSTICA

A LOGISTIQUE 2022 SERÁ **PRESENCIAL**,
FOCADA NA CRIAÇÃO DE NEGÓCIOS,
NETWORKING E CONTEÚDO
EXTREMAMENTE RELEVANTE.

Programe-se desde já:

**30, 31 DE AGOSTO
E NO 1 DE SETEMBRO 2022**



www.logistique.com.br

FONE/WHATS: 49 99840-9929

✉ info@logistique.com.br

📘 facebook.com/feiralogistique

🌐 [feira-logistique](https://feira-logistique.com.br)

zem hoje. Elas estão muito além dos seus produtos”, diz Crosara. No caso dos caminhões elétricos frigorificados, Suzin explica que os veículos são da fabricante JAC Motors. “Nossa parceria com eles é muito consolidada, fomos os primeiros transportadores a adquirir os elétricos da JAC. De lá, saem todos os veículos elétricos que compõem a nossa frota e dos nossos clientes. O que fazemos é personalizar o caminhão de acordo com a demanda logística de cada cliente, desde o tamanho do baú à comunicação visual. Por exemplo, no caminhão da SSA Alimentos, instalamos placas solares no teto do baú. Elas captam a energia do sol para alimentar a refrigeração do implemento. Uma ideia que partiu do nosso time de ESG, que fora acatada pela SSA.”

Tendências – Falando sobre as tendências em veículos de carga não poluentes, Crosara lembra que não são tendência, mas, sim, uma realidade que perdurará, se pretendemos vislumbrar algum futuro para as próximas gerações. “Além dos elétricos, que deverão evoluir, em termos de tamanho e performance, os veículos a gás deverão dominar o mercado. Pelo simples fato de que podemos transformar lixo em biocombustível, e o lixo é uma matéria prima que nós produzimos toneladas, diariamente. Sendo assim, em termos cíclicos, no que tange à matriz energética sustentável, trará um melhor custo-benefício.”

Mas, continua o CMO, a falta de incentivos fiscais e infraestrutura nas estradas/cidades, além do preço dos mesmos, que ainda é elevado se comparado aos veículos a diesel, que conseguem operar em uma escala de distribuição muito maior, são entraves ao maior uso destes veículos.

Viveo

A Viveo, ecossistema de produtos e serviços que conecta soluções de saúde, e que atua desde a fabricação e distribuição de materiais e medicamentos, até gestão de clientes em todo o Brasil, realizou as primeiras entregas com os caminhões 100% elétricos adquiridos no final do ano passado, já com as primeiras embalagens retornáveis, para grandes hospitais na cidade de São Paulo. Como referência, um veículo padrão diesel emite 600 gramas de CO₂ por Km na atmosfera. A ação tem o objetivo de reduzir em 100% esta emissão. O projeto faz parte de um robusto plano em ESG definido pela companhia em 2021, com previsão de mais de R\$ 65 milhões em investimentos. Até o momento, o projeto alcançou uma redução de 11,74 toneladas de CO₂.

Indo além, a diminuição na produção de resíduos sólidos é uma das apostas da Viveo para essa transformação. A companhia investiu em embalagens retornáveis para a cadeia fria, que transporta medicamentos termolábeis, reduzindo a circulação das tradicionais embalagens de modelo de isopor e elementos refrigerantes, que demoram mais a se decompor e geram maior impacto ao meio ambiente.

O projeto completo dos caminhões e embalagens retornáveis será operado pela Healthlog, uma operadora especializada em serviços logísticos e soluções que otimizam a cadeia da saúde, com serviços de gestão compartilhada de estoques por meio do VMI e armazéns gerais, proporcionando uma solução completa aos hospitais, evitando faltas ou perdas de medicamentos e outros materiais. A previsão é que, desta etapa inicial até o final do ano, todas as entregas sejam garantidas com produtos 100% protegidos com o mate-

rial desenvolvido com tecnologia de Phase Change Material (PCM) garantindo a estabilidade por até 96h, reduzindo custos dos hospitais no tratamento desses resíduos.

Para **Flavio Leal**, diretor de Serviços B2B da Viveo, e **Villeon Jacinto**, diretor de Supply Chain e Logística da empresa, ter uma frota verde e embalagens retornáveis faz parte do objetivo da companhia como um ecossistema. “Nossa missão é simplificar a jornada de medicamentos e materiais na cadeia da saúde e apoiar os nossos clientes na redução de custos e ganho de eficiência, considerando os aspectos sociais, ambientais e de governança que fazem parte de nossas prioridades. O sucesso de uma organização está diretamente relacionado ao modo sustentável de todo o ecossistema, e os nossos serviços de distribuição e logística fazem parte disso”, afirmam os executivos.

Clientes e parceiros da Viveo compartilham da mesma opinião. Para José Eduardo Ramos, superintendente de Supply Chain do Hospital A.C.Camargo Câncer Center, que recebeu as primeiras entregas de forma sustentável, a ação da Viveo, por meio da Heal-



thlog, está em sinergia com que o hospital espera de um parceiro. “A questão ambiental é parte integrante da plataforma de sustentabilidade do A.C.Camargo. A redução da emissão de gases de efeito estufa, bem como a utilização de veículos elétricos na realização destas entregas, contribuirão nos nossos resultados a partir deste ano. O setor da saúde possui muitos desafios para atuar nesse tema, mas exemplos de ações como essas com certeza serão utilizadas por outros hospitais, e queremos fazer parte deste movimento de mudança”, explica Ramos. Quem pensa nesta mesma linha é Bruno Alves Pinto, diretor Geral

do Hospital 9 de Julho. Na opinião do executivo, a Healthlog está alinhada com os propósitos de ESG da instituição. “A alta eficiência de gestão logística da Healthlog permite que o hospital chegue próximo ao estoque zero, o que possibilita a diminuição de resíduos e a otimização de espaço. A empresa possui um compromisso com o desenvolvimento de projetos sustentáveis que convergem com os nossos valores.” Para Rodrigo Modesto, Superintendente Corporativo de Supply Chain do ecossistema DASA, fazer parte de iniciativas como essa é fundamental. “Elas estão totalmente conectadas com o que buscamos diariamente na construção de nosso propósito de ‘ser a saúde que as pessoas desejam e o mundo precisa’. Nem sempre é uma coisa lógica e imediata a contribuição da área de Supply dentro desse propósito, mas ações como essa refletem em uma logística mais limpa e sustentável, onde o retorno ao meio ambiente e a sociedade fica bastante claro. São parceiros engajados nesse contexto de ESG, qualidade e eficiência que queremos ao nosso lado, dentro dessa longa

e transformacional jornada a que nos propusemos seguir e a Healthlog tem refletido isso ao longo de todos esses anos juntos.”

Leonisa Scholz Obrusnik, diretora de Suprimentos do Hospital Alemão Oswaldo Cruz, concorda com Alves e Modesto, e enfatiza a importância de ações sustentáveis para o setor da saúde. “Temos buscado atuar de forma mais eficiente para reduzir o impacto ambiental, sem deixar de lado a qualidade e a segurança para os pacientes. Com a implantação das caixas termolábeis, por exemplo, conseguimos otimizar espaços para estoque, reduzir a quantidade de resíduos produzidos e eliminamos o retrabalho de armazenamento causado pelas caixas de isopor. O projeto desenvolvido pela Healthlog é inovador para o nosso setor. As ações da cadeia de logística podem ser melhoradas e projetos como este precisam ser, cada vez mais, propagados”, comenta a diretora.

Motores a combustão – Jacinto, da Viveo, acredita que a inserção de novas tecnologias que visam abolir os motores a combustão é de ordem mundial. “Portanto, o quanto antes aderirmos a este movimento, bem como nos anteciparmos a essas mudanças, mostra que estamos ligados a essas tendências e também o quanto cuidar de cada vida faz parte do nosso propósito.”

E, a exemplo dos outros participantes desta matéria especial, o diretor de Supply Chain e Logística da Viveo diz que ainda esbarramos em custo, limitações relacionadas a autonomia dos veículos elétricos existentes e também escassez nas redes de abastecimentos. “Pelo fato de atendermos nível Brasil, ainda há localidades que temos dificuldade no emprego destes veículos.”



Montadoras têm papel importante na redução da emissão de carbono no transporte



Quando pensamos em redução de emissão de carbono no transporte de cargas, obviamente não podemos deixar de pensar nas montadoras de caminhões e outros veículos usados no segmento. Cabe a elas desenvolver meios alternativos que, em maior ou menor escala, atendem à necessidade premente de aplicarmos realmente o conceito de "carbono zero".

Por exemplo, a BYD oferece uma linha de veículos elétricos, como o furgão eT3 e os caminhões eT7 e eT8. O furgão BYD eT3 tem autonomia para até 300 km com uma carga de duas horas e possibilidade de recarga rápida de 20% a 80% da bateria em apenas 30 minutos, o que garante até 180 km a mais de viagem. O modelo tem capacidade para 720 kg de carga e espaço no compartimento para 3,3 mil litros. "Vale destacar que o furgão elétrico BYD eT3 representa uma solução amplamente sustentável, pois deixa de emitir 16.534 kg de CO₂ por ano de trabalho, o que equivale ao plantio de 1.377 árvores por veículo. Foi o modelo mais

vendido do segmento de comerciais leves no mercado brasileiro em 2021", assegura **Adalberto**

Maluf, diretor de Marketing e Sustentabilidade da empresa.

Já o caminhão eT712.220 foi lançado na Intermodal em março de 2022. Trata-se de um modelo 100% elétrico, multivocacional, com até 230 quilômetros de autonomia. Possui peso bruto total de 12 toneladas e vem equipado com transmissão automatizada e bateria de fosfato ferro-lítio, que garante a autonomia e a total segurança e adaptação às necessidades da frota. O tempo para a recarga da bateria do eT712.220 é de duas a três horas com carregador DC ou de quatro a cinco horas com carregador AC. Vale ressaltar que os veículos pesados podem realizar serviços de distribuição com emissão zero em todas as áreas urbanas.

"Em breve, o mercado conhecerá o BYD D1 EV, automóvel cujo foco principal será atender ao segmento corporativo e empresas, além de aplicativos de transporte e locadoras de veículos. O novo modelo que será apresentado pela BYD possui uma série de características. Além de uma porta traseira direita deslizante motorizada para facilitar o acesso dos passageiros, o veículo dispõe de um motor elétrico de 136 cv, que é alimentado por uma bateria de íon de lítio, proporcionando uma autonomia (NEDC) de até 371 km."

Maluf lembra que a BYD ainda não opera com modelos híbridos no Brasil. A previsão, com automóveis de passeio, é realizar a apresentação de dois novos modelos em agosto próximo. Mas

sem perspectiva de atuação no segmento comercial e transporte de carga, por enquanto.

Roberto Leoncini, vice-presidente de Vendas e Marketing Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, por seu lado, lembra que os caminhões e ônibus da marca podem utilizar biodiesel na proporção adotada comercialmente no País, sem necessidade de alterações no motor e no veículo. E que a empresa também oferece o eO500U, chassi de ônibus urba-





encial para os avanços que planejamos para os próximos anos." Ainda segundo **Silvio Munhoz**, diretor de Vendas de Soluções da Scania no Brasil, a infraestrutura brasileira oferecida também impacta no mercado de transportes de cargas. O investimento certo do cliente, hoje, representará um transporte mais seguro, eficiente e menos poluente. "O veículo elétrico é o caminho do futuro, sim, mas o 'Aqui e Agora' para o Brasil é o gás. Na Europa, já temos nossas opções elétricas, híbridas e também a gás."



no elétrico a bateria. Cerca de 100 encomendas estão programadas para entrega entre o final de 2022 e início de 2023.

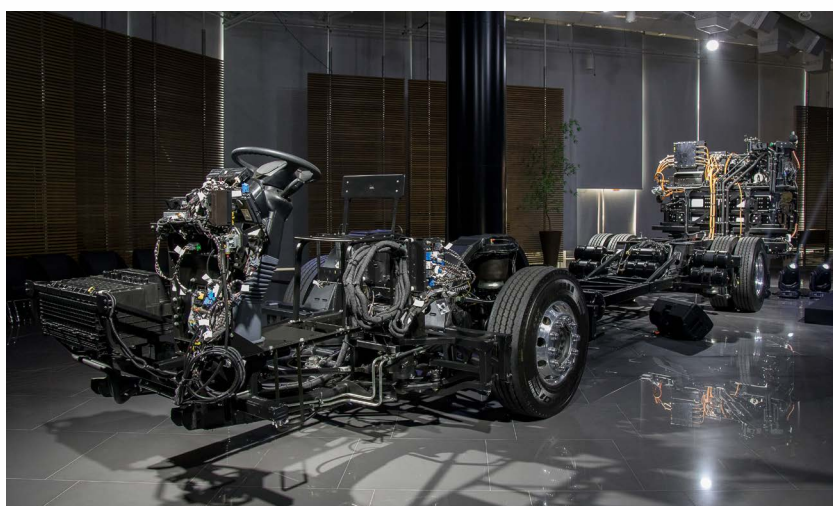
"Estamos mantendo firme nosso propósito de liderar a transição para um sistema de transporte mais sustentável iniciado na Europa, em 2016, e no Brasil, em 2018, quando anunciamos a chegada da Nova Geração de Caminhões para 2019. Desde então, a evolução da agenda da sustentabilidade vem sendo com nossos modelos movidos a gás (GNV – Gás Natural Veicular) ou GNL (Gás Natural Liquefeito) e/ou biometano. Já superamos os 600 caminhões a gás comercializados e vamos continuar crescendo. Neste ano, anunciamos a primeira venda dos caminhões movidos 100% a GNL da história do Brasil para a Morada Logística, o que mostra que o caminho está só começando. A maturidade do mercado é es-

Perspectivas

Falando sobre as tendências com relação aos veículos de transporte de cargas, Maluf, da BYD, acredita nos elétricos. "A aceitação dos consumidores e empresas por veículos sustentáveis é cada vez maior no mercado brasileiro, particularmente no segmento de comerciais elétricos. Creio que representa o futuro no setor, por

vários motivos. Dirigir um veículo elétrico comercial, com câmbio automático, ar-condicionado e apenas dois pedais, representa uma maneira inovadora que traz grande benefício para o motorista, reduzindo até esforço repetitivo, sem falar no conforto e prazer em conduzir."

Outra vantagem da frota elétrica – ainda segundo o diretor de Marketing e Sustentabilidade – é a maior precisão na previsão



de custos. Isso porque o preço da energia elétrica não tem variação em grande escala, como ocorre com os combustíveis em geral.

“Acredito que o mercado brasileiro tem muito potencial para os veículos comerciais elétricos. Veja, por exemplo, o nosso furgão eT3. Hoje representa uma opção sustentável para diversos setores da economia, principalmente em entregas rápidas. Muitas empresas, do comércio varejista e delivery, já estão apostando nesse tipo de veículo e utilizam nosso veículo.”

Também para a Scania o veículo elétrico é o caminho do futuro, mas, no momento, para o Brasil, é o gás. “Ele é o que mais se aproxima do bolso do transportador. Os transportadores estão cada vez mais perguntando sobre alternativas ao diesel e a tendência é esta a partir da pandemia: um transporte de cargas mais sustentável. Estamos neste caminho e levando nossos clientes conosco nesta jornada.”

Infelizmente, destaca o diretor de Vendas de Soluções da Scania no Brasil, são inúmeros desafios até chegar a realidade do elétrico em questões como investimento inicial, geração e distribuição da rede elétrica preparada para alta demanda (frota), geração da energia elétrica (fontes limpas) e descarte ou reciclagem e capacidade de vida útil das baterias.

Já a Mercedes-Benz acredita em multissoluções para a redução de emissões e a sustentabilidade ambiental. “A Daimler Truck detém várias tecnologias alternativas ao uso do diesel fóssil, como o biodiesel HVO, híbrido, células de combustível já em teste e elétricos, estes últimos já em operação regular em vários mercados”, ressalta Leoncini.



Restrições

Como já mencionado, e de conhecimento geral, ainda há restrições ao pleno emprego dos veículos de carga não poluentes, notadamente os elétricos. “Acho que o estímulo e maior utilização de veículos de carga não poluentes só vai beneficiar o planeta, com a redução de CO₂ e, principalmente, a previsibilidade e redução de custos operacionais que os veículos elétricos propiciam”, pondera Maluf, da BYD. Leoncini, da Mercedes-Benz do Brasil, acredita que o uso de caminhões não poluentes só acontecerá em larga escala no Brasil quando as tecnologias alternativas ao diesel forem viáveis do ponto de vista tecnológico, econômico, estrutural e comercial dentro

da realidade do nosso mercado. “Quando isso ocorrer, estaremos ao lado do cliente, como sempre fizemos, para entregar soluções confiáveis, eficientes e rentáveis. Isso, por exemplo, está ocorrendo no segmento de ônibus. Apresentamos recentemente o eO500U, o primeiro chassi de ônibus elétrico urbano da marca no Brasil. Ele chegará ao mercado em 2022. Assim, a Mercedes-Benz do Brasil entra na era da eletromobilidade em veículos comerciais no Brasil.” Na verdade, o Brasil precisa aumentar sua infraestrutura de distribuição de gás. No caso do biometano, ele pode ser incorporado à rede de distribuição do próprio GNV que já é bastante pulverizada pelo país, mas sua produção precisa aumentar. Ele é um combustível 100% renová-

vel e muito do que o país produz e vira sobras, a exemplo de cascas de frutas, vinhaça da cana ou os dejetos de animais e lodo sanitário, vira biometano.

“Ou seja, o Brasil tem potencial enorme de produzir este com-

bustível. A ABiogás (Associação Brasileira do Biogás) está animada com o crescimento da cadeia de biogás e biometano neste e nos próximos anos. Projeções falam da atração de investimentos privados de R\$ 300

milhões para 16 projetos com potência total de 29 MW. Tem um caminho a ser percorrido, mas também mantemos o otimismo pelo aumento da cadeia pelo país”, completa Munhoz, da Scania.

Raízen inaugura primeiro eletroposto de recarga rápida em São Paulo

Licenciada da marca Shell, a Raízen promoveu um evento no dia 13 de junho para lançar seu “Programa de Eletromobilidade”, inaugurando o primeiro eletroposto (posto com estação de recarga para veículos elétricos) com a solução Shell Recharge em São Paulo, na zona norte da cidade.

Com carregadores de 50 kW e 150 kW, as estações podem abastecer veículos elétricos em até 35 minutos, com energia de fonte renovável certificada. Segundo Rafael Rebello, diretor de soluções de energia e renováveis da Raízen, o valor da recarga elétrica é, aproximadamente, até 65% menor em comparação ao da gasolina e do etanol.

Hoje, a Raízen já fornece energia

limpa para mais de 500 postos Shell por meio de Geração Distribuída, oferecendo uma solução para redução das emissões de gases de efeito estufa e diminuição de até 20% dos custos de energia, uma economia de cerca de R\$ 3 milhões ao ano para os revendedores.

A empresa gera sua própria energia, utilizando o sol, subprodutos da cana-de-açúcar e outras fontes limpas. Ela é certificada pelo I-REC Standard, sistema global de rastreamento de atributos ambientais de energia. A ideia é implantar uma rede com 35 eletropostos de recarga rápida até o final do ano-safra (mar/23).

“A chegada da Shell Recharge irá acelerar o desenvolvimento

da eletromobilidade no país, ao mesmo tempo em que oferece uma experiência única, inovadora e sustentável para nossos clientes, que poderão fazer viagens mais tranquilas com o apoio de uma rede de recarga elétrica nos postos Shell”, expõe Frederico Saliba, vice-presidente de Energia e Renováveis da Raízen.

Os clientes que recarregarem seus veículos elétricos nas estações podem fazer o pagamento por meio do cadastro de um cartão de crédito no app Tupinambá, que já está disponível para download na Apple Store e Play Store. Logweb



Automação de armazéns: como ficam as empilhadeiras? Representantes da KION e da Toyota respondem

Com os armazéns cada vez mais automatizados, como ficam as operações com as empilhadeiras? E o papel dos operadores destas máquinas na automação?

Qual é o papel das empilhadeiras na automação dos armazéns? Onde (setores) elas se encaixam?

Galvão, da KION South America: O papel de empilhadeiras autônomas, ou melhor, AGVs (Automated Guided Vehicle), é garantir maior segurança ao processo, tanto para os bens materiais, quanto pessoal, maior produtividade, flexibilidade, rastreabilidade de processo, menor desgaste do equipamento, entre outros benefícios.

Gianello, da Toyota Empilhadeiras: As empilhadeiras, atualmente, tamanha é a tecnologia embarcada para o aumento de eficiência, quanto a sofisticação da conectividade e da interatividade, estão cada vez mais próximas e até mesmo integradas à automação e à tecnologia de ponta cada vez mais presente nos sistemas automatizados de movimentação e armazenagem de materiais.

Qual é o papel do operador de empilhadeira na automação? Fará parte do processo? Será realocado?

Galvão, da KION South America: Falando sobre o papel dos operadores, no que concerne à automação das empilhadeiras,

Estas e outras perguntas são respondidas por dois representantes de importantes fabricantes de empilhadeiras instalados no mercado brasileiro: **Marcos Galvão**, especialista em soluções Mobile

eles estarão livres para exercer outras atividades e, com o treinamento adequado, até mesmo suportar o time de manutenção na solução de problemas de baixa complexidade que venham a ocorrer com os veículos autônomos (AGV). Automação de processos não visa gerar desemprego, mas, sim, otimizar o

Automation da KION South America, e **Sandro Gianello**, gerente de Marketing da Toyota Material Handling Mercosur – Toyota Empilhadeiras. Veja a seguir esta interessante abordagem.

emprego da mão de obra e aumentar a segurança, tanto pessoal quanto material.

Gianello, da Toyota Empilhadeiras: Obviamente, à medida que a aplicação da automação avança, o emprego de mão de obra humana direta para a realização de tarefas repetitivas vai sendo absorvido em meno-



Gianello, da Toyota Empilhadeiras: De uma maneira geral, equipamentos operados por pessoas costumam trabalhar próximos da operação autônoma, isso quando não fazem parte dela

res quantidades. Entretanto, nenhuma automação funciona totalmente sem a intervenção, os ajustes ou mesmo a supervisão humana direta. A ideia é seguir qualificando a mão de obra direta da logística para que ocupem tarefas cada vez mais intelectuais e, assim, permitam que a automação em si funcione bem e cumpra adequadamente seu papel.

Como é feita a automação da operação? Que programas (softwares) e sistemas são usados?

Galvão, da KION South America: A automação de uma operação começa por um detalhado estudo de caso, onde será verificada a viabilidade do projeto, por meio da análise de vários dados colhidos junto ao cliente. Após esse passo será a vez de desenhar a melhor solução em termos do AGV a ser adotado. Depois vem a fase de implementação do sistema como um todo, e claro, por trás disso há a necessidade da adoção de um software de alto nível para controlar a frota de veículos autônomos (AGV), fazer a interface entre um WMS (Warehouse Management System), gerar relatórios de performance, etc. E nós do grupo KION desenvolvemos esta ferramenta crucial ao funcionamento deste sistema, através de um software robusto e versátil, que supera as expectativas dos nossos clientes.

Gianello, da Toyota Empilhadeiras: A automação de uma operação inevitavelmente passa por uma criteriosa análise das rotinas mais comuns e dos fluxos de bens e mercadorias. Tudo o que pode ser submetido a um determinado padrão previsível de comando e controle é levado em consideração para ser automatizado. Os sistemas e softwares



usados para estas funções são, em sua maioria, dedicados e ajustados de forma totalmente customizada para que as atividades sejam realizadas exatamente como se espera dentro da rotina e dos fluxos da movimentação e do armazenamento dos materiais.

Quais os problemas na automação da operação das empilhadeiras? Como podem ser solucionados?

Galvão, da KION South America: Em termos de problemas que podemos enumerar na adoção de soluções autônomas nas operações, os mais importantes são: 1º) Atender a 100% das expectativas dos nossos clientes, pois, muitas vezes, cria-se uma expectativa de que não há limitações em um sistema de movimentação autônoma e que tudo é possível. 2º) Como, na maioria das vezes, as adoções de operações autônomas ocorrem em áreas mistas, ou seja, os AGVs precisam coexistir em harmonia com pessoas e outros veículos tripulados, há uma curva

de aprendizado, onde se enfrenta muita resistência num primeiro momento por parte das pessoas: Isso é seguro? Ele vai me atropelar? Vou perder meu emprego? 3º) Existe um grande desafio no desenvolvimento da solução, pois muitos armazéns possuem estruturas de armazenagem que nem sempre atendem às normas para operação automática.

Gianello, da Toyota Empilhadeiras: Os principais problemas que circundam tudo que é automatizado, normalmente, são as mudanças ao longo do caminho. Quanto menos existe a interferência humana e mais se automatiza de ponta a ponta um processo, mais se padroniza e, de se certa forma, se "engessa" o que poderia ser facilmente decidido ou mesmo passar por uma rápida decisão humana. Os softwares que cercam as possibilidades e a análise combinatória das situações seguem avançando, entretanto ainda estão bastante longe do que representa um ser humano.

Que cuidados são necessários quando se adota a automação das empilhadeiras, já que não há operador?

Galvão, da KION South America: Em termos de cuidados, acredito que o maior deles seja o treinamento de todo o time que deverá coabitar na mesma área onde está sendo implementada a solução autônoma, pois os nossos AGVs são extremamente seguros e atendem todas as normas vigentes no país referentes este tipo produto. Evoluímos muito neste quesito e continuamos, segurança é prioridade número um para nós.

Gianello, da Toyota Empilhadeiras: Os cuidados mais importantes certamente são em relação à segurança. Os equipamentos são preparados com sistemas cada vez mais sensíveis e apropriados com a presença humana e a prevenção de situações indesejadas, tais como: erros de operação, impactos, esmagamentos etc., entretanto, é indispensável que o ambiente de operação das máquinas seja minuciosamente pensado, preparado e sinalizado para as máquinas conviverem pacificamente com as pessoas, bem como executarem ações rápidas de frenagem e desvios, principalmente.

Quais outros equipamentos trabalham juntamente com as empilhadeiras, quando automatizamos o armazém? Quais as funções na cadeia dentro do armazém?

Galvão, da KION South America: Dentre eles posso citar os AMRs (Autonomous Mobile Robots), uma evolução dos AGVs, Sorters, transportadores, armazéns verticais automatizados, máquinas de shrink, etc.

Gianello, da Toyota Empilhadeiras: De uma maneira geral, equipamentos operados por pessoas costumam trabalhar bastante próximos da operação autônoma, isso quando não fazem parte dela ou



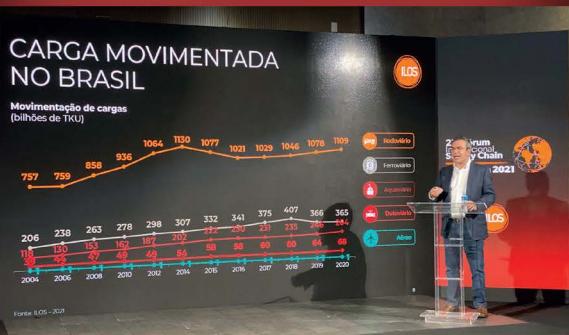
mesmo se complementam. A interação humana ainda é indispensável para que algo se movimente e seja armazenado, se considerarmos o processo de ponta a ponta. Também temos situações em que a fórmula ideal da automação não engloba toda a operação, portanto, por exemplo, podemos ter automação no processo de deslocamentos horizontais e até mesmo na armazenagem vertical, mas não no picking. Varia muito de caso a caso.

Qual o tempo de retorno do investimento na automação de um armazém, considerando o uso da empilhadeira?

Galvão, da KION South America: O tempo de retorno do investimento neste tipo de automação

é algo que varia muito em função de quantidade de AGVs, complexidade do sistema, ambiente de operação, turnos de trabalho e outras variáveis. Requer uma análise caso a caso.

Gianello, da Toyota Empilhadeiras: Depende da amplitude de aplicação da automação, do produto e do volume, da economia que se tem evitando perdas e retrabalhos. Em geral, os pay-backs giram em torno dos 5 anos, podendo até ser encurtados por conta de ganhos indiretos trazidos pela automação, como, por exemplo, evitar os grandes prejuízos de uma operação delicada parada por intenção humana, fatores complicadores do emprego de operadores em ambientes insalubres, entre outros. [Logweb](#)



INSCRIÇÕES ABERTAS: FAÇA PARTE DO MELHOR EVENTO DE LOGÍSTICA E SUPPLY CHAIN DO BRASIL

**28º Fórum
Internacional
Supply Chain**
Expo.Logística **2022**



**COMPRE AGORA E
GARANTA OS DESCONTOS
DO PRIMEIRO LOTE**

Apoio: **GRUPO
Logweb**

Região de Flandres dispõe de grande infraestrutura para receber empresas brasileiras na Bélgica

No início do mês de maio, a redação da revista Logweb foi convidada pela Flanders Investment & Trade para visitar a Bélgica, mais precisamente a região de Flandres, e conhecer de perto toda a infraestrutura que o país tem para oferecer aos brasileiros e às empresas daqui com o objetivo de estimular parcerias e novos negócios.

O repórter Bruno Colla foi o representante da Logweb e conversou com alguns diretores e gerentes das empresas que lá estão instaladas para trazer essas novidades.

O roteiro incluiu as cidades de Niel, Bruxelas, Gent e Antuérpia e diversas empresas foram visitadas, dentre elas a Logiville, Aeroporto de Bruxelas (Brucargo), North Sea Port (Porto de Gent), Citrosuco, Porto de Antuérpia, Seafar e Katoen Natie. Em um dos dias, a Flanders Investment & Trade promoveu um jantar, a fim de estreitar o relacionamento entre os jornalistas presentes na missão e alguns brasileiros que residem no país europeu.

Logo no segundo dia da viagem, houve uma visita ao Aeroporto de Bruxelas, onde foi apresentada a BRUcloud, uma tecnologia que descomplica toda a logística de cargas do local. Com o intuito de simplificar e tornar mais eficiente todo o processo logístico, a ferramenta que compartilha inúmeros dados dentro de uma só rede tem permitido que muitas empresas do setor aéreo belga se tornem mais eficientes. Por meio dela é possível obter melhorias em todas as áreas envolvidas, além



Operador do navio trabalhando remotamente do escritório da Seafar, em Antuérpia

de agilizar os processos, criando-se um padrão na troca de dados.

Todos os aplicativos nela contidos são desenvolvidos para trazer benefícios para seus usuários. Diferentes provedores de aplicativos logísticos podem fazer uso do ecossistema criado pela BRUcloud para ter acesso fácil a uma rede de clientes. Em suma, quanto mais aplicativos estiverem disponíveis por meio da tecnologia, maior será o valor operacional para todas as partes interessadas.

O compartilhamento de dados possibilita uma espécie de "fonte única da verdade", que pode superar os problemas de duplicação de dados. Isso faz com que os usuários não dependam de troca de mensagens uns com os outros, mas se baseiem apenas no que rege a ferramenta. "Vale lembrar que tudo

isso acontece em um ambiente confiável, que garante que a fonte permaneça no controle dos dados. É a BRUcloud que define quem e em qual contexto os dados podem ser compartilhados", explicou Samuel Speltdoorn, gestor de Desenvolvimento de Negócios de Carga no Aeroporto de Bruxelas.

Ao contrário de outros sistemas de tecnologia de carga, a principal prioridade da BRUcloud não é digitalizar as mensagens existentes e a comunicação entre as diferentes áreas, mas possibilitar o compartilhamento de dados em um único ambiente de nuvem. Desta forma, os usuários trabalham de forma mais integrada, possibilitando o uso dos diferentes aplicativos, ao invés de manter conexões individuais, de pessoa para pessoa.

No terceiro dia de viagem foi feito

um tour pelo Porto de Gent, que tem o Brasil como o 5º país mais importante na lista de parceiros comerciais do mundo. De toda a movimentação que acontece entre os portos dos dois países, 87% do total é importado pela Bélgica, enquanto o restante (13%) corresponde à exportação.

Ao todo, são quase 5 milhões de toneladas que chegam até a Bélgica pelo Porto de Gent. Minério de ferro, produtos agrícolas, alimentos em geral (principalmente sucos), produtos químicos e minerais e material de construção encabeçam a lista do que faz esse número ser alto. Do outro lado, fertilizantes, gás, óleo diesel e produtos químicos são os principais produtos que navegam o Oceano Atlântico da Bélgica até o Brasil.

Vale ressaltar a excelente localização do Porto de Gent dentro da Europa. Privilegiado por estar na região central do continente, ele oferece às empresas que lá estão instaladas uma diversidade de mercadorias, o classificando como o terceiro mais importante em termos de valor agregado e em nono lugar em termos de tráfego de mercadorias.

O Porto de Gent ainda conta com uma grande área para desenvolvimento. "Um dos grandes atrativos que temos é a área portuária, com 750 hectares de terrenos disponíveis para negócios, tanto para atividades portuárias como não portuárias", destacou Sandra De Mey, gerente comercial do Porto de Gent. "Para os futuros clientes, estamos construindo uma infraestrutura personalizada, pensando em estradas, cais, ferrovias, oleodutos, além de outras instalações", completou.

Vale pontuar também a visita feita a Antuérpia, na Seafar, empresa que começou a operar comercialmente em 2020 e que tem inaugurado operações de navios sem tripulação na Europa. Isso acontece por meio de um painel de controle, que permite que o operador trabalhe diretamen-



O objetivo da BRUcloud é descomplicar a logística de cargas no Aeroporto de Bruxelas, na Bélgica



O Porto de Gent tem uma área portuária com 750 hectares de terrenos disponíveis para negócios, tanto para atividades portuárias como não portuárias

te de dentro de um escritório. Desta forma, ele não precisa ficar horas ou até dias dentro de um navio, e pode rever sua família todos os dias da semana ao fim do expediente.

Os primeiros passos para que o transporte de cargas seja feito através de navios autônomos já estão em curso. "Hoje, operamos com dez embarcações, apenas em rotas fluviais dentro da Bélgica. Nossa ideia é chegar ao fim deste ano com 26 navios comandados por operadores diretamente de dentro do nosso escritório", explicou Janis Bargsten, diretor de Operações da Seafar. "Como estamos no começo, essas primeiras embarcações ainda trazem tripulação, mas outra área já funciona com uma equipe reduzida, além daqueles já controlados de forma totalmente remota", completou Bargsten.

A companhia está presente em três rotas na Bélgica, todas com transporte de contêineres e carga seca. "Estamos estudando iniciar operações com cargas líquidas, mas para a navegação remota, é preciso pri-

meiro adaptar os navios", afirma.

Um dos grandes impasses, hoje, é o alto custo da mão de obra, que também é escassa na Europa. Por conta das longas viagens e do pouco tempo em casa, tem sido cada vez mais difícil contratar capitães para comandar os navios. O caminho para a operação 100% remota e autônoma aparece, desta forma, como solução, até porque a tripulação representa 40% do custo da navegação por hidrovias no país.

A escolha da sede da empresa na Bélgica, região de Flandres, foi porque o país permitiu que esse tipo de operação fosse feito por lá. "A grande incógnita é o quanto os reguladores e a sociedade vão aceitar essa tecnologia, até porque uma navegação totalmente autônoma acaba levando de dez a quinze anos para amadurecer", avalia o diretor. A expansão da Seafar vai depender da autorização de autoridades em países na Europa, mas isso não deve ser problema, já que existem testes em curso tanto na Holanda como na Alemanha. Logweb

Rastreamento e monitoramento: mercado exige equipamentos com recursos em tecnologia e inovação

E, para isto, Inteligência Artificial e soluções via GPS que se conectam inteligentemente aos localizadores via RF estão entre as novidades apresentadas. E até o machine learning, que ajuda a entender como as pessoas dirigem e a recuperar o veículo.

Assim como na grande maioria dos segmentos, a aplicação de tecnologias inovadoras no desenvolvimento de soluções e serviços se mostra essencial em meio a um cenário de constantes e profundas mudanças. “Com o uso de Inteligência Artificial, atualmente, os dispositivos de monitoramento apresentam características cada vez mais preditivas, possibilitando às empresas uma análise antecipada do comportamento de suas operações, o que aumenta a efetividade do controle e diminui riscos e gastos. Por meio de modernos sistemas,

as informações são computadas e analisadas automaticamente, através de uma série de algoritmos e do conceito de machine learning (aprendizado de máquina), no qual os sistemas aprendem com os dados, identificam padrões e tomam decisões com o mínimo de interferência humana, determinando, por exemplo, uma ação preventiva para evitar um sinistro.” Com esta explanação, Rodrigo Abbud, diretor Comercial do Grupo Tracker, dá início a esta matéria especial de Logweb, sobre os segmentos de monitoramento e rastreamento. Mais precisamente, aqui ele fala sobre as novidades no segmento de monitoramento.

Já Fernando Carvalho, gerente de Desenvolvimento da Caddesign Tecnologia e Inteligência Geográfica, afirma que são muitas as novidades no que diz respeito ao monitoramento. Em paralelo aos desenvolvimentos de novas ferramentas nos handhelds, os sistemas de monitoramento evoluem a cada dia. Reconhecimentos faciais e de placas, Inteligência Artificial, integrações entre APPs e ERPs, gerenciamentos completos dos pedidos, gráficos de resultados e BI’s estão entre as novidades, aponta Carvalho.

A estas novidades, Luiz Carlos dos Santos, diretor de Projetos/Sistemas da eProfessional Tecnologia da Informação, acrescenta o monitoramento de temperaturas e possíveis alarmes nos contêineres refrigerados cheios de exportação e importação. Esse monitoramento pode ser feito através de Aplicação Móvel em nuvem com controles específicos de mudança de temperatura e dos problemas.

Já Denis Teixeira, diretor Nacional da Alper Cargo/Transportes, ressalta que o crescimento dos ataques e crimes contra o transporte de cargas impulsionou o mercado para o desenvolvimento de inovações importantes e, “após o entendimento das necessidades dos clientes, temos obtido muito sucesso na utilização desses recursos, com destaque para aplicações mobile, softwares integradores, MDVR, sensores e câmeras antifadiga, sistemas inteligentes de bloqueio veicular e sensores sem fio, equipamentos para controles de temperatura, telemetria e combustível, baús blindados e eletrificados, equipamentos de redundância com protocolo de comunicação lora-WAN e dispositivos antijammer.” São diversos recursos independentes ou que se conectam ao rastreador principal, e produzem maior segurança e abastecem os operadores de monitoramento com excelentes informações para otimização e a melhor tomada de decisão, lembra Teixeira. “Tem uma coisa que está muito latente hoje que é o machine lear-





Santos, da eProfessional, aponta o monitoramento de temperaturas e possíveis alarmes nos contêineres refrigerados cheios de exportação e importação como novidades



"Faltam operadores qualificados e esta é uma 'dor' deste segmento, pois não há um órgão dedicado à formação destes profissionais", afirma **Teixeira**, da Alper

ning, que ajuda a entender como é que as pessoas dirigem para poder precificar isso. A forma com uma pessoa dirige ajuda a dar uma nota como direção e ajuda até para recuperação do veículo, porque se você tem um costume de dirigir de maneira mais calma e tranquila, quando passa a apresentar uma forma mais agressiva ao volante, o sistema gera um alerta e é possível entender que pode ser um furto ou roubo. Então, o machine learning ajuda nessas duas coisas, tanto para o gestor ter uma forma de avaliar um condutor dele, quanto na questão de furto ou roubo pela

mudança no perfil da condução", acrescenta Delcio Custodio, Head de Vendas e Distribuição da CEABS Serviços, incluindo também o rastreamento em sua análise.

Rastreamento

Já falando exclusivamente sobre o rastreamento, Carvalho, da Cad-design, lembra que roteirização inteligente, autonomia de veículos (drones), controle de combustível, sistemas antifurto, limitadores de velocidade do veículo e cercas eletrônicas estão entre as novidades.

"A pesquisa, o desenvolvimento e a aplicação de tecnologias também são extremamente importantes para disponibilizar ao mercado as melhores e mais eficazes soluções em rastreamento. Dentre as mais novas e avançadas, destacam-se os sistemas que possuem a capacidade de operar mesmo sob ação de jammers (inibidores de sinais). Hoje, por exemplo, o Grupo Tracker possui o sistema de ativação de seu rastreador via radiofrequência (RF) no momento exato do acionamento dos inibidores por parte dos bandidos. Desta forma, o dispositivo RF do Grupo Tracker também atua como um sinalizador de que a carga está em potencial perigo." Ainda segundo Abbud, outros sistemas que se destacam são os que utilizam tecnologias distintas, mas, ainda assim, atuam de forma coordenada em um mesmo veículo.

Nos dias de hoje, é fundamental que as soluções via GPS se conectem inteligentemente aos localizadores via RF. Este conceito potencializa um sistema de rastreamento, aumentando e muito a eficácia na localização e recuperação de um patrimônio roubado ou furtado. "Há poucos meses, foi lançado o Tracker Log Max, um sistema composto por três dispositivos – GPS/GPRS + RF alimentado + RF autônomo – que se comunicam

automaticamente, visando uma melhor entrega e maior tranquilidade ao cliente de casco ou carga", completa o diretor Comercial do Grupo Tracker.

Funções adicionais

Interessante notar também que são várias as funções adicionais do monitoramento e do rastreamento que foram acrescentadas em função de exigências do mercado.

Afinal, como diz Carvalho, da Cad-design, com o avanço dos aparelhos celulares, as possibilidades de melhorias nos APPs de monitoramento ficam infindáveis. Hoje o monitoramento é muito mais que somente a localização de veículos. Conferências de PIX, fotos de canhotos, assinaturas digitais, rotas visualizadas no mapa, rastros precisos, cercas eletrônicas, aviso de áreas de risco, chat corporativo, leitura de código de barra e QR Code estão entre outras exigências.

No rastreamento, muitas melhorias de segurança e comodidades ao motorista foram adicionadas, ainda segundo Carvalho: abertura de cabine, abertura de baú, ignição do veículo, alerta de emergência, temperatura do baú refrigerado, desvio de rotas, checkin e checkout do cliente, falta de combustível, problemas no veículo, controle de partida após bafômetro, rastros precisos, entre outras.

Custodio, da CEABS Serviços, lembra que o que está muito em alta no mercado hoje são os equipamentos de comunicação 4G. A área de cobertura 4G é maior e o volume de informação de dados que podem trafegar também é maior. Então, o 4G é uma tecnologia de transmissão hoje muito solicitada pelas companhias.

E Santos, da eProfessional, destaca que uma das exigências do mercado é a obtenção das informações em um menor tempo, mais próximo

da realidade. Análises críticas das informações rapidamente, alertas e alarmes de problemas.

“Ao longo dos anos, outras proteções complementares foram conectadas ao processo de Gerenciamento de Riscos e, conseqüentemente, o monitoramento se tornou obrigatório nas apólices de seguros de transportes. “Podemos destacar recursos ostensivos com a aplicação de equipes de escolta armada e também soluções tecnológicas, tais como equipamentos secundários fixos, iscas eletrônicas que dão rastreabilidade à carga, imobilizadores eletrônicos, dentre outras.” Na verdade, atualmente, o mercado exige equipamentos com recursos em tecnologia e inovação, que potencializem os serviços e funções de cada sistema. “Dentre estas se destaca o emprego de Inteligência Artificial (IA) para o apoio no controle e monitoramento. Fundamental nas ações preditivas e sem a intervenção humana, a IA otimiza o trabalho dos operadores, que passam a desenvolver funções cada vez mais estratégicas.”

Outra função cada vez mais solicitada – continua Abbud, do Grupo Tracker – é o sistema de rastreamento que funciona de forma proativa, capaz de reportar uma ocorrência iminente. “Todos os rastreadores RF do Grupo Tracker, por exemplo, possuem função anti-jammer, transmitindo sinais de radiofrequência em caso de uso de inibidores, fornecendo assim um alerta sobre um provável roubo ou furto.” Além disso, sistemas cada vez mais inteligentes com recursos integrados em comunicação que possibilitem mais proteção e segurança também são bastante requisitados pelo mercado. Destacam-se os equipamentos e rastreadores instalados em veículos e cargas que podem se comunicar entre si, formando uma rede móvel interligada de antenas, como acontece com os

dispositivos RF do Grupo Tracker, no qual cada dispositivo rastreador também exerce função de antena móvel, aumentando consideravelmente a área de cobertura de escuta e captação de sinal em situações de rastreamento.

Papel das seguradoras

As seguradoras têm um papel importante no desenvolvimento de sistemas de rastreamento e monitoramento porque elas determinam as ações do mercado.

“As seguradoras fazem suas solicitações de acordo com os indicadores de furto e roubo, e nós preparamos um trabalho para que os equipamentos possam atender as exigências das companhias. Por exemplo, se em certas regiões o índice de roubo é muito alto, as seguradoras conversam com as empresas de rastreamento e pedem uma solução para esse cenário melhorar. Aí entra o nosso trabalho, enquanto empresa de rastreamento e recuperação, para entender o que pode ser feito para diminuir os índices de furto e roubo naquela região. Pode ser a implantação de uma radiofrequência nova, um modelo de atendimento, uma isca diferenciada, e assim por diante. Então sempre existe essa troca de



Custodio, da CEABS: O machine learning ajuda tanto na avaliação de um condutor, quanto na questão de furto ou roubo, pela mudança no perfil da condução

informação entre as partes em busca de melhorias”, explica Custodio, da CEABS Serviços.

Também falando sobre a importância das seguradoras no desenvolvimento de sistemas de rastreamento e monitoramento, Teixeira, da Alper Cargo/Transportes, lembra que o modelo de negócio no seguro de transporte coloca as empresas de seguros na posição de um importantíssimo promotor e agente de recomendação dos mais diversos recursos tecnológicos disponíveis no mercado, pois esses sistemas fazem parte das condições obrigatórias dispostas nas apólices de seguros e devem ser seguidas pelos



segurados com vistas a garantia do direito à indenização.

O processo de recomendação e a experiência adquirida através de sinistros ocorridos permitem a identificação de oportunidades de melhorias e tornam as companhias de seguros um dos principais agentes no auxílio ao desenvolvimento de melhorias e inovações destes produtos. “As seguradoras atualmente exigem que as empresas adquiram rastreadores embargados no veículo, com diversas funcionalidades de segurança, como abertura de cabine, abertura de baú, ignição do veículo, alerta de emergência, desvio de rotas, entre outras. As seguradoras possuem um papel importante no desenvolvimento de sistemas de rastreamento e monitoramento por sempre exigirem melhorias de segurança aos sistemas”, acrescenta Carvalho, da Caddesign.

Sem dúvida, as seguradoras exercem papel importante no processo de inovação e evolução dos sistemas de monitoramento e rastreamento. “Como são as maiores interessadas na prevenção ao roubo e furto, bem como na posterior recuperação em caso de ocorrências, são players de grande relevância e com voz ativa na definição das tecnologias e regras que regulamentam os planos de Gerenciamento de Risco”, completa Abbud, do Grupo Tracker.

Profissionais qualificados

O tempo em que o mercado apenas requisitava pessoas capazes de operar sistemas ou que capacitava profissionais para fazê-lo ficou para trás. “Atualmente, as empresas buscam profissionais que realmente façam a diferença, com vivência e perfil muito mais analítico e estratégico, para efetuar um monitoramento mais eficaz. Por serem formados pelo próprio mercado, profissionais des-



Abbud, do Grupo Tracker: As seguradoras são players com voz ativa na definição das tecnologias e regras que regulamentam os planos de Gerenciamento de Risco



Segundo **Carvalho**, da Caddesign, com o avanço tecnológico dos aparelhos celulares, as possibilidades de melhorias nos APPs de monitoramento ficam infundáveis

te gabarito costumam ser muito disputados entre os players.”

A exposição de Abbud, do Grupo Tracker, mostra que, sim, há necessidade de profissionais qualificados para atuar na área de monitoramento e rastreamento.

“Faltam operadores qualificados e esta é uma significativa ‘dor’ identificada neste segmento, pois não há um órgão dedicado à formação destes profissionais, que normalmente aprendem a atividade de maneira prática nas empresas de Gerenciamento de Riscos, com uma responsabilidade desproporcional aos riscos monitorados. A baixa re-

muneração e a jornada de trabalho aos finais de semana são fatores determinantes e que traduzem a dificuldade para encontrar estes profissionais, o que se traduz em um ‘turn over’ elevado no setor.”

Todavia – prossegue Teixeira, da Alper Cargo/Transportes –, os softwares integradores de monitoramento trazem benefícios neste sentido, pois unificam diversos sistemas em uma plataforma única, automatizam os processos e dispensam a mão de obra humana para a realização de diversas tarefas, que antes eram aplicadas manualmente. “Além disso, o treinamento aplicado aos operadores é direcionado para um único sistema, o que produz ganho significativo no tempo de adaptação do profissional. Cabe destacar que o sistema não tem um nível avançado de Inteligência Artificial, o que torna o papel deste profissional fundamental no processo.”

Já para Carvalho, da Caddesign, profissionais de geografia, desenvolvimento de sistemas e logística são os perfis mais procurados. Experiência com geomarketing, geovendas, geoprocessamento são importantes. “É comum funcionários que trabalham na área de logística, distribuidoras, entregas de lixo e atacados migrarem para o desenvolvimento de ferramentas de monitoramento e rastreamento.”

Santos, da eProfessional, também aponta a necessidade de profissionais com conhecimento médio para o mundo da logística, e também o término do primeiro grau completo e básico em conhecimento em eletricidade. “Geralmente, a maior instituição formadora de profissionais com conhecimento na área de eletricidade é o SENAI. A dificuldade está na região da atuação das empresas, áreas remotas com grande dificuldade de profissionais em vários segmentos.” Logweb

Pesquisa da ABOL revela que OLS não conseguiram repassar aumento de custos gerados pela crise

A maioria dos Operadores Logísticos não conseguiu repassar para o preço do serviço o aumento de custos oriundos, principalmente, da crise do combustível, do transporte rodoviário e das complicações geradas pela pandemia. Embora a margem de lucro tenha aumentado para a maioria, não acompanhou o crescimento da receita no mesmo patamar. As despesas operacionais representam 74% da receita bruta e não variam em função do porte dos OLS.

Para driblar os entraves, os OLS incrementaram os investimentos. As verbas foram destinadas, sobretudo, à modernização das instalações e infraestrutura e softwares, priorizando a integração tecnológica com clientes e fornecedores. Houve também uma forte tendência de investimentos em startups e logtechs por quase metade das empresas no ano passado.

Esses dados fazem parte da edição 2022 do estudo "Perfil do Operador Logístico", encomendado ao ILOS – Instituto de Logística e Supply Chain pela ABOL – Associação Brasileira de Operadores Logísticos, divulgado recentemente à imprensa. A pesquisa produz detalhes sobre a importância, a evolução e o papel do setor, mapeia desafios e anseios das empresas e traz mais visibilidade e informações ao mercado.

Representatividade

Os OLS registraram, em 2021, Receita Operacional Bruta de R\$ 166 bilhões e garantiram 2 milhões de empregos, entre diretos e indiretos, o equivalente a 2% do total de pessoas ocupadas no Brasil. Além disso, arrecadaram R\$ 44 bilhões em tributos. O ano foi marcado por recuperação e crescimento: eles transportaram 391 milhões de toneladas e investiram R\$ 18 bilhões.

Realizada desde 2014 e com a última versão divulgada em 2020, a pesquisa aponta um aumento, nos últimos dois anos, da presença dos OLS em diferentes regiões do país. Além disso, destaca a ampliação da sua abrangência setorial dentro da cadeia de suprimentos, atendendo um número maior de clientes em segmentos variados, como o do e-commerce.

O levantamento contemplou um universo de 1 mil empresas – incluindo as 30 associadas da ABOL – que atenderam os pré-requisitos do ILOS, baseados na CNAE – Classificação Nacional de Atividades Econômicas e nos serviços oferecidos. “Além de ampliarmos a base, dividimos as empresas em pequeno, médio e grande portes, revelando o comportamento de cada grupo diante, por exemplo, do cenário político e econômico brasileiro”, destacou a diretora executiva da ABOL, Marcella Cunha.

Abrangência

As principais atividades realizadas pelos OLS são transporte rodoviário fechado, armazém geral e cross docking. O questionário revelou que 94% dos OLS

O ano de 2021 foi marcado por recuperação e crescimento: Os Operadores Logísticos transportaram 391 milhões de toneladas e investiram R\$ 18 bilhões



realizam operações conjuntas de transporte e armazenagem, o que ocorre para 44% da carga. A atuação dos OLs abrange as cinco regiões nacionais, onde estão localizados 37% dos respondentes das perguntas. Inclusive, desde a edição 2020 da pesquisa, houve um incremento na atuação regional dos OLs, passando de 25% para 44% no Norte, 43% para 58% no Nordeste, 37% para 62% no Centro-Oeste, 63% para 75% no Sul e de 92% para 97% no Sudeste. As respostas revelam uma busca por atuação nacional, apesar de existi-



Marcella: “Podemos dizer que a resiliência é a principal característica dos OLs, já que houve recuperação e desejo pelo desenvolvimento e inovação”

rem os Operadores Logísticos regionais, concentrados, sobretudo, entre as empresas de pequeno porte. O crescimento nos setores atendidos também foi constatado pelo estudo. Em relação a 2020, a presença dos OLs aumentou em 12% na área de cosméticos, 16% no comércio eletrônico, 14% na de produtos de limpeza e 12% na de tecnologia industrial e de serviços. A pesquisa mostra ainda que, embora os Operadores Logísticos nacionais tenham preferência clara por operar em segmentos de alto valor agregado, há uma tendência de ampliação. “No caso do e-commerce, a presença cada vez maior do OL – um dos reflexos da pandemia – está relacionada ao potencial do mercado em trazer muito volume a um nicho que está crescendo a taxas mais altas do que outros setores”, explica Marcella.

Pequenos e médios

A pesquisa esclarece, também, que a estratégia dos OLs de menor porte é reduzir custos, dos médios é ganhar mercado e dos de maior porte é melhorar o serviço. A maior parte quer se destacar no mercado pela flexibilidade e customização das suas operações. Velocidade e preço não são o alvo da diferenciação, sendo mais vistos como habilitadores para o serviço. A integração com o cliente, a tecnologia e automação, o nível de serviço e a produtividade são os pontos de maior foco de desenvolvimento da atividade.

Os maiores OLs aparecem na liderança do setor, tanto na realização do serviço, quanto no objetivo de trazer resultados econômicos mais rapidamente para o mercado e para o país como um todo. Iniciativas sustentáveis, qualificação de mão de obra e contratação de funcionários, prioritariamente, via CLT, foram outros pontos destaca-

dos na pesquisa. “O desenvolvimento de áreas ESG também vem aumentando no Brasil como uma tendência mundial, já que há um entendimento de que os negócios precisam se sustentar a longo prazo. Nesse sentido, observamos um avanço dentro das organizações, com os de grande porte na liderança e os pequenos vindo na sequência focando no crescimento”, analisa a executiva da ABOL.

Eleições

Em ano de eleição, os OLs esperam uma maior atuação do governo na redução da carga tributária e melhoria da infraestrutura, com foco nas rodovias, infraestrutura viária das médias e grandes cidades e os acessos aos centros urbanos. Quando se trata do reconhecimento da atividade, se mostraram atentos ao PL 3757/ 2020, que visa regulamentar a função do OL e está em tramitação no Congresso Nacional. Segundo a pesquisa, 32% dos OLs sofrem com a bitributação.

As perdas financeiras obtidas com a paralisação dos caminhoneiros também fizeram parte do questionário, diante das frequentes manifestações realizadas pela categoria com impacto direto na rotina dos OLs. Para 38% dos entrevistados, as paralisações são quase nunca recuperáveis. Para os demais, são necessários cerca de quatro dias para que seja possível se refazer de um dia de manifestação.

“A pesquisa permite um conhecimento amplo do setor, relevando as suas particularidades e necessidades macros, principalmente, após dois anos de pandemia e outros obstáculos no meio do caminho que comprometeram o Supply Chain internacional. Podemos dizer que a resiliência é a principal característica dos OLs, já que houve recuperação e desejo pelo desenvolvimento e inovação”, concluiu Marcella. Logweb



Logística Brasil 2022 terá apresentações de grandes líderes e especialistas do mercado, inscrições abertas

Um dos maiores eventos de logística de 2021 ganha sua segunda edição! Trata-se do Logística Brasil, realizado pela Senior Sistemas (<http://www.senior.com.br/segmentos/logistica>) e, neste ano, com correalização do ILOG – Instituto Logweb de Logística e Supply Chain (<http://www.ilog.org.br/>).

O evento é gratuito e acontece virtualmente de 9 a 11 de agosto, das 14h às 18h. As pré-inscrições podem ser feitas no link <https://materiais.senior.com.br/logistica-brasil-2022>.

Entre os palestrantes confirmados estão André Prado, CEO da BBM Logística; Fabio Carvalho, diretor da Printi; Carlos Menchik, diretor da Prolog; e Leandro Ferraz, gerente de riscos da JBS.

Transformando desafios em novos caminhos

Com 15 horas de conteúdo, o Logística Brasil tem como objetivo transformar o mercado, assim como a tecnologia transforma os negócios, conectando grandes players para falar sobre tendência, inovação e estratégias.

“A Senior criou o Logística Brasil pensando em reunir os principais players do mercado para contornar os desafios e aproveitar as oportunidades do cenário de transformação econômica mundial. E para isso as estratégias logísticas, em conjunto com as inovações, são fundamentais e estão impulsionando os resul-

tados de grandes companhias brasileiras e internacionais”, destaca o diretor de Marketing e Produto na Senior Sistemas, Jean Paul Vieira.

Assuntos em pauta – Cadeia de suprimentos e mudanças previstas para 2023, desafios da roteirização para redução de custos, formação de equipes cada vez mais digitais, mapa da logística inteligente do mundo atual, estratégias para entregas econômicas e ágeis, como implementar uma logística “same day delivery”, insights sobre o uso de dados de uma operação logística, ESG, crise mundial e o papel da estratégia logística estão entre os temas que

serão abordados no evento.

“Essa parceria entre a Senior e o ILOG é fundamental para a disseminação de informações valiosas ao profissional de logística. Nosso objetivo é facilitar a conexão entre todos os atores desse mercado, permitindo a partilha de experiências e, assim, o aprimoramento de toda a cadeia. Por ser um dos eventos mais importantes do setor, é praticamente mandatória a presença de todos que atuam na área”, diz Valéria Lima, presidente do ILOG.

O Logística Brasil será transmitido pela plataforma TD, que tem todos os recursos necessários para

O Logística Brasil 2021 contou com mais de 4.500 inscritos, 700 pessoas conectadas simultaneamente e 20 palestras em três dias



entregar uma experiência virtual inesquecível para os participantes. É esperado um público de mais de 3.000 pessoas, com base no sucesso na edição 2021.

2021

O Logística Brasil 2021 contou com mais de 4.500 inscritos, 700 pessoas conectadas simultaneamente e 20 palestras em três dias. Participaram empresas como Grupo Boticário, Arezzo, DHL, Brinks, Leo, Amanco, Tetra Pak e MultiLog.

Esses números foram tão significativos que a Senior promoverá duas versões do evento, um voltado para o setor da construção e outro para agronegócio.

O Construção Brasil acontecerá no dia 17 de agosto, com inscrições aqui: <https://conteudo.mega.com.br/construcao-brasil-2022>.

O Agro Brasil será em 24 de agosto, com inscrições abertas neste link: <https://materiais.senior.com.br/agro-brasil-2022>



Realização

Presente em todo o território brasileiro e na América Latina, a Senior é referência em tecnologia para gestão (<http://www.senior.com.br/>), tendo um dos mais completos portfólios para alta performance.

Em números, a Senior Sistemas monitora mais de 15 mil veículos por mês, emitindo, mensalmente, 6 milhões de CT-es. Cerca de 8 bilhões em fretes contratados passam pelas tecnologias da Senior, e 6 das 10 maiores empresas de e-commerce usam a tecnologia da marca. Trinta e cinco por cento das vendas dos e-commerces varejistas passam pelo seu WMS. Entre seus clientes estão 10 das 20 maiores farmacêuticas, 4 das 7 maiores distribuidoras de autopeças, 4 das 5 maiores fabricantes de pneus do Brasil e 3 das 4 maiores empresas de vestuário esportivo.

Já o Instituto Logweb de Logística e Supply Chain (<http://www.ilog.org.br/>) é uma organização sem fins-lucrativos voltada para a discussão de soluções e estudo do mercado logístico, tanto sobre o ponto de vista dos fornecedores de produtos, serviços e equipamentos, quanto do mercado usuário. Seu objetivo é a inteligência em informação seguindo os princípios éticos e a governança corporativa.

O ILOG também realiza eventos no segmento de logística e, neste ano, participará do Logística Brasil em parceria com a Senior, juntando forças e abrangendo um mercado ainda maior no que se refere à disseminação de conhecimento e informação.

Apoiadores

Entre as apoiadoras de mídia do Logística Brasil está o **Grupo Logweb** (<https://www.logweb.com.br/>), plataforma de comunicação que oferece conteúdo relevante nas áreas de logística, Supply Chain, transportes, tecnologia e todas as vertentes que se relacionam a essas áreas.




Vieira, da Senior: "As estratégias logísticas, em conjunto com as inovações, estão impulsionando os resultados de grandes companhias"



Valeria, do ILOG: "Nosso objetivo é facilitar a conexão entre todos os atores desse mercado, permitindo o aprimoramento de toda a cadeia"

Suas atividades começaram com o portal, em 2000. De lá para cá, a Logweb vem se reinventando continuamente para atender às novas necessidades de comunicação, de acordo com as tecnologias, que vêm evoluindo cada vez mais.

Atualmente, com seus 22 anos de sucesso, oferece conteúdo por meio dos seguintes formatos: revista, portal, podcast, canal no YouTube e redes sociais, além de realizar mesas redondas e webinars.

Entidades apoiadoras: ABOL, Abalog, SER Logístico. Mídias apoiadoras: **Grupo Logweb**, *Mundo Logística e Tecnológica*. Patrocinadores confirmados: Oracle, Amazon e Veloe. 

CHEP: tecnologia e inovação direcionam o futuro da cadeia de logística no Brasil e no mundo

Atenta ao impacto de toda a cadeia de suprimentos, a CHEP utiliza sua alta escala para compartilhar recursos, transportando uma maior quantidade de bens e mercadorias de forma a gerar menor impacto no planeta. Seus 345 milhões de paletes e contentores formam o “pilar invisível” da cadeia de suprimentos global, trabalhando com a confiança das maiores marcas, como Procter & Gamble e Nestlé. Presente em 60 países, a CHEP oferece transporte de mercadorias com eficiência, sustentabilidade e segurança a 25,8 mil clientes, usando o modelo de Pooling: logística sustentável por meio da reutilização de recursos. Para alcançar esse nível de excelência operacional, a CHEP emprega tecnologia de ponta, com foco em inovação de processos, no Brasil e no mundo.

No Brasil, onde está presente há mais de 20 anos, a empresa conta com 19 centros de serviços dispostos em todas as regiões do País, envolvendo mais de 1300 rotas, 3100 locais de entrega e 32.2 milhões de paletes transportados ao ano por 244 veículos em rota diária.

Sua planta principal, em Louveira, no interior de São Paulo, com uma área de 8.500 m², é altamente automatizada, trabalhando com processos de reparo e manutenção de cerca de 5.500 paletes diariamente. A CHEP se diferencia também

pelo alto padrão de qualidade empregado na construção de seus reconhecidos paletes azuis. Utilizando apenas madeira certificadamente reflorestada, medidas padronizadas e sistema de grampos exclusivos, os paletes CHEP permitem o encaixe perfeito e o transporte seguro das mercadorias sem provocar avarias nas embalagens e consequentes perdas.

Porém, mesmo com toda a tecnologia empregada, os paletes são apenas parte da solução completa oferecida pela CHEP a seus clientes, que contempla todo o transporte das mercadorias de ponta a ponta, passando por uma consultoria inteligente que analisa toda a malha logística do cliente visando a otimização do processo e a economia de recursos e redução de impactos ambientais.

No Brasil, a CHEP trabalha com o foco em promover cada vez mais o modelo de logística sustentável a seus clientes, dando a eles suporte para que atinjam um nível ideal nesse quesito. A empresa, que atende a clientes nos ramos de alimentação, cosméticos, automotivo, entre outros no País, iniciou recentemente a entrega de Certificados de Sustentabilidade Logística a seus clientes que utilizam suas soluções de Pooling há mais de 20 anos, e que tenham atingido rigorosos critérios para a certificação.

No mundo

Com a administração global do Grupo Brambles, sediado no Reino Unido, a CHEP trabalha com soluções de estado da arte em tecnologia no mercado europeu, visando inovar de forma contínua o setor de logística. Essas iniciativas ainda não estão



sendo trabalhadas no mercado brasileiro, mas a empresa considera trazê-las futuramente:

BXB Digital: empresa do grupo Brambles criada em 2016 para aplicar inovações nos processos por meio de tecnologias digitais e de internet das coisas (IoT), utilizando análise de dados para entregar um novo nível de eficiência operacional para os clientes por meio de soluções de rastreamento digital das mercadorias ponta a ponta.

Última milha: visando otimizar processos e aumentar ainda mais a vida útil dos paletes, reduzindo impactos ambientais e custos de operação para os clientes, a CHEP vem trabalhando com o conceito de "Half Pallets" para

o varejo. Esta solução funciona como um palete que reduz os tempos de reposição nas lojas, podendo ser utilizado diretamente em prateleiras de mercados, com o produto já na posição adequada de exposição.

Realidade virtual: a CHEP utiliza tecnologias de realidade virtual, neuromarketing e eye-tracking para oferecer a seus clientes simulações tridimensionais com diferentes propostas para a disposição de seu produto nas prateleiras de supermercados, por exemplo. A solução auxilia o cliente a visualizar diferentes cenários de exposição do produto antes da implementação no mundo real, reduzindo custos e aumentando a eficácia. Logweb



PODCAST LOGWEB: A INFORMAÇÃO PRECISA TAMBÉM EM ÁUDIO

Boletim Semanal Logweb Podcast, a maneira mais fácil, rápida e prática de se atualizar com as principais notícias da semana. **Ouçá** enquanto caminha, dirige, trabalha ou em qualquer ocasião!

Todas as sextas-feiras, nas plataformas **Deezer** e **Spotify**, no portal Logweb e em nossas redes sociais!

A sua empresa também pode ter **destaque especial** em nosso podcast, **com matérias exclusivas**.

Entre em contato com o nosso comercial pelo fone:

11 94382.7545



 @grupologweb

 Portal.e.Revista.Logweb

 @logweb_editora

 logweb_editora

 Canal Logweb

 t.me/logweb

Scania comemora 65 anos no Brasil e lança edição especial de caminhões

Para comemorar os 65 anos de operações no Brasil, a Scania promoveu uma semana inteira de atividades, começando com uma coletiva de imprensa que reuniu jornalistas de todo país, no dia 27 de junho último.

Durante o evento, várias novidades foram apresentadas. Entre elas o lançamento da edição comemorativa, disponível nos modelos pesados RH 450 4x2 e 6x2, de 450 cavalos de potência, e RH 540 6x4, de 540 cavalos. Os motores são de 13 litros Euro 5, que desenvolvem torques respectivos de 2.350Nm entre 1.000-1.300 rpm e de 2.700Nm entre 1.000-1.350 rpm. Serão apenas 265 unidades disponíveis, em duas opções de compra. Além da tradicional venda do produto personalizado, clientes que já tenham caminhões programados e faturados para serem entregues entre setembro e dezembro poderão transformá-lo em 65 anos. Basta ajustar os valores com a concessionária.

Além dos caminhões, pela primeira vez a marca criou um selo para que o cliente possa aplicar nos ônibus e também na linha de motores industriais, marítimos ou para geração de energia.

“Este veículo vai propiciar uma disponibilidade incrível ao cliente, que vai pagar um preço de programa de manutenção standard com os benefícios do Flexível Uptime, uma categoria acima, ainda levando o Control Tower, que só está incluso no Pre-



Podgorski: “Celebramos esse marco reforçando nossos compromissos com a descarbonização, investindo em P&D, pessoas e projetos”

mium Flexível Uptime”, explica Silvio Munhoz, diretor de Vendas de Soluções da Scania no Brasil. A Edição Comemorativa de 65 anos está equipada com teto alto, defletores, saia lateral, pintura nas cores na cor Nardo Gray exclusiva e customizada na saia lateral, nos para-lamas e retrovisores. Outros itens são: faróis de milha no teto e na grade, geladeira, faróis H7, climatizador e rodas de aço preta, além do Pacote Clássico (customizável).

Sustentabilidade

Motivo de orgulho para a empresa também é sua trajetória focando na sustentabilidade. “Celebramos o hoje da melhor forma possível: reforçando nossos compromissos com a descarbonização, investindo em pesquisa e desenvolvimento, pessoas e projetos de vanguarda que ditarão os próximos

65 anos. O futuro se faz agora”, diz Christopher Podgorski, presidente e CEO da Scania Latin America.

A fabricante sueca destaca seu sistema global de produção com a entrega da ampliação de sua fábrica de motores e de um novo Centro de Pesquisa e Desenvolvimento. “Operamos como uma extensão da Suécia, nossa casa matriz, e temos um produto global, portanto ambas as iniciativas consolidam essa estratégia”, afirma Podgorski. As soluções são lançadas primeiro na Europa e depois na América Latina, com um intervalo de seis ou nove meses. De qualquer forma, a plataforma é a mesma, e é possível usar uma cabine produzida no Brasil em um caminhão feito na Suécia, e agora o motor.

Além desses investimentos, a Scania inaugura sua Estação de Tratamento de Efluentes. “Com esse projeto vamos tratar 72 milhões de litros de água por ano e, conseqüentemente, teremos 85% da água consumida oriunda de reuso”, explica Podgorski. Segundo ele, as ações estão dentro do ciclo de investimento (2021-2024) no montante de R\$ 1,4 bilhão, recurso dedicado à atualização e modernização do parque industrial e desenvolvimento de tecnologias alternativas.

Descarbonização

Em busca de dados e fatos e para contribuir para a tomada

de decisão sobre os caminhos para descarbonização do transporte, a Scania desenvolveu, juntamente com a Rede Brasil do Pacto Global das Nações Unidas e a Bain & Company, o estudo "Transporte comercial net-zero 2050: caminhos para a descarbonização do modal rodoviário no Brasil". O documento apresenta possíveis cenários para o país avançar na descarbonização do setor.

Entre os principais achados do estudo, está o fato de que para a equação brasileira será preciso incorporar todas as tecnologias existentes para fazer frente à meta zero carbono. "A demanda de energia gerada por caminhões e ônibus no Brasil precisará ser atendida por um 'mix' de tecnologias já desenvolvidas ou em desenvolvimento, devido a uma série de variantes, como a matriz energética e a vocação do país, infraestrutura, regulamentação necessária, necessidade de renovação de frotas, entre outras necessidades. O futuro do nosso transporte rodoviário será eclético", expõe Podgorski.

Proconve 8

A partir de 2023 já está valendo no Brasil a etapa P8 do Proconve (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores), equivalente à tecnologia Euro 6, vigente na Europa desde 2014. Os motores a gás e biometano da Scania, tecnicamente, já atendem aos níveis de emissões de poluentes do Proconve P8 (Euro 6).

Os novos motores atenderão inicialmente os mercados de exportação. As demais regiões na América Latina, inclusive o Brasil, também serão contempladas gradativamente, conforme a estratégia de implementação da solução de cada mercado.

Mais comemorações

Para reforçar as celebrações, a Scania desenvolveu um almanaque digital, com os principais fatos históricos de sua trajetória, que poderá ser acessado gratuitamente por todos os admiradores da marca. As concessionárias poderão ainda personalizar o material e incluir seus próprios registros históricos para compartilhar com clientes.


A rede de concessionárias também vai realizar, entre os meses de julho e agosto, uma série de eventos regionais para celebrar além dos 65 anos de Scania no Brasil, o marco de 40 anos do Consórcio Scania.

História

A história da Scania no Brasil começou em 1957, quando a empresa ainda carregava o nome Scania-Vabis do Brasil S/A. Na época, os veículos vinham desmontados da Suécia e ficavam sob responsabilidade da Vemag, marca que os comercializava em São Paulo. A partir da década de 1960, a Scania passou a produzir integralmente seus caminhões e ônibus na fá-

brica inaugurada em 1962 em São Bernardo do Campo, SP, polo da industrialização nacional.

Ao longo de seis décadas, dentre diversas novidades, a Scania foi pioneira em trazer para o Brasil: a direção hidráulica (1963), ônibus com motor traseiro (BR115, em 1972), caminhão "cara-chata" (LK 140, em 1974), ônibus articulado (B111 RS, em 1977), freio auxiliar Retarder (1998) e caixa de câmbio automatizada, Opticruise (2001). Além do novo formato de venda de soluções (sistema TMA) e da linha a gás (natural e/ou biometano), que chegaram com a revolucionária Nova Geração de caminhões (com as entregas a partir de 2019).

No ano passado, a Scania atingiu a marca de 50 mil veículos conectados e, em 2022, chegou a mais de 600 unidades de caminhões a gás vendidos. 



A história da Scania no Brasil começou em 1957, quando a empresa ainda carregava o nome Scania-Vabis do Brasil S/A



Os veículos da edição comemorativa estão disponíveis nos modelos pesados RH 450 4x2 e 6x2, e RH 540 6x4

Insurtech Transporte Seguro nasce da parceria entre a Argo Seguros e a MRR & PVA Corretora de Seguros

Em um processo de logística e distribuição, garantir a segurança de uma carga depende de muitos fatores. Entre os mais importantes está a contratação de um bom seguro.

No Brasil, atualmente são cerca de 219.956 transportadoras e, destas, 90% são consideradas pequenas empresas que diariamente precisam de soluções rápidas e práticas para o seu dia a dia.

“A Transporte Seguro nasce para trazer velocidade e eficiência na contratação do seguro obrigatório de acidentes e no seguro de roubo e desaparecimento da carga. Temos como objetivo eliminar processos burocráticos e permitir a contratação do seguro diretamente no site. Através do uso das melhores tecnologias do mercado, baseamos nosso fluxo em parâmetros e condições exclusivas. Nossa plataforma interliga toda a cadeia necessária para a emissão do seguro. Vamos desde a Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT até aprovação da seguradora Argo”, explica Manoel Resende, CEO da Transporte Seguro. Ele lembra que as transportadoras de cargas são obrigadas por lei, desde 1967, a contratar o Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C). Além deste, devido à insegurança do nosso país, o Seguro de Responsabilidade Civil por Desaparecimento de Cargas (RCF-DC) também se tornou imprescindível. “E essa não é uma tarefa simples. Após encontrar um corretor de seguros, a operação precisa



Resende: “A Transporte Seguro nasce para trazer velocidade na contratação do seguro obrigatório de acidentes e no seguro de roubo e desaparecimento da carga”

ser detalhada em grandes e confusos questionários que são submetidos às seguradoras, que demoram de 7 a 10 dias para responder. Em muitas vezes, com uma condição não satisfatória. O processo atual, que vai desde a pesquisa de um corretor até a emissão do certificado de cobertura, dura cerca de 15 dias e causa diversos transtornos para a operação logística que demanda urgência e agilidade.”

Como funciona


Após responder 10 itens simples e fáceis sobre quantidade de embarques por mês; valor médio por embarque; principais mercadorias por embarque; seguro novo ou não; CNPJ, roubo ou desaparecimento; sinistro indenizado nos últimos 36 meses e contatos pessoais (nome, e-mail e telefone), a Insurtech Transporte Seguro apresenta a cotação

em tempo real com emissão do certificado em até 24 horas.

“Após responder a esses detalhes na plataforma da Transporte Seguro, é possível acessar em tempo real a cotação do seguro para o transporte das cargas e obter contratação do seguro e a emissão imediata do certificado de cobertura do RCTR-C e do RCF-DC. Depois de 24 horas, já pode utilizar a sua apólice de transporte para realizar suas entregas. Esse foi o jeito inovador da Transporte Seguros para desburocratizar processos para cotação de seguros de transporte”, garante Resende.

A plataforma também faz a integração com a ANTT. Produzida pela Fitinsur, ela também é interligada com importantes gerenciadoras de risco do País e sistema de averbações automáticas e é hospedada nos servidores da Amazon.

Resende completa lembrando que, na nova empresa, a Argo Seguros é a seguradora que garante o risco. “Todo o suporte e pós-venda é feito por quem tem mais de 30 anos de atuação no setor e é consolidada como uma das maiores e mais respeitadas corretoras do Brasil, a MRR & PVA Corretora de Seguros.”

Ele também ressalta que os clientes são monitorados por uma área de Customer Experience (CX) para oferecer uma experiência humana adequada às necessidades. “Nossa Insurtech é a primeira e única do Brasil que permite eficiência e eficácia na contratação dos seguros de cargas.” 

PRÓXIMA PARADA:

Logística **Brasil** 2022

Um evento para colocar o seu negócio
no caminho dos melhores resultados!

9, 10 e 11 de agosto

Palestras com os maiores nomes da logística

Evento gratuito | 100% online



APONTE A CÂMERA
DO SEU CELULAR
PARA O QR CODE E
FAÇA SUA INSCRIÇÃO!



Realização:



Correalização:



Continental Pneus

A Continental, fabricante de pneus de tecnologia alemã para veículos de passeio, comerciais e para aplicações industriais, anuncia Leandro Ramiro como novo gerente de marketing para a região do Mercosul. Formado em Administração de Empresas com habilitação em Marketing pela Universidade Mackenzie, instituição na qual obteve pós-graduação em Economia Financeira, Ramiro também possui MBA em Marketing Executivo pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). O profissional possui ampla experiência profissional junto à indústria automobilística, incluindo a Fiat Automóveis, a Hyundai Motor Brasil e a Volkswagen do Brasil, onde atuou, entre outros cargos, como gerente executivo de estratégia de marketing e de comunicação para América do Sul e Brasil.

JUSTO Brasil

O JUSTO, líder no setor de supermercados online na América Latina com operações no Brasil, México e Peru, fortalece a área financeira com a contratação de Thiago Buzeto como CFO da operação do JUSTO Brasil. O executivo tem mais de 16 anos de experiência nas áreas de contabilidade e controladoria e forte atuação nos segmentos de prestação de serviços e varejo adquirida em empresas nacionais e multinacionais, como Bradesco Seguros, Decathlon, LCA Consultores, Columbia Trading, Kiabi do Brasil, GrandVision by Fotofica e Stone Co. Buzeto fará parte do time de André Braga, VP de expansão do JUSTO, e juntos terão a missão de fortalecer a área e expandir a operação em São Paulo e nas principais capitais do país, como Rio de Janeiro, Curitiba e Porto Alegre.

Brink's

A Brink's, considerada líder global em gestão total de numerário, logística segura e soluções de pagamento, anuncia a chegada de Michelle Oliveira para assumir a posição de diretora de Operações, como sucessora de Lindenberg Santana. Administradora de empresas formada pela Universidade de Pernambuco e com Master's Degree em Supply Chain Management and Logistics pela PUC do Paraná, Michelle possui larga experiência em gestão de armazenagem e distribuição fracionada no segmento do Varejo (perecíveis e cargas secas) e em indústrias do setor de consumo nas regiões Nordeste, Sudeste e Sul do país. Antes de ingressar na Brink's, a profissional passou por empresas como Telhanorte Tumeleiro, DHL e Walmart. Na estrutura da Diretoria de Operações da Brink's, reportarão diretamente a Michelle profissionais que atuam como gerente regional, de operação, de frotas e de obras.

BBM Logística

A BBM Logística, um dos maiores Operadores Logísticos do modal rodoviário do Brasil e do Mercosul, anuncia Antonio Wroblewski como novo presidente do Conselho de Administração. Na BBM Logística desde 2013, o executivo atua há 35 anos no setor logístico brasileiro e internacional, com importantes passagens pela Ryder no Brasil, como presidente de 1996 até 2008; na Hertz, como diretor Executivo; e na DHL, como Country Manager. Em 2009, montou a AWRO Logística e Participações, com foco em M&A e consolidação de plataformas no Brasil. Engenheiro, com MBA na NYU (New York University), Wroblewski também é colunista do portal Logweb.

IVECO

Dando sequência ao seu plano estratégico para ampliar a presença na América Latina e o investimento em pessoas, a IVECO inaugurou seu novo escritório comercial em São Paulo, SP. Moderno e conectado, o novo espaço no Edifício Milan Head Office, na Vila Olímpia, zona sul da capital paulista, integra o crescimento sustentável da marca nos últimos anos e fortalece a sua presença em São Paulo e região Sudeste, principais mercados do Brasil. Como parte do ciclo de investimento de R\$ 1 bilhão da IVECO na América Latina, que teve início em 2021 e termina em 2025, o novo espaço também colabora com o bom ambiente de trabalho e as melhores práticas, reconhecidas pela certificação Great Place to Work (GPTW). Recentemente, a montadora contratou cerca de 1 mil funcionários, entre colaboradores alocados na produção e executivos com grande vivência em players do segmento de transportes, para áreas-chave na América Latina.

Grupo DIA

Antonio Serrano foi nomeado diretor de estratégia do Grupo DIA – rede de supermercados locais, com quase 6.000 lojas próprias e franquias na Espanha, Portugal, Brasil e Argentina. Como tal, e membro do Conselho de Administração do Grupo, Serrano será responsável por analisar a evolução da empresa e do mercado e estabelecer um planejamento estratégico de curto e longo prazo. Serrano é formado em Engenharia Eletrônica pelo ITA (Instituto Tecnológico de Aeronáutica do Brasil) e possui MBA em Administração, Finanças e Marketing pela Booth School of Business, parte da Universida-

de de Chicago. Posteriormente, completou um Programa Executivo na escola de negócios IMD (International Institute for Management Development na Suíça). A nomeação de Serrano é parte do roteiro estratégico da empresa para expandir a equipe de gestão e adicionar talento a diferentes áreas estratégicas. Antes, o grupo anunciou a nomeação de Gloria Hernández García como diretora independente na proposta do Comitê de Nomeações e Remuneração; além da inclusão de Pilar Hermida como diretora de Comunicações do Grupo DIA; Marcio Barros, como diretor de Operações da DIA Brasil; e Andrés Vegas, como diretor de Dados do Grupo DIA. Os três últimos líderes também fazem parte do conselho de administração do Grupo DIA.

Volkswagen Truck & Bus

Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos é a nova razão social da Volkswagen Caminhões e Ônibus no Brasil. No México, a empresa passa a se chamar Volkswagen Truck & Bus México S.A. de C.V. O anúncio oficial das mudanças foi feito em maio pelo presidente e CEO Roberto Cortes durante o Capital Markets Day (Dia do Mercado de Capitais) do Grupo Traton em Södertälje, na Suécia. As novidades coincidem com o anúncio da ampliação da presença da empresa em mais mercados, focando as regiões ocidental e norte da África, além de avaliar oportunidades no Oriente Médio. Comercialmente, a empresa continuará usando a marca Volkswagen Caminhões e Ônibus no Brasil e nos demais países de língua portuguesa. No México, também seguirá conforme o idioma espanhol: Volkswagen Camiones y Buses. Para eventos corporativos internacionais, além de

alguns mercados de exportação, o nome adotado pela montadora será Volkswagen Truck & Bus.

Nuvmshop

A Nuvmshop, plataforma de e-commerce líder na América Latina, anuncia Gabriel Papandrea como novo vice-presidente de logística. O executivo vai liderar toda a operação de envios a nível global da companhia e coordenar a estratégia entre os países, contribuindo com o aprimoramento do ecossistema de logística da Nuvmshop. Natural da Argentina, Papandrea conta com mais de 20 anos de experiência em cargos executivos em grandes empresas, como Latam Airlines e BCG. Além disso, possui MBA pelo MIT e é graduado em Engenharia Eletrônica pelo Kyushu Institute of Technology, no Japão.

Neogrid

Empresa de Software as a Service (SaaS) para a gestão de cadeias de suprimentos, a Neogrid anuncia Susana Salaru como a nova diretora Financeira e de Relações com Investidores. Susana atua com foco no setor de Tecnologia e Telecom desde 2008, liderou e dirigiu times de cobertura e participou em diversos processos de IPO de companhias de Tecnologia, Telecom e Educação. Sua atuação de destaque nas coberturas do mercado brasileiro e Latam conferiu a ela participação no ranking da *Institutional Investor* de 2014 a 2018. É graduada em administração pela Fundação Armando Álvares Penteado (FAAP) e concluiu MBA na Duke – Fuqua School of Business (EUA), em 2004. Susana possui mais de 16 anos de experiência no mercado financeiro, tendo como a destaque atuação em Equity Research nas instituições Safra Asset, de 2004 a 2007, e desde 2007 no Itaú BBA.

DAF Caminhões Brasil

Anderson Ramos é o novo diretor de Materiais e Logística da DAF Caminhões Brasil. O executivo acumula mais de 20 anos de experiência em grandes companhias nas áreas de Supply Chain, Logística, Manuseio de Materiais, Manufatura, Garantia de Qualidade, Engenharia e Gerenciamento de Projetos. Com multiplicidade de funções e responsabilidades ao longo dos anos, Ramos liderou equipes, operações e projetos no Brasil, nos Estados Unidos e na Europa. É graduado pela Universidade Federal do Paraná em Engenharia Mecânica e possui MBA pela mesma instituição. Também é graduado pela Universidade de Tecnologia de Compiègne (UTC), na França, em Engenharia Mecânica e concluiu cursos voltados para Liderança na Universidade Vanderbilt, no Tennessee (Estados Unidos), na IESE Business School, em Barcelona (Espanha), e no Instituto Europeu de Administração de Empresas (INSEAD), na França. A montadora também conta com uma nova diretora de Compras, Ana Cristina Prado Santos. A executiva substituiu Gabriel Fernandes, então diretor de Vendas, e contribuiu de maneira estratégica no planejamento, gestão e controle dos processos de compras da DAF, PACCAR Parts e PACCAR Financial. Ana Prado possui mais de 25 anos de experiência na área. Já trabalhou em grandes companhias, como Bosch, Wabco e Valeo, e é graduada pela Universidade Anhanguera Educacional, em Engenharia de Produção, além de possuir MBA em Marketing e Gestão de Negócios e Mestrado em Administração de Empresas, ambos pela Fundação Getúlio Vargas. Ela reportará para Joseph Mckevitt, diretor de Compras na DAF Trucks N.V., na Holanda, e para Dietmar Janzen, diretor de Operações na DAF Caminhões Brasil.

Total Express

Com amplo portfólio em soluções logísticas, a Total Express anuncia a chegada de Marcos Bagnolesi como Head de Novos Negócios, contratação que está relacionada ao interesse crescente da empresa em potencializar produtos como Fulfillment, B2B, Armazenamento e Soluções Customizadas. Para acelerar esse processo, Bagnolesi investirá em novas contratações para triplicar a equipe e, conseqüentemente, aumentar o faturamento. Com mais de 20 anos de experiência no mercado de logística, Bagnolesi acumula passagens por empresas como Sequoia, FM Logistic, ID Logistics, Luft Logistic Healthcare e Célere.

Grupo V. Santos

Roberto Prudente é o novo Managing Director Internacional do Grupo V. Santos, especializado em logística internacional. Formado em Administração pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Roberto possui MBA em Sales Intelligence, Sales Management & Market Intelligence pela Live University. Com larga experiência no mercado de comércio exterior e logística, ele chega com a missão de coordenar as ações de importação e exportação aérea e marítima da empresa.

SmartLoad

Com o desafio de levar tecnologia para um setor conhecido por ser pouco inovador, como é o caso do seguro de cargas, João Carlos Souza assumiu recentemente como CTO (Chief Technology Officer) da SmartLoad, insurtech de mobilidade que integra todas as etapas securitárias da logística de cargas e criadora da SmartBox, solução que permite averbar cargas via dispositivos móveis. Com um Master's degree em Inteligência Artificial pela Universidade de São Paulo (USP), Souza iniciou sua trajetória profissional aos 12 anos, como professor de computação no Centro Nacional de Informática. A migração para a área de

programação veio após o intercâmbio em Londres, onde teve seu primeiro contato com sistemas e estudou PHP. De volta ao Brasil, atuou em uma consultoria na área de informação financeira, na Agência Estado como Software Analyst, e no Valor Econômico como Analista de Sistemas, sendo especialista em C Sharp e .NET. Na mesma época, se tornou professor da Universidade Nove de Julho, conciliando as atuações até 2011, quando se tornou especialista em criação de aplicativos mobile. Em 2015, co-fundou a SMIT, empresa de Soluções Mobile e Inovação Tecnológica.

Renault

Desde 1º de junho último, Fabrice Cambolive é o COO (Chief Operating Officer) da marca Renault. Ele se reporta a Luca de Meo, CEO do Renault Group e da marca Renault. Entre suas principais responsabilidades estão o desenvolvimento e a gestão do plano de médio prazo da Renault, entre todas as funções e áreas da empresa, bem como assegurar o lançamento de 14 novos veículos da marca até 2025. Cambolive é formado pela Toulouse Business School e entrou para o Renault Group em 1992, tendo desempenhado diferentes funções internacionais durante vinte anos, nas áreas de vendas e marketing na Espanha, Suíça, França, Alemanha e Romênia. Sua carreira internacional continuou em 2011, após ter sido nomeado vice-presidente de Vendas e Marketing para a Rússia e Região Eurásia, tendo sido posteriormente nomeado presidente da Renault do Brasil, em 2015. Em 2017, foi promovido a vice-presidente Sênior e presidente do Comitê da Região África – Oriente Médio – Ásia e Pacífico. Em 2021, Cambolive passou a ser vice-presidente de Vendas e Operações da marca Renault, sendo responsável pela implementação do plano estratégico Renaultion em todos os mercados globais e pela transformação do modelo de negócios da marca. LOGweb

Eventos Logweb	4ª Capa
Ilos Supply Chain	51
Logistique	41
Logística Basil	67
Logweb	39
Podcast Logweb	63
SAS Máquinas	15
Still	2ª Capa
Veloe	5
Webinares Logweb	37

Logweb: várias mídias, para a máxima informação ao leitor

Além desta revista, o Grupo Logweb oferece várias outras opções de mídia aos seus leitores, para que se mantenham constantemente atualizados.

Portal, Facebook, LinkedIn, Canal Logweb no YouTube, podcast, newsletter, e-book, Telegram, Twitter e Instagram.

É só acessar. Está tudo **facilmente disponível.**



EXPERIÊNCIA DA LOGWEB AGORA EM EVENTOS

A excelente experiência editorial da *Logweb*, amplamente reconhecida pelo mercado, é aplicada agora na realização de eventos diversos.

9, 10 e 11 de agosto | online e gratuito

LogísticaBrasil 2022

Transformando desafios em novos caminhos

Inscreva-se

Realização: **Senior**

Correalização: **Logweb**

PAINEL LOGWEB
EVENTO VIRTUAL E GRATUITO

LOGÍSTICA FARMACÊUTICA

27 e 28 de Setembro de 2022

APOIO: **ABOL** Associação Brasileira dos Operadores Logísticos, **ABRALCC** Associação Brasileira de Logística, **CNT** Confederação Nacional de Transporte

STARTUP: **Automni** LOGÍSTICA ROBOTIZADA, **BeeLog**, **flows**, **Hexagon Pro**, **hubeer**, **instaleap**

REALIZAÇÃO: **Logweb**

DIVULGAÇÃO: **Logweb**

PAINEL LOGWEB - EVENTO VIRTUAL GRATUITO

REDUÇÃO DA PEGADA DE CARBONO NA LOGÍSTICA

23 e 24 de Novembro de 2022 - Das 9h às 13h

APOIO: **ABOL** Associação Brasileira dos Operadores Logísticos, **ABRALCC** Associação Brasileira de Logística, **CNT** Confederação Nacional de Transporte

STARTUP: **Automni** LOGÍSTICA ROBOTIZADA, **BeeLog**, **flows**, **Hexagon Pro**, **hubeer**, **instaleap**

REALIZAÇÃO: **Logweb**

DIVULGAÇÃO: **Logweb**

PAINEL LOGWEB
EVENTO VIRTUAL E GRATUITO

TECNOLOGIA APLICADA À LOGÍSTICA

08 E 09 DE FEVEREIRO DE 2023

STARTUP: **Automni** LOGÍSTICA ROBOTIZADA, **BeeLog**, **flows**, **Hexagon Pro**, **hubeer**, **instaleap**

REALIZAÇÃO: **Logweb**

DIVULGAÇÃO: **Logweb**

PARTICIPE!

APOIADOR ou **PATROCINADOR**

Maria: 11 9 4382.7545

PALESTRANTE

(consultores, professores e empresas usuárias com cases)

Carol: 11 9 6495-8516

