

SUPPLY CHAIN ***TECNOLOGIA É A BASE*** ***PARA UM FUTURO GLOBAL***



JAN/FEV
2023
Nº231

4 CAPA

Tecnologia é a base para um futuro global do Supply Chain, ligando cadeias instaladas em vários locais

48 ENTREVISTA

Pedro Moreira, da Abralog, fala sobre a XXVI Conferência Nacional de Logística



Especial

- 18 O que esperar em um ano novo com novos governos federal e estaduais? Quais os sentimentos do setor empresarial?
- 24 O monitoramento de motoristas já é uma realidade no Brasil? E como fica a questão da privacidade do condutor?
- 30 Gerenciamento de Riscos: uma visão geral, abrangendo empresas, profissionais e ações a serem tomadas
- 38 Condomínios logísticos crescem fora do eixo Rio-SP. Os motivos? O e-commerce e incentivos fiscais

50 PREMIAÇÃO

Vinte e cinco soluções são finalistas do IFOY Award 2023, o Oscar da Intralogística. Logweb é jurada



56 Ferroviário

Greenbrier Maxion, FS e Rumo instituem modelo de negócio inédito para as marcas envolvendo 80 vagões tanque

60 Coluna Setcesp

Ataques cibernéticos crescem no Brasil e empresas precisam de cuidados

61 Fique por dentro

Agenda

Consulte no portal www.logweb.com.br a agenda com informações sobre feiras, fóruns, seminários, cursos e palestras nas áreas de logística, Supply Chain, embalagem, movimentação, armazenagem, automação e comércio exterior.

www.logweb.com.br

Mais um ano

Mais um ano está se iniciando – e, coincidentemente, esta primeira edição da revista Logweb de 2023 começa a circular exatamente após o Carnaval – quando, dizem, realmente o ano começa no Brasil.

Mas, vamos lá. Ainda considerando que temos um novo ano e, mais ainda, novos governos, tanto a nível federal, quanto estadual, em uma das matérias que integram esta edição fomos ouvir os sentimentos do mercado no plano geral da economia e, mais especificamente, sob o aspecto da logística.

E a capa desta edição foca a aplicação da tecnologia no Supply Chain. Em uma ampla matéria, mostramos o pensamento dos mais variados profissionais sobre as novidades esperadas para os próximos anos, o espaço que as startups têm no ambiente de logística – considerando inovações tecnológicas – e em que grau o uso da tecnologia contribui para baratear o custo logístico. Sem dúvida, uma matéria muito interessante que mostra como Inteligência Artificial, Big Data, conectividade 5G, softwares diversos, Inteligência Amplificada e blockchain impactam, e vão impactar ainda mais a logística.

Outro assunto em destaque nesta edição é o monitoramento de motoristas, com um questionamento: ele já é uma realidade no Brasil? E como fica a questão da privacidade do condutor e, também, de outros passageiros do veículo.

Mas, nesta matéria especial, também destacamos os recursos que estão disponíveis hoje – com destaque para a tecnologia –, os objetivos, benefícios e as tendências neste segmento, onde a segurança, do passageiro e da carga, é o foco.

E já que falamos em segurança, também com foco neste assunto temos a matéria especial sobre o Gerenciamento de Riscos, com uma visão geral, abrangendo empresas, profissionais e ações a serem tomadas.

Aqui, entre os assuntos discutidos por profissionais do setor, estão eficiência do GR para reduzir custos do seguro, como identificar riscos e mitigá-los, posições das áreas de GR e de seguros e o que se exige de um profissional para trabalhar na área, entre outros.

E, na última matéria especial da edição, temos como foco o crescimento dos condomínios logísticos fora do eixo Rio-SP – cujos motivos seriam o e-commerce e incentivos fiscais. Outros pontos tratados incluem: logística urbana e os mercados que se destacam pelos incentivos e movimentam a atração de investidores de galpões para a região.

Novamente, apresentamos ao nosso leitor uma edição de Logweb recheada de novidades, de matérias atualíssimas e com amplo embasamento, baseadas em opiniões de profissionais realmente envolvidos nos vários assuntos.

Boa leitura. Feliz 2023.

Os editores

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

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 (in memoriam)

José Luiz Nammur

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

Tecnologia é a base para um futuro global do Supply Chain, ligando cadeias instaladas em vários locais

E ela inclui da Inteligência Artificial ao Big Data, passando pela conectividade 5G, softwares diversos, Inteligência Amplificada, que busca combinar inteligência humana com Inteligência Artificial, e a utilização de blockchain na logística.

Que vivemos em uma época altamente tecnológica não resta a menor dúvida. A tecnologia está presente no dia a dia das nossas atividades pessoais e profissionais.

Mas, no nosso caso em particular, como ela é aplicada na Supply Chain? Quais as novidades que podem ser vislumbradas quando à aplicação da logística na Cadeia Logística?

Apesar de a tecnologia estar caminhando de maneira bem rápida, a maior novidade que poderíamos esperar para os próximos anos seria a mudança de mindset das empresas. "Falamos muito sobre o papel da tecnologia na logística – e em outros setores de um atacadista distribuidor –, mas isso ainda é visto como algo que pode esperar. Porém, para quem quer se manter competitivo no mercado, é hora de começar a pensar em implementar tecnologia na operação e sair da dependência de planilhas e pessoas."

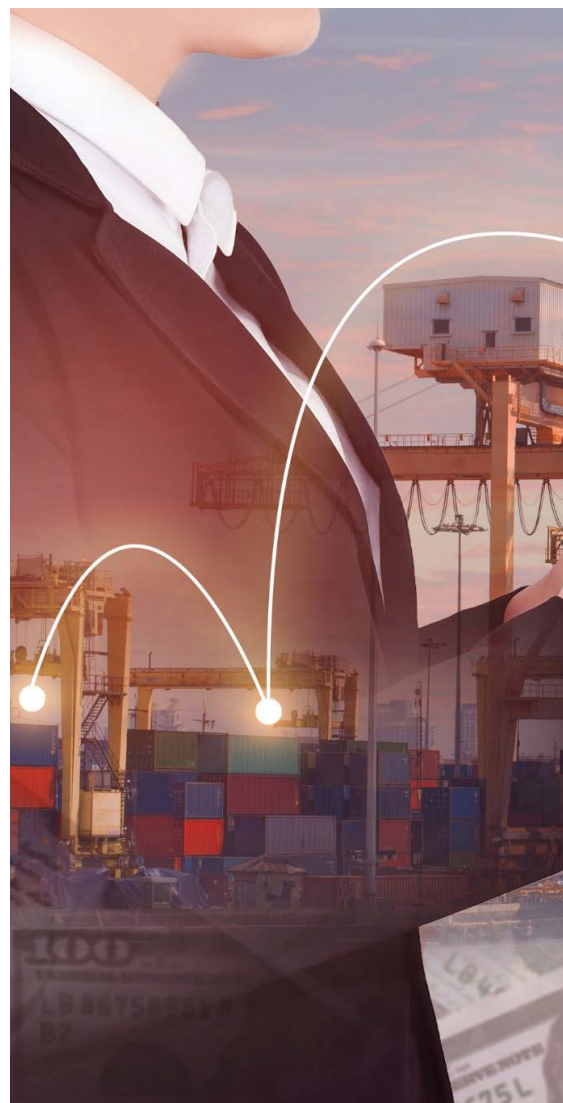
Fabrizio Santos, diretor da onBlox Software Logístico, empresa do Grupo MáximaTech, completa este seu alerta destacando que existem diversas tecnologias que facilitam praticamente todas as etapas do processo logístico, e elas podem ser implementadas

de acordo com a necessidade de cada empresa. Além disso, é esperado que as empresas organizem seus processos baseadas em tecnologia de maneira cada vez mais "redonda", ou seja, tentando aplicá-la a todas as atividades para evitar que falhas aconteçam em algum dos processos.

"Em termos de funcionalidades e equipamentos, podemos perceber que as novidades virão a partir das necessidades dos consumidores e das faltas que eles perceberem nos sistemas que utilizam. Isso significa que, à medida que as tecnologias como IA, ML e Big Data forem se tornando cada vez mais acessíveis e potentes, essas novidades precisarão ser implementadas na cadeia de abastecimento."

Outro ponto importante – ainda segundo Fabrizio – é que a logística está cada vez mais voltada para os cuidados com o meio ambiente, portanto, isso também pode impactar nas melhorias, que buscam a redução de papéis, melhor organização das embalagens, otimizando matéria-prima e cubagem dos caminhões, entre outros aspectos. Rafael Alvarez, diretor de logística da Raízen, também destaca que a tecnologia está e estará cada vez mais presente em todas as etapas da cadeia de suprimentos.

Existem ferramentas e tecnologias que são realidade, tendem à sofisticação e aprimoramento nos próximos anos, como a automação para operação e gestão de ati-



vos, utilização de dados estruturados e “quentes” para tomada de decisão, utilização de dados para modelos preditivos e melhoria na acuracidade de informações, conexões entre sistemas e monitoramento em tempo real e preditivo. Toda essa tecnologia, somada à internet das coisas, será a realidade cada vez mais presente em Supply Chain, diz Alvarez.

“Podemos esperar cada vez mais a utilização de tecnologias na automação de processos e substituição de tarefas manuais e repetitivas. Isso garante informações mais centralizadas e processos mais padronizados. A tecnologia logística vem para agregar valor ao dia a dia dos profissionais, que podem focar em outras tarefas e demandas que precisam do ser humano.”

Ainda segundo Caio Reina, CEO e fundador da RoutEasy, algumas tendências para os próximos anos que andam lado a lado com a



Alvarez, da Raízen: As startups são fundamentais para proposição de soluções inovadoras que atendam cada “dor” específica da forma mais personalizada possível



Reina, da RoutEasy: O investimento em tecnologia na logística tem um retorno muito rápido e oferece benefícios que têm um grande valor na conquista de market share



produtos –, o uso de veículos elétricos, a chamada logística verde, que investe e prioriza a sustentabilidade, e o investimento em otimizar a logística reversa.

Carlo Itani, líder de Logística para América do Sul da EY, ressalta que, dentre as tendências impactando a logística 4.0 no Brasil, podemos destacar o avanço da conectividade 5G e da regulamentação na logística para viabilizar modelos de negócio inovadores – a exemplo de normas relacionadas ao uso do espaço aéreo por drones; plataformas de crowd shipping; dark stores em áreas de alta densidade demográfica; uso de patinetes; veículos autônomos, entre outros.

Isabel Nasser, CEO e fundadora da Kestraa, também acredita que nos próximos anos podemos esperar ver uma maior adoção de tecnologias avançadas para a Logística 4.0, como veículos autônomos, drones, cobots e Inteligência Artificial. Essas tecnologias permitirão aos usuários monitorar processos de produção e transporte, otimizar rotas de entrega e prever demandas. Além disso, a IA poderá ser usada para automatizar tarefas operacionais, como triagem e empacotamento de produtos.

A IA também está entre as novidades apontadas por Rodrigo Castro, CTO da SOU.cloud. Para ele, a adoção de componentes de Inteligência Artificial será um vetor de desenvolvimento das operações, especialmente no que diz respeito à Inteligência Ampliada, em que ação humana e virtual se complementam, especificamente na implementação de soluções imersivas, visuais, adicionando camadas virtuais ao ambiente físico em tempo real. “Também acredito que haverá um crescimento acelerado de processos automatizados de baixo custo, conhecido como low code, e a redução proporcio-



Segundo **Trein**, da eSales, as novidades são a consolidação efetiva de modelos preditivos, uso de algoritmos e de grandes bases de dados para a tomada de decisão



De acordo com **Isabel**, da Kestraa, a Inteligência Artificial poderá ser usada para automatizar tarefas operacionais, como triagem e empacotamento de produtos

nal de headcount gerencial por maior eficiência nas operações.” Voltér Luís Trein, CRO da eSales, por seu lado, aponta que as novidades para os próximos anos são uma consolidação efetiva de modelos preditivos, de uso de algoritmos e de grandes bases de dados para tomada de decisão. Ou seja, usar os dados de malha ferroviária de entregas de milhares de empresas que podem estar interconectadas para ver qual é o melhor modelo de distribuição. Se faz sentido uma determinada empresa operar em uma região do país ou é melhor

ela se concentrar em outra. Esse é um importante detalhe que os dados podem dizer.

Um grande ponto que os dados vão poder trazer através de modelos preditivos é saber o que determinado distribuidor ou determinado varejo precisa comprar através dos modelos de venda que estão sendo apurados na nota fiscal de venda, na nota fiscal de distribuição. Há uma grande tendência do uso cada vez mais massivo dos dados para uma tomada de decisão mais assertiva. Além disso, o evitar desperdícios, a economia

verde, fazer o processo de logística reversa, reciclar os materiais e fazer com que a distribuição aconteça de um modo mais econômico, pensando no aspecto tanto financeiro, mas também no aspecto de economia verde, de redução de carbono, de redução de consumo de materiais fósseis. Tudo isso vem em um formato mais inteligente e racional no uso dos equipamentos que os dados vão prever. "O x da questão está no uso dos dados para que possamos ser mais efeti- vos", completa Trein.

Ricardo Mota, presidente da Câmara de Comércio e Indústria do Estado do Rio de Janeiro – CAERJ, também fala em logística verde.

Partindo da premissa de que "A sustentabilidade é a chave para re- construir melhor", nos novos mode- los de negócios e novos negócios os clientes procuram fornecedores que também os ajudem a cumprir seus compromissos de sustentabi- lidade, e seguramente podemos replicar a afirmação de Ajay Gam- bhir, do Instituto Grantham para Mudanças Climáticas: "Tecnologia de comunicação, digitalização e tecnologias de nuvem são essen- ciais para a transição para uma economia de emissão zero."

Olhando à frente – continua Mota –, temos que acompanhar as inova- ções que a indústria de tecnologia vem desenvolvendo no presente. Primeiramente observa-se uma in- tensa movimentação para a mo- dernização das operações mais críticas do mundo na era da indús- tria 4.0, e que se concentra nas re- des de missão crítica.

Em seguida aparece a expansão do uso da Simulação de Arma- zém, mediante o uso da tecno- logia Metaverso, que consiste na criação de réplicas virtuais de ob- jetos ou processos para reproduzir o comportamento de suas con- trapartes do mundo real.

"Já a automação robótica de pro-



Mota, da CAERJ: A Simulação de Armazém, mediante o uso do Metaverso, também é uma tendência, e permite criar réplicas virtuais de objetos ou processos

cessos prossegue em expansão, e embora não seja mais novidade, segue a curva de inovação em desenvolvimento na Indústria de Automação Robótica, alheia às crises, ocupando cada vez mais espaço na vida das pessoas em empresas. Notadamente, vem conquistando espaço no transpor- te por veículos autônomos.

Por fim, temos a aplicação da computação em nuvem na re- definição do gerenciamento de negócios, mais especificamen- te, a forma como as cadeias de suprimentos são organizadas e o software como serviço (SaaS) se mostra como outra tendência logística já em 2023. "Imagine digitalizar suas operações logís- ticas com um sistema de geren- ciamento de armazém (WMS) no modelo SaaS e acessá-lo de qual- quer dispositivo com conexão à Internet! Além da facilidade para a empresa, o maior benefício passa ser a economia em infraes- trutura e manutenção", comple- ta o presidente da CAERJ.

O cliente é a base da análise de Jorge Catani, diretor de Logísti- ca da Infracommerce. Para ele, é esperada a evolução da ges- tão do CRM (Customer Relation- ship Management, a Gestão de



Catani, da Infracommerce: O planejamento de cenários de SC, via S&OP ou outra ferramenta, para ajudar nas informações e tomada de decisões, é uma tendência

Relacionamento com o Cliente) em atendimento aos clientes de forma automática, com menos interação humana, onde o aten- dimento robótico é mais ágil e eficaz. Outra tendência é o pla- nejamento de cenários de Supply Chain, seja via S&OP ou outra fer- ramenta, para ajudar nas informa- ções e tomada de decisões. E a integração de Sistemas de Estra- tégia Omnichannel, otimizando as operações offline e online, ofere- cendo mais opções aos consumi- dores digitais na hora de sua com- pra e menor custo de frete.

Guilherme Juliani, CEO do Grupo MOVE3, acredita que uma das principais tendências do Supply Chain para os próximos anos é a possibilidade de enxergar a estru- tura de trabalho de uma forma geral, desde o momento em que os pro- dutos são recebidos no armazém, a conferência, estoque, separa- ção dos pedidos, embalagem, até a última etapa, a entrega final. Todo esse ciclo sendo monitorado em tempo real, através da tecnolo- gia Big Data e Inteligência Artificial. "Devemos tornar cada vez mais integrada e inteligente a conexão entre toda cadeia, tornando fa- bricação, aquisição e distribuição mais assertivas, diminuindo perdas

de produtos, custos de logística e gestão dos processos", diz Diego Franco, CEO e fundador da Loocal. A tendência para os próximos anos em logística é a consolidação e massificação do uso das tecnologias citadas acima, com variações nos tempos para adoção mais generalizada – algumas mais rápidas, outras ainda distantes, pontua, agora, João Roberto Azarito, gerente de práticas na Softtek Brasil. E ele lembra que outras tecnologia começam a surgir como tendências para o futuro: Augmented Intelligence – ou Inteligência Amplificada, que busca combinar inteligência humana com inteligência artificial para desenvolver sistemas que permitam combinar a experiência, o pensamento estratégico e o senso comum do ser humano com a capacidade de processamento e decisões em situações repetitivas da inteligência artificial; e utilização de blockchain na logística, registrando transações, validando documentos e consolidando informações de transações em um mesmo banco de dados acessado por todos os envolvidos. "O fato é que estamos vivendo uma grande revolução na logística, que vai trazer grandes vantagens competitivas para quem dominar e aplicar tais tecnologias mais cedo. Lembrando que isso também deve trazer mudanças no varejo", completa Azarito.

Emerson Lourenço, head de Operações da viastore Systems no Brasil, aponta que as principais revoluções nos próximos anos devem estar associadas aos softwares e ao aumento e otimização das aplicações dos conceitos de fábrica e logística inteligente em que toda a cadeia de suprimentos trabalha em rede inteligentemente interconectada. "Podemos ter muitas novidades em software de controle de estoque, monitoramento e robotização de armazéns



Lourenço, da viastore, lembra que a implementação de tecnologia na logística cria um alicerce robusto para o crescimento e perenidade futura da organização

cada vez mais autônomos", acrescenta Roberto Schmeing, gerente Comercial da IBL Logística.

Arthur Igreja, TEDx speaker e especialista em Tecnologia, Inovação e Tendências, não tem dúvida de que, com relação à Supply Chain, podemos esperar grandes tendências e uma preocupação maior com a resiliência das cadeias de suprimentos, reflexo do que ocorreu com a Covid e os grandes fechamentos na China.

"Teremos uma grande preocupação em ter parceiros próximos para que possa, efetivamente, contar com eles. E uma integração cada vez maior entre todos os participantes dessa cadeia. Não será mais apenas o fornecedor e quem está comprando. Na verdade, é uma relação cada vez mais simbiótica. E além disso, uma outra novidade do ponto de vista global é a transição das cadeias de suprimentos para outros países. Temos visto um crescimento de Vietnã e Índia. E com relação à tecnologia, o grande elo tecnológico é o blockchain, pois ele ajuda a ter muita rastreabilidade, controle, robustez e uma eliminação gigantesca de papéis e de documentos."

Thiago Holanda, diretor de Marketing & Vendas, e André Abrami,

CEO, ambos da Automni Logística Robotizada, também lembram que o consumidor quer prazos e custos menores e maior controle sobre seus pedidos. No caso do e-commerce – por exemplo, o Mercado Livre – a tendência é a descentralização dos estoques para Centros de Distribuição menores e a terceirização do transporte last mile – já uma realidade em grandes centros urbanos. A orquestração eficiente dessa ampla rede requer bastante tecnologia.

"Por outro lado, ainda vemos uma maior resistência a esse tipo de descentralização no segmento de bens de consumo. A razão mais baixa de preço sobre a cubagem dos produtos demanda uma eficiência ainda maior da logística – exigindo mais tecnologia, como, por exemplo, a robótica."

Startups

Segundo um estudo da Distrito, existem no Brasil 283 startups do segmento logístico – as logtechs – que captaram mais de US\$ 1,3 bilhão em investimentos desde 2011. Então, fica a questão: qual o espaço que as startups têm no ambiente de logística, considerando inovações tecnológicas?

Arthur Igreja ressalta que as startups têm um papel interessante, pois, até algum tempo atrás não se associava startup com a logística. "Mas é interessante notar que não só no Brasil, como em vários outros países, é uma das categorias que mais cresce, sejam de já participantes desse mercado, que identificaram possibilidades para fazer startups, para levar soluções para grandes players ou para muitas empresas, assim como startups que vêm de fora, de profissionais que não atuavam em logística, mas que identificaram oportunidades para acoplar aquela tecnologia em logística, pois é um dos

principais mercados globais, um dos mais importantes. Esse movimento de startups no mundo logístico está em efervescência.

Realmente, as startups se tornaram uma plataforma de inovação tecnológica para o setor. Nesse sentido, a ABB vem buscando parcerias no segmento. Uma das iniciativas foi o lançamento de uma competição global em 2019 para avaliar 20 startups líderes de tecnologia de IA focadas em solucionar desafios de separação, embalagem e classificação do mundo real.

Ainda segundo Adrian Covi, Gerente de robótica para Bens de Consumo e Logística da ABB Brasil, a empresa buscou um parceiro de tecnologia para desenvolver uma solução de IA robusta capaz de suportar o manuseio autônomo de materiais, permitindo que seus robôs manuseiem itens de uma variedade infinita.



Arthur Igreja: Há uma preocupação maior com a resiliência das cadeias de suprimentos, reflexo do que ocorreu com a Covid e os grandes fechamentos na China.

Também para Cesar Augusto Ghilardi, Head de Customer Success na Connect Smart Data, as logtechs têm um papel fundamental na evolução da logística, seja pela redução de custos, seja pela evolução dos serviços. "Diferente

de grandes players de mercado, como os sistemas de gestão, que abarcam ponta a ponta do fluxo logístico, as logtechs normalmente são especializadas em uma etapa do processo. Elas já nascem dentro do contexto da Logística 4.0 e suas tecnologias, usando serviços de nuvem, Big Data e Machine Learning. E aproveitam o acesso aos dados de diferentes empresas para acelerar o aprendizado de máquina e fomentar as soluções colaborativas entre os diversos agentes: indústria, embarcadores e canais de vendas."

Ainda segundo Ghilardi, a conjugação da especialidade e das tecnologias mais recentes permite que elas possam responder mais rapidamente às demandas do mercado e com menores custos. "Assim, temos empresas focadas no monitoramento de entregas, na visibilidade de estoques, em

LOGWEB, MULTIPLATAFORMA EM MÍDIA NO SEGMENTO DE LOGÍSTICA

Conteúdo

- por voz
- temporário

- por imagem
- por vídeos
- por textos

Público-Alvo: Canais que te conectam a segmentos e pessoas específicas e eficazes

Canais e Ações: Estratégia típica da mídia segmentada

Conteúdos adaptáveis: De acordo com seu alvo. Cada mídia, um conceito

Orçamento: Ao contrário do que se imagina, estabelecido e aberto, a mídia pode melhorar muito seus benefícios

Somos parceiros: Mostre sua linha de chegada com o cliente, te ajudaremos objetivamente.



GRUPO

Logweb

Fale com
Maria Zimmermann

11 9 4382-7545

maria@logweb.com.br

www.logweb.com.br

Portal.e.Revista.Logweb

@logweb_editora

logweb_editora

Canal Logweb

@grupologweb

t.me/logweb



roteirização, em cubagem, em gestão de frotas e nas entregas da chamada última milha, complexa por envolver a última etapa e o desafio de capilaridade. Bem como empresas que atuam na cotação ou em leilões de fretes e, até mesmo, na logística reversa."

Como ocorre em outros segmentos, algumas delas já foram alvos de aquisição de grandes empresas de varejo, indústria e tecnologia, que visam adicionar uma vantagem competitiva aplicando suas inovações em operações de larga escala já existentes. Outras delas, ainda que não tenham se viabilizado como negócios, fizeram com que empresas estabelecidas se movimentassem para entregar os mesmos benefícios relacionados a nível de serviço, elevando o mercado. "As evoluções mais evidentes foram nos tempos de entrega, no nível de informação disponível sobre o tracking na cadeia e nos custos de fretes, ainda que estes últimos permaneçam um desafio", completa o Head de Customer Success na Connect Smart Data.

A análise de Trein, da eSales, vai pelo mesmo caminho. "Há muitas startups na logística, nós vemos um movimento cada vez mais forte, inclusive de grandes empresas, grandes grupos de embarcadores e indústrias trazerem para o seu portfólio startups de logística para que elas possam ajudar a criar novas soluções para o seu dia-a-dia. Nós temos dentro dos venture capitals, que inclusive a eSales participa, várias iniciativas neste sentido para melhorar tanto a logística B2B quanto B2C e muitas empresas fazendo seus próprios ventures para trazer novas soluções de tecnologia. Então, as startups têm um espaço para ter soluções por si só, para criar soluções para outras empresas e, inclusive, criar soluções que complementem portfólios de empresas maiores já consolidadas



Ghilardi, da Connect Smart
Data: As logtechs têm um papel fundamental na evolução da logística, seja pela redução de custos, seja pela evolução dos serviços



Carnevalli, da Frete Rápido:
"Queremos moldar o futuro, de modo que o que chamamos hoje de 'operação de e-commerce omnichannel' seja apenas 'operação de e-commerce'"

no mercado. Porque o mercado está muito dinâmico, hoje a visão do B2B separado do B2C não existe mais. Nós precisamos da agilidade das startups para que o movimento seja mais rápido, para levar solução para quem importa, que é o cliente final, seja B2B ou B2C, que é para ele que interessa que a logística seja mais ágil e mais barata, com menos desperdício e menos custo para o planeta e para as pessoas." Raphael Carnevalli, diretor de marketing e vendas da Frete Rápido, também aponta que as startups são fundamentais para inovação aberta e otimização dos processos

das grandes empresas por conta da velocidade e maleabilidade que o modelo de negócio traz. "Imagine o exemplo: Fazer uma curva de 180 graus com um navio cargueiro. Mudar completamente a direção de um navio de grande porte não é fácil, é feito e pode ser efetivo, mas não é rápido e nem barato. Irá demandar uma série de considerações e ações para que aconteça. Já um barco de apoio pode realizar a mesma curva de 180 graus com muito mais facilidade, agilidade e menos curso. Assim são as soluções desenvolvidas pelas startups e que são aplicáveis em grandes companhias. Aqui na FR por exemplo, somos uma S.A que fornece tecnologia SaaS para médias e grandes empresas. Marcas líderes de mercado como ASUS, Nestlé, GM e Inter têm obtido grandes resultados com nossa tecnologia enterprise. A implementação é sob medida em operações que na maioria das vezes são complexas. Mesmo assim, nos comportamos como startup, para alcançar robustez sem abrir mão da velocidade e alta performance", completa Carnevalli.

Thomas Gautier, CEO do Freto, diz que quando olhamos para a logística brasileira, encontramos oportunidades para as organizações. Ainda existem muitos processos realizados de maneira manual e analógica que levam as empresas a perderem competitividade. O lado positivo é que há um número maior de empresas dispostas a mudar esses processos. Elas perceberam que não dá para ficar somente apontando questões de infraestrutura, segurança nas estradas, alta da inflação, dos juros e do combustível. "O Freto, por exemplo, é uma startup que nasceu envolvendo tecnologia de ponta e inteligência de dados, agregando valor na jornada do transporte rodoviário integrando o processo end to end: de uma publicação de uma

oferta de carga até a entrega no ponto de destino, passando pelos processos de cadastro, contratação, expedição e monitoramento com o pagamento integrado dos transportadores. Isso tudo com transparência, compliance em todo processo e 100% digital."

Ainda segundo Gautier, apesar dos diversos obstáculos encontrados no caminho, há uma série de estratégias que as startups atuais e futuras podem adotar para reduzir custos e garantir uma logística mais eficiente, com a tecnologia que melhor se encaixa no que se deseja alcançar.

É incontestável que o avanço tecnológico no setor logístico ganha espaço ano a ano, haja visto o crescente número de startups voltadas para logística. "Quando olhamos para o Grupo MOVE3, tivemos um crescimento exponencial do volume de entregas nos últimos dois anos, e foi exatamente por esse motivo que investimos pesadamente em tecnologia operacional e em startups que agregam valor aos nossos serviços, seja desenvolvendo sistemas ou auxiliando nos ciclos logísticos. Em 2022 e no início de 2023 trouxemos para

o grupo três startups: a goX Cross-border, especializada em soluções para internacionalização, gestão de comércio eletrônico e que atua na expansão de marcas brasileiras para a Europa por meio de presença em marketplaces ou em e-commerces próprios. Tivemos também a Rodoê, transportadora focada em entregas last mile para e-commerce e a Rede 1 Minuto, especializada na oferta de soluções logísticas com lockers inteligentes para marketplaces e vendas diretas. E nossa mais recente



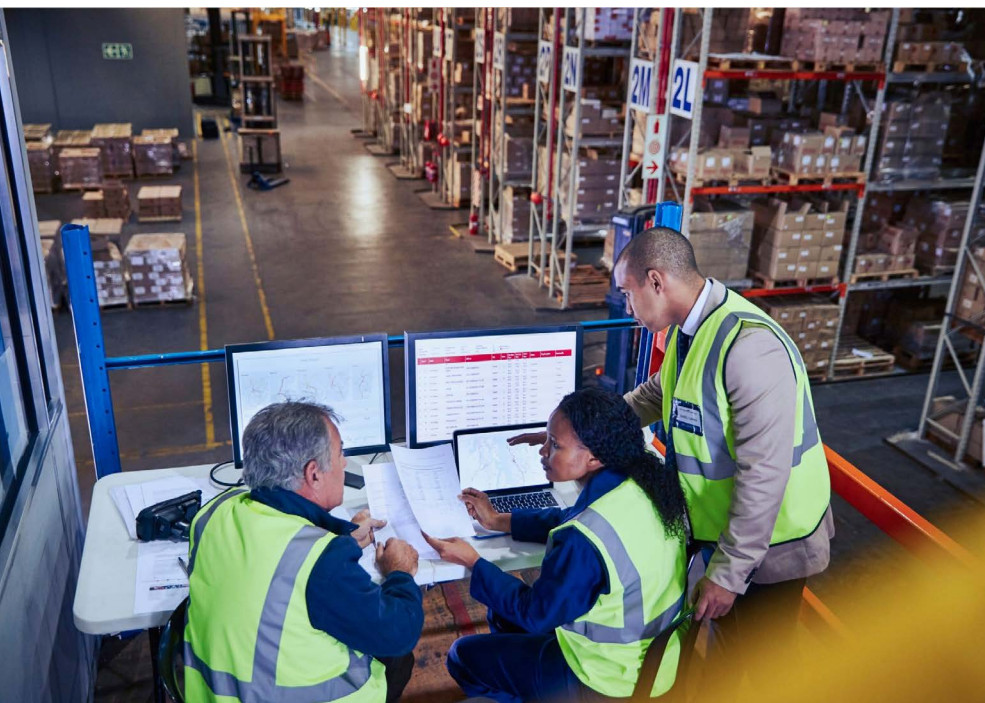
Foto: Túlio Vidal

Juliani, do Grupo MOVE3, acredita na possibilidade de enxergar a estrutura de trabalho de uma forma geral, através da tecnologia Big Data e Inteligência Artificial

aquisição é a Carriers, transportadora que vem para otimizar ainda mais nossa expansão e expertise nas entregas de encomendas para pequenos, médios e grandes e-commerces", comenta, agora, Juliani, do Grupo MOVE3.

Ainda falando da importância das startups, Alvarez, da Raízen, cita a criação do Pulse, hub de inovação da empresa que visa potencializar os projetos que envolvem tecnologia e que tem potencial transformacional. "Em agosto do ano passado, abrimos uma chamada especialmente para startups de Supply Chain com o objetivo de impulsionar oportunidades de negócios e promover valor aos processos da companhia, além de gerar impacto positivo na sociedade, com projetos que otimizem as operações de distribuição de combustíveis e logística. As startups trazem uma diversidade de ideias, ruptura de pensamento e soluções inovadoras para o ecossistema de Supply a um custo mais acessível, e, portanto, entendemos que são fundamentais para proposição de soluções inovadoras que atendam cada "dor" específica da forma mais personalizada possível."

Também destacando que o papel das startups na frente da logística é fundamental, considerando que estas empresas geralmente estão à frente do mercado e trazem tecnologias e abordagens mais inovadoras para o setor, Fabricio, da onBlox, ressalta que dentre as novidades que essas empresas trazem estão o rastreamento e monitoramento, tanto dos pacotes quanto dos caminhões. Tudo em tempo real com tecnologias como IoT, radiofrequência e até mesmo um bom painel computacional. Além disso, as rotas otimizadas são um ponto que as startups podem estar trabalhando a partir de algoritmos e aprendizado de máquina para simplificar o planejamento da rota.



Outro ponto importante – ainda segundo o diretor da onBlox – é justamente o da entrega autônoma e robôs que conseguem fazer trabalhos repetitivos. Há muitas startups no mercado que estão trabalhando no desenvolvimento de entregas por drones e aprendizado das máquinas para que essas ferramentas fiquem cada vez mais próximas da realidade e com resultados positivos. “Existem algumas no Brasil que estão trabalhando em um processo crítico dentro de um Centro de Distribuição, que é o inventário, utilizando drones e reconhecimento de imagens para diminuir o tempo gasto nesse processo e aumentando a acuracidade dos estoques.”

Isabel, da Kestraa, ainda lembra que elas podem aproveitar as oportunidades criadas pela Logística 4.0 para desenvolver soluções inovadoras para melhorar a eficiência e produtividade dos processos de cadeia de suprimentos. As startups também podem desenvolver soluções baseadas em tecnologias avançadas, como veículos autônomos, drones, cobots e inteligência artificial. “Hoje muitas ferramentas e métodos para desenvolvimento de Inteligência Artificial e Machine Learning estão disponíveis na modalidade de código aberto, em comunidades colaborativas. Algumas startups dominam essas tecnologias e podem apoiar empresas em suas aplicações na logística. O ideal é utilizar este recurso na análise de casos específicos, para ter contato com a tecnologia, obtendo ganhos em termos de negócios. Vale ressaltar a necessidade de estar atento aos riscos de continuidade, com soluções desenvolvidas com perspectivas de manutenção e evolução”, coloca, agora, Azarito, da Softtek Brasil.

Castro, da SOU.cloud, outro otimista, aponta que as startups po-

dem ser como golfadas de oxigênio para nadadores em uma travessia. As empresas estabelecidas que souberem desenvolver bons projetos com startups, através de VBs ou mesmo VCs, estarão construindo diferenciais competitivos de alto impacto para seu futuro, além de adotar novas armas na arena competitiva.

“Depois do caso Americanas, vivenciaremos discussões aquecidas sobre operações logísticas e



Foto: Emmanuel Denauti

Castro, da SOU.cloud, adverte: Não se faz inovação sozinho, de forma que é necessário estar conectado com um ecossistema favorável ao tipo de inovação desejada

custos operacionais, puxadas por grandes varejistas e investidores, e os modelos tradicionais podem não ser suficientes para chegar à outra margem.”

Além disso, as startups têm se mostrado uma alternativa de investimento para longevidade dos negócios através de seu potencial disruptivo e sua capacidade de antecipar o futuro de forma leve e sustentável, desde que haja atenção à governança, pois empresas e startups mantêm modelos muito distintos de operação.

No caminho contrário vai a análise de Franco, da Loocal. Segundo ele, o mercado de logística no Brasil, apesar de robusto, ainda é um pouco limitado se pensarmos que startups deste segmento tendem a

ter que superar certos preconceitos. Por se tratar de uma tecnologia que envolve operação, muitas possuem um custo alto e acabam queimando muito capital.

“Este foi um dos desafios que superamos rápido aqui na Loocal, uma vez que atuamos já em breakeven. Acredito que o maior desafio para startups neste segmento seja construir um modelo de negócio ganha x ganha que diminua seu custo, eliminando o alto burn rate. Existem



“Em geral, projetos de implementação de tecnologias acabam se pagando. Porém, não acredito ou defendo tecnologia por tecnologia”, diz **Azarito**, da Softtek

ainda oportunidades na inovação, acredito que uma delas é exatamente sobre agregar mais processos automatizados em sua tecnologia, diminuindo a necessidade de comunicação entre softwares.”

Custo da tecnologia

Redução de custos. Esta ideia se repete em praticamente todos os comentários anteriores. E, por isso, fica a pergunta: pensando no custo de implementar tecnologia na logística, em que grau o uso desta tecnologia contribui para baratear o custo logístico?

Castro, da SOU.cloud, coloca que esta é uma pergunta que responde com muita frequência e que tem basicamente três pontos funda-

mentais: em primeiro lugar, investir em inovação é caro, então deve ser tratado como uma estratégia integrada da companhia para que traga resultados de curto, médio e longo prazos. Além disso, deve ter recursos dedicados com metas específicas para medir seu progresso e fazer ajustes ao longo do processo. E, por fim, não se faz inovação sozinho, de forma que é necessário estar conectado com um ecossistema favorável ao tipo de inovação desejada. Resumidamente – diz Castro –, inovação que dá resultado não é uma pauta acessória, mas uma estratégia de posicionamento e gestão e que pode, sim, gerar grande diferencial estratégico para qualquer companhia. “Essa é uma pergunta muito boa e que tem um grande paradigma, porque quando se fala em tecnologia há a ideia de que ela é cara. Há tecnologia na logística para todos os bolsos: para uma empresa pequena, para uma média e para uma gigante. Não há mais desculpa de que a tecnologia não pode ser implementada porque ela é cara. De alguns anos para cá, a maioria das empresas de tecnologia se consolidou no modelo SaaS, onde é cobrado um pequeno aluguel pelo uso da solução e não mais ter de comprar uma solução, precisar ter servidor e uma estrutura. A partir daí tudo se tornou mais acessível. A tecnologia é um grande catalisador para se reduzir custo na logística. Nós temos soluções de tecnologia para a logística que permitem contratar fretes mais econômicos. Não são mais baratos e sim mais econômicos, com menor valor, de melhor prazo de entrega ou melhor custo. Nós temos soluções que permitem auditar os fretes previstos na tabela como efetivamente foi realizado, temos soluções de logística que permitem controlar os SLAs de entrega, em cima do prazo previsto e reali-

zando, soluções que rastreiam todo o ciclo do pedido, para saber se ele está chegando no prazo adequado, se está chegando na casa do consumidor quando realmente tem alguém lá. E pode fazer uma comunicação reversa, dizendo: ‘se não tem ninguém lá eu volto amanhã’, consegue acompanhar todo esse processo. Permite que tenhamos modelos de logística reversa muito mais eficazes.” Ainda segundo Trein, a logística

nos, comprando menos e fazendo com que a economia retroceda. Valer-se da tecnologia não é um diferencial, é mais do que necessário para qualquer empresa, seja o embarcador ou um transportador, para que ele seja mais competitivo.” Também para Lourenço, da viastore, os investimentos em tecnologia na logística são vistos, algumas vezes, como impeditivos. Contudo, a implementação de tecnologia na logística cria um alicerce



pode se beneficiar e muito em todas as suas etapas do uso da tecnologia para melhorar toda a sua cadeia e malha de distribuição, sendo mais assertiva, conseguindo ver onde ela é mais eficaz para operar, qual é o melhor modelo de distribuição, como pode ter um menor custo e ser mais efetivo. Isso faz com que as empresas tenham melhores margens de operação, possam ter um frete mais competitivo e com que toda economia seja mais circular e consiga se beneficiar deste custo menor lá na ponta final para que o consumidor possa pagar menos. “Não que nós tenhamos que colocar custo sobre custo e no fim inviabilizando o consumo das famílias que acabam consumindo me-

robusto para o crescimento e perenidade futura da organização, o que aumenta a eficiência operacional, elimina desperdícios e, consequentemente, reduz custos. Ghilardi, da Connect Smart Data, também ressalta que o SaaS permite o acesso de empresas de diferentes portes a serviços que ajudam a reduzir desperdícios na cadeia ou custos de mão de obra – com a vantagem de normalmente alinhar o custo com o volume de uso. Funções de controle baseadas em manipulação manual de dados na produção ou na entrega ou mesmo de planejamento são substituídas em grande parte por tecnologias que padronizam dados, automatizam ações e fluxos e notificam divergências.

“É claro que as experiências mais inovadoras, como linhas de produção e armazéns logísticos robotizados e entregas realizadas por drones e veículos autônomos, ainda estão mais concentradas nas grandes empresas, que possuem o capital para custear os investimentos em pesquisa e desenvolvimento e que, pelos volumes, justificam e necessitam dessas evoluções, ainda que não tragam imediatamente as reduções de custo. Mas, de maneira geral, as soluções que vem sendo disponibilizadas na última década têm permitido universalizar alguns ganhos de produtividade para todas as empresas.”

Por outro lado – continua o Head de Customer Success na Connect Smart Data – é importante voltar no ponto da diferenciação. As mesmas tecnologias têm permitido atender diferentes necessidades de consumidores, que estão dispostos a pagar mais por níveis de serviços diferenciados, como produtos personalizados a partir de diferentes combinações de configurações, disponibilidade imediata, prazos de entregas mais rápidos ou a conveniência de agendar com precisão um recebimento. Isso mostra a importância da definição da estratégia logística mais adequada ao modelo de negócio, baseada em custo ou em diferenciação.

“O uso de tecnologia contribui muito para baratear o custo logístico. Sinceramente, não vejo nenhuma razão para uma pessoa que necessite de logística, qualquer um que venda online, por exemplo, não utilize tecnologia a seu favor.” Segundo Franco, da Loocal, o custo de softwares de gestão é extremamente baixo e muitos canais de venda já oferecem opções gratuitas inclusas. Já existem aplicativos, por exemplo, que permitem pagar apenas por entregas realizadas, podendo repassar esse custo ao consumidor final, ou absorvendo em sua



margem. Não há mais o porquê em seguir de forma manual. “O que o cliente pensa estar economizando faz com que ele esteja perdendo o tempo que poderia utilizar para realizar vendas e analisar os dados para aprimorar seu negócio. Fora riscos com custos altos em uma frota fixa, aumento de folha e ameaças que envolvem o trabalhador informal, quando este se torna uma necessidade recorrente.”

Na visão de Covi, da ABB Brasil, a automação de processos é a chave para as empresas reduzirem custos, elevando a produtividade e eficiência. Em um mundo cada vez mais digitalizado, investir em tecnologia/inovação na área é crucial para que as empresas se mantenham competitivas. O custo para quem não acompanhar os avanços tecnológicos certamente será bem maior.



Franco, da Loocal: O mercado de logística no Brasil ainda é um pouco limitado, se pensarmos que startups deste segmento tendem a ter que superar preconceitos

“E os investimentos em automação robótica têm resultado em ganhos para diversos setores. É o caso da Nestlé no Brasil, que adotou recentemente uma célula robótica colaborativa inédita para a área de

paletização de suas fábricas de chocolate. Utilizando um robô industrial e tecnologia de sensores de movimentos, a solução permitiu a entrada, com segurança, de trabalhadores na área operacional para acelerar as trocas de paletes. O resultado foi uma melhora da produtividade do processo de paletização em 53%, reduzindo os custos de manutenção e contribuindo para uma operação mais ágil e eficiente."

"No caso da Automni, com os nossos clientes sempre começa-



Covi, da ABB Brasil: Em um mundo cada vez mais digitalizado, investir em tecnologia em logística é crucial para que as empresas se mantenham competitivas

mos por um estudo econômico que resulta em um ROI (return on investment) e um payback. Nosso segmento – bens de consumo – busca paybacks menores do que 3 anos e ROI de pelo menos 10%. O desafio para quem quer adquirir uma nova tecnologia é justamente trazer para o cálculo desses indicadores, de forma numérica, os benefícios que surgirão com o projeto. Esse exercício requer o envolvimento de diferentes áreas do negócio (comercial, fábrica, logística, RH, etc.) e diferentes camadas hierárquicas (operacional, tático e estratégico). Uma solução que grandes corporações têm adotado para conseguir juntar essas áreas e assim justificar o orçamento

para a tecnologia, é a criação de um time de inovação cujo papel é facilitar a comunicação entre os stakeholders", dizem, agora, Holanda e Abrami, da Automni

Sob a ótica econômica, o potencial de contribuição da tecnologia/inovação na logística para a redução dos custos mantém uma relação direta com duas principais variáveis do negócio. "A primeira é a escala: empresas com maior volume de transações, mercados, clientes, produtos, etc. natural-



Itani, da EY: É preciso identificar quando a inovação traz economia e aumento de competitividade, e também quando ela é um imperativo para a sobrevivência

mente possuem maior facilidade para recuperar os investimentos em novas tecnologias. E a segunda é o custo da mão de obra: companhias e economias intensas em mão de obra, ou com custos elevados de folha, tendem a se beneficiar mais rapidamente do aumento de produtividade proporcionado pela nova tecnologia." Ainda na análise de Itani, da EY, sob uma ótica de mais longo prazo, uma reflexão final: a história mostra que o custo de não inovar pode inesperadamente se revelar altíssimo – podendo, inclusive, custar a continuidade do negócio ou de um setor inteiro como o conhecemos. "Faz-se necessário, assim, um exercício contínuo

FBR

de Rodas Empilhadeiras



Aro 15 c/anel unico



Aro 8 e 9
2 anéis

Aro 10 e 12
anel unico



Rodas Bipartidas



(11) 3585-7000



(11) 97828-2757

vendas@fbrrodas.com.br

www.fbrrodas.com.br

– identificar quando a inovação pode trazer economia e aumento de competitividade, mas também quando ela é um imperativo para a sobrevivência.”

Já Alvarez, da Raízen, lembra que o custo de implementar a tecnologia/inovação depende do grau de maturidade que a empresa deseja atingir em sua cadeia de distribuição. “Hoje, é implícito que o diferencial competitivo que permite que uma empresa se destaque frente aos seus concorrentes está diretamente ligado ao seu grau de maturidade da cadeia de Supply, sendo o nível mais avançado o de ecossistema de orquestração, no qual a digitalização e otimização de processos é core para o sucesso da excelência na execução.”

O “custo” da aplicação da tecnologia e digitalização em Supply Chain, na realidade, é um investimento estruturante e indispensável para a sobrevivência de qualquer empresa em um ambiente cada vez mais impactado pela volatilidade de premissas e aumento de competitividade, sem esquecer, obviamente, dos custos operacionais.

Já para Carnevalli, da Frete Rápido, a inovação não pode ser vista como um custo. É investimento. Se é um investimento, também é fato que precisa dar retorno. Tudo vai depender de qual etapa na cadeia de suprimentos, qual a necessidade e o tipo de tecnologia que se quer empregar. “No nosso mercado de e-commerce e para o nosso perfil de cliente, temos conseguido contribuir para a conexão entre os canais on/off e os parceiros de entrega. Nosso principal objetivo é moldar o futuro, ao ponto de que o que chamamos hoje de ‘operação de e-commerce omnichannel’ muito em breve seja apenas ‘operação de e-commerce’.”



Isabel, da Kestraa, aponta que a automatização de tarefas operacionais, como triagem e empacotamento de produtos, pode reduzir o número de mão de obra necessária e, consequentemente, reduzir os custos de produção. Além disso, a tecnologia também pode ajudar a otimizar rotas de entrega, permitindo que os usuários escolham a melhor opção entre várias possibilidades. A IoT também pode ser usada para monitorar processos de produção e transporte, permitindo a tomada de decisões mais informadas. Gautier lembra que tecnologias como o Frete permitem que o caminhoneiro se programe melhor, tenha uma agenda de entregas antes mesmo de sair de casa ou do pátio onde seu caminhão fica estacionado. Isso era impensável há alguns anos. “O resultado é que a inovação tem reduzido o tempo que um motorista roda vazio em busca de novas cargas. Para ter uma ideia, sem a plataforma, um profissional chega a rodar até 150 quilômetros extras à procura de novos fretes a cada entrega no Brasil. Imagine o quanto essas distâncias representam



Gautier, do Frete: Ainda existem muitos processos logísticos realizados de maneira manual e analógica que levam as empresas a perderem competitividade

tanto nos custos e no desgaste do veículo quanto no lado físico e emocional do caminhoneiro.”

Ainda segundo o CEO do Frete, com as novas ferramentas, além de se planejar, é possível escolher as cargas mais adequadas ao seu veículo, à sua experiência e às rotas onde costuma circular. Esses e outros fatores contribuem para reduzir os custos do frete, melhorar as margens das partes envolvidas no processo e ainda tornar o trabalho mais amigável e acolhedor. Fabricio, da onBlox, também apon-

ta que o apoio de ferramentas assertivas é essencial para chegarmos aos objetivos de reduzir custos sem enfrentar percalços.

Diante disso, tecnologias como Gerenciamento de Armazém (WMS) auxiliam na organização do espaço, evitando a perda de mercadorias, seja por armazenamento incorreto ou validade, e permitindo mais economia de tempo e simplificação das tarefas. Tudo isso impacta diretamente no caixa, pois é possível reduzir a quantidade de colaboradores no armazém, direcionando-os para atividades mais estratégicas e evitando excessos de trabalho, como horas extras ou problemas no armazém.

Outra facilidade é também com Sistemas de Gerenciamento de Frotas (TMS), que permitem mais organização das frotas, auxiliando com relação ao gasto de combustível e cuidado com os automóveis, por exemplo, avisando as necessidades de revisões preventivas e evitando gastos emergenciais.

Além disso, Sistemas de Gerenciamento de Entrega (DMS) tornam o processo de entrega muito mais rápido e eficaz. Isso porque eles conseguem mapear as rotas ideais a partir do melhor custo-benefício, organizar a ordem das cargas no caminhão, de modo a aproveitar ao máximo a cubagem do automóvel. Outro ponto fundamental está no controle de gastos dos motoristas nas viagens, com possibilidade de ter o status de cada entrega, o que aumenta a transparência do processo, além de informar dados de check-in e checkout do profissional.

"Todas essas tecnologias trazem grandes resultados para a economia do setor logístico. Quando utilizadas em conjunto podem ser ainda mais potencializadas. Pois devemos entender que logística é um custo, e como todo custo

dentro da empresa deve ser medido e controlado", completa o diretor da onBlox.

Outros benefícios da tecnologia no Supply Chain e na redução de custos são apontados por Schmeing, da IBL Logística: ela pode cruzar informações para identificar fornecedores com custos menores, encontrar formas de obter um maior benefício ou, ainda, avaliar de forma remota a hora de fazer uma parada de um veículo ou equipamento



"Para se manter competitivo, é preciso pensar em implementar tecnologia na operação e sair da dependência de planilhas e pessoas", diz **Fabricio**, da onBlox

para uma simples troca de peças. "Muitas empresas estão implementando tais tecnologias para ter o controle para um melhor aproveitamento de certas inovações e, com isso, reduzir custos operacionais, através da integração de diversas ferramentas mobile, acelerando a tomada de decisão através do uso de dados precisos e atualizados, garantindo uma melhor prestação de serviço ao cliente."

E Reina, da RoutEasy, acrescenta: o investimento em tecnologia tem um retorno muito rápido, pois oferece não só processos mais ágeis e de maior performance, mas também é uma ferramenta para aumentar a satisfação do cliente,

o crescimento dos negócios e a reputação da marca, e isso tem um grande valor na conquista de market share. Além do retorno momentâneo aparente, a longo prazo, a tecnologia permite ganho de tempo, uma vez que automatiza processos e permite que os seres humanos foquem em atividades e demandas que necessitam do apoio humano.

"A implementação destas tecnologias traz benefícios significativos em termos de custos e incremen-



"Podemos ter novidades em software de controle de estoque, monitoramento e robotização de armazéns cada vez mais autônomos", diz **Schmeing**, da IBL Logística

to de receita, como: redução de inventário; redução de custo operacional; redução de custo de frete; redução no lead time de atendimento; melhoria no nível de serviço ao cliente; incremento de receita, seja pela redução de rupturas ou pelo ganho de competitividade. Em geral, projetos de implementação destas tecnologias acabam se pagando. Porém, não acredito ou defendo tecnologia por tecnologia. Em minha opinião, devemos realizar cuidadosa análise de retorno em cada projeto e adequar os custos às realidades do negócio de forma a obter retorno sobre o investimento", completa Azarito, da Softtek Brasil. **Logweb**

O que esperar em um ano novo com novos governos federal e estaduais? Quais os sentimentos do setor empresarial?

A análise, nesta matéria especial, é feita no plano geral da economia e, também, mais especificamente, sob o aspecto da logística. As visões são de profissionais do segmento, além de representantes do mercado de capitais.

Ano novo, governos federal e estaduais novos. Como estão os sentimentos dos profissionais diante destas mudanças. A revista *Logweb* foi ouvir alguns profissionais, tanto do setor de logística, quanto de outros segmentos, além de especialistas. Veja a seguir os depoimentos.

Como representante do segmento de logística, Rafael Dantas, diretor de vendas da Asia Shipping – multinacional brasileira que atua na gestão de processos logísticos de mercadorias tanto na importação quanto na exportação, utilizando diversos modais como aéreo, marítimo e rodoviário –, vê, neste momento, que toda a América Latina está se voltando para um novo cenário político. Sendo assim, precisamos entender o quanto isso irá impactar de fato os negócios daqui para frente.

"Em minha opinião, o mercado está mais cauteloso que nunca, segurando novos projetos, investimentos e reduzindo estoque para entender as medidas que serão tomadas para a economia com o novo governo", aponta.

Já Ana Flávia Sutil, gerente de Consumer Experience e Operações da Borzo – serviço global de intermediação de entregas expressas que permite a entrega de mercadorias de qualquer peso ou tamanho

dentro da mesma cidade no mesmo dia, por meio de qualquer rota, por diferentes tipos de transporte – avalia que o setor de logística está prevendo um momento de revisão e aumento de condições trabalhistas em geral, principalmente nas categorias de base, visto que esse assunto é muito presente no discurso do novo governo.

Bruno Ackermann é gestor de fundos logístico da cy.capital, gestora de fundos imobiliários que entrou em operação com seed money da Cyrela, sócia majoritária com 85% do negócio, e gera hoje um fundo de logística e outro de crédito, que somam cerca de 500 milhões em patrimônio.





Dantas, da Asia Shipping: "O mercado está segurando novos projetos, investimentos e reduzindo estoque para entender as medidas que serão tomadas pelo governo"

Ele diz que a empresa entende que o novo governo provavelmente vai, no primeiro momento, impulsionar o consumo, até por conta dos incentivos de Bolsa Família, aumento de salário mínimo, enfim, colocar mais dinheiro no mercado. "Então isso de certa for-



Iltenir Junior, da Qargo: "A maioria dos players no setor está otimista quanto às perspectivas de crescimento e à necessidade de soluções de logística"

ma deve fomentar, no curto prazo, a demanda por galpões, fomentar o setor de logística como um todo, o que é positivo. Por outro lado, a cy.capital enxerga que o mercado de capitais está muito machucado, com juros altos, perspectivas piores da economia no médio prazo, etc. "Então, depois que a fase do consumo passar, provavelmente a conta deve vir no mercado de capitais, e ele já acaba antecipando um pouco esse movimento, então já observamos que os Caps Rates, que são o retorno que o investidor quer para investir no galpão, já estão mais altos. Por conta disto, achamos que vão 'secar' um pouco os investimentos em novos galpões no ano de 2023. Temos uma perspectiva de pouca transação de compra e venda de galpões, menos entregas de galpões novos ao longo deste ano, por conta das variáveis macros."

O gestor da cy.capital também destaca que a maioria dos players do mercado está aguardando para identificar qual será o rumo do governo. Algumas direções distintas estão se desenhando com movimentos antagônicos, com sinais de medidas visando um estado maior, uma preocupação

fiscal menor e, em outros momentos, com declarações de que o fiscal será respeitado. "É uma força que puxa um pouco mais para a preocupação fiscal, uma política econômica mais moderada, mais na linha do governo anterior. Então é importante entender qual dessas forças, afinal, vai ter mais influência no atual governo, e aí dependendo de qual delas vai ser, vamos ter um cenário econômico, juros mais altos ou um cenário um pouco mais estável."

Com base em qual desses dois caminhos o país vai tomar é que vão se basear as decisões de investimento do setor privado, em todos os setores. "Mas, falando do nosso setor imobiliário, focado nas áreas de indústria e logística, achamos que esse certamente vai segurar bastante, até conseguir ter um pouco mais de clareza, de qual caminho o governo federal vai tomar."

Iltenir Junior, diretor executivo da Qargo, transportadora digital de cargas e encomendas que se baseia na economia colaborativa e na análise de grandes quantidades de dados (Big Data), crê que o sentimento do mercado em relação ao novo governo é positivo e otimista. "A indústria está ansiosa para trabalhar com o novo governo para impulsionar o crescimento econômico e melhorar as condições de transporte no país. No entanto, ainda há preocupações quanto ao cumprimento de compromissos fiscais e a realização de reformas estruturais para apoiar o desenvolvimento da indústria. Mas, de maneira geral, o setor está animado com as oportunidades que o novo governo pode trazer."

Pedro Janot é considerado um dos maiores nomes do ramo empresarial brasileiro, com passagem pela Azul, na qual foi presidente, Mesbla, Lojas Ameri-



canas, Richards e foi o executivo escolhido para trazer a marca espanhola Zara para o Brasil. Também atua como palestrante, mentor, conselheiro de diversas empresas e investidor.

E, segundo ele, o atual mercado financeiro tem ideias muito antigas para o Brasil, principalmente se quisermos crescimento para o futuro. Por outro lado, existe uma visão de positivismo no mercado, uma espécie de “pior não fica”. Ou seja, estava tão ruim a situação do país que agora só tende a melhorar. Esta visão positiva pode contaminar os setores, como, por exemplo, o varejo, que vem trazendo grandes desenvolvimentos desde já. Este ano, embora tenha recém-começado, de uma maneira geral, cresceu 21% sobre o mesmo período do ano passado. “Pensando neste novo cenário para os meus investimentos e para as minhas empresas, eu estou com um pé no acelerador e outro pé no freio. São sentimentos e estratégias quase antagônicos, mas estou me preparando. Ao primeiro sinal de centelha, eu largo o pé do freio e afundo no acelerador!”

Esta é a abordagem que sempre usei. Porque tenho uma crença muito grande de que os problemas internos são muito maiores do que os problemas externos, na medida em que a gente foca no nosso negócio, dentro da nossa empresa, essa diferença vem rapidamente”, completa Janot. Helcio Takeda, sócio sênior da Pezco Economics – consultoria econômica com prêmios nacionais e internacionais por suas projeções e cenários macroeconômicos e setoriais e altamente reconhecida em suas práticas de regulação de mercados, projetos de infraestrutura e análise econômica de riscos –, diz que, aparentemente, há um sentimento ambíguo do mercado com relação ao novo governo. De um lado, expectativas de que o discurso do diálogo contribuirá na direção da pacificação do país, embora pontualmente, os discursos realizados até o momento ainda mantenham elementos da polarização presentes na campanha eleitoral. Do outro, temores acerca da preferência pelo incremento da despesa pública (com conse-



Segundo **Janot**, existe uma visão de positivismo no mercado, uma espécie de “pior não fica”. Ou seja, estava tão ruim a situação que agora só tende a melhorar

quente pressão sobre a carga tributária e endividamento público) e as indicações de que as reformas relevantes aprovadas desde 2016 serão revisadas pior o ambiente de negócios e limitem a participação das fontes privadas no financiamento dos projetos de investimento. A consequência da materialização destas intenções seria uma redução do PIB potencial, inflação acima da média do período 2017-2022 e maior endividamento público.

“A agenda do novo governo aumenta claramente os desafios para o setor privado. A preferência pela expansão do gasto público levará ao inevitável aumento do endividamento público e da carga tributária. A consequência final será maior pressão inflacionária – a inflação brasileira não convergirá para a média observada nos países emergentes – e maior exigência de prêmio de risco, encarecendo o custo do capital. Associada às intenções de revisões das reformas estruturais, a tendência é de degradação do ambiente de negócios, com implicações negativas e não desprezíveis sobre o PIB potencial do país”, lamenta Takeda.





Takeda, da Pezco Economics:
 “A preferência pela expansão do gasto público levará ao inevitável aumento do endividamento público e da carga tributária”

E a logística?

Com relação às perspectivas exclusivamente de logística, Dantas, da Asia Shipping, acredita que o debate sobre nearshore será uma grande tendência em 2023. A pandemia chacoalhou o mercado de comércio exterior e fez vários players repensarem a logística internacional. “A dependência exclusiva da China como o principal fornecedor provocou questionamentos e reacendeu a pauta de nearshore como forma de evitar a quebra da cadeia logística e garantir preços mais competitivos. Acredito que será uma grande oportunidade para a Índia, México e Sudeste Asiático. Os principais desafios são crise global, possível recessão nos Estados Unidos e na Europa, e a necessidade de integração digital e multimodal. Atualmente, o maior problema na cadeia de suprimentos é a falta de visibilidade total das informações. A Asia Shipping está trabalhando em uma nova solução para conectar todas as informações e evitar esse tipo de gargalo. A integral digital e multimodal permite uma ação preditiva e preventiva.”

Gabriela Guimarães, vice-presidente de Operações de Varejo e



Gabriela, da DHL Supply Chain:
 As grandes transformações aumentam a necessidade de flexibilidade e agilidade dos processos logísticos, gerando oportunidades

E-commerce da DHL Supply Chain – unidade de negócios do Grupo Deutsche Post DHL responsável pela armazenagem e distribuição de cargas – lembra que a empresa tem investimentos importantes programados até 2025 e mantém expectativas positivas. Especialmente nos mercados de transportes, e-commerce e real estate. As cadeias de suprimentos continuam a passar por profundas transformações e o contexto de grandes transformações aumenta a necessidade de flexibilidade e agilidade dos processos logísticos, o que acaba gerando oportunidades. “Vamos continuar investindo também em inovação e digitalização, fortalecendo a resiliência e eficiência das nossas operações.” Iltenir Junior, da Qargo, ressalta que as perspectivas para o setor de logística são otimistas. “Acredito que a demanda por soluções de logística e transporte de cargas continuará a crescer, especialmente com o aumento da globalização e da necessidade de entregas rápidas e confiáveis. Além disso, vejo uma tendência crescente de automação e tecnologia no setor, o que pode aumentar a eficiência e a qualidade dos serviços de logística.”

EnerSys®

Carregador de Bateria Tracionária de Alta Frequência Modular com exclusivo perfil de carga IONIC

Quem faz a melhor bateria só poderia fazer o melhor carregador!

IMPAQ



HAWKER

Solicite uma cotação:

 **11 2462.7520**
info@br.enersys.com
www.enersys.com

Em relação ao mercado de maneira geral, o diretor executivo da Qargo diz que o sentimento é semelhante ao seu. “A maioria dos players no setor está otimista quanto às perspectivas de crescimento e à necessidade de soluções de logística e transporte de cargas. No entanto, há preocupações quanto às questões regulatórias e ao aumento dos custos logísticos, o que pode afetar a competitividade do mercado. De maneira geral, acredito que o mercado está animado com as oportunidades de crescimento e inovação neste setor.”

Para Ana Flávia, da Borzo, o mercado de entregas deve se manter em expansão, principalmente pela continuidade do bom momento visto pelas empresas de comércio eletrônico – que já fazem parte do cotidiano dos consumidores.

“Também acreditamos que mudanças importantes possam auxiliar o setor, como a abertura de negociação para logística intermunicipal quanto dentro dos próprios municípios.”

Entre outras possibilidades e tendências que a Borzo vê para esse ano de 2023 está a implementação do 5G, que pode auxiliar os motoristas a terem uma conexão de internet mais rápida e segu-



Para **Ana Flávia**, da Borzo, a abertura de negociação para logística intermunicipal quanto dentro dos próprios municípios deve incentivar o setor de entregas



Ackermann da cy.capital: “Temos perspectiva de pouca transação de compra e venda de galpões, menos entregas de galpões novos, por conta das variáveis macros”

ra. “Também acompanhamos as melhorias tecnológicas do setor, atualizando e adaptando nossa plataforma com diversas funcionalidades, como monitoramento em tempo real, multientrega e outros.” De fato, a logística continua sendo o ponto focal, em especial no varejo e mais especificamente no e-commerce, porque essas empresas têm de finalizar a jornada de compra com excelência e realizar a última milha dentro do prazo comprometido, coloca, agora, Janote. Então, o desafio é muito grande no intuito de fazer o faturamento dessas entregas para que o cliente receba no prazo, com qualidade, segurança, conforto e encantamento, claro. “Portanto, eu não chamo de ‘a última milha’, eu gosto de chamar de ‘o último metro’, justamente para enfatizar essa proximidade com o consumidor e a necessidade de a logística trabalhar com eficiência até o fim. O último metro é a chegada à sua casa e, dessa forma, o desafio é bastante grande.”

Com relação aos desafios vistos pela Cy.capital, Ackermann diz que a empresa imagina um ano difícil – pelo mencionado anteriormente, os mercados de

capitais fechados, aguardando a captação. “Provavelmente vamos ter um desafio grande, os fundos imobiliários em geral vão ter desafios grandes para captar, o capital vai ser escasso. Mas, por outro lado, vemos isso também como oportunidade. À medida que você tem menos dinheiro no mercado girando, menos interessados, menos investidores atrás de comprar novos terrenos, novos galpões, você acaba diminuindo a demanda por esse tipo de ativo.”

E o gestor de fundos continua: “Caindo a demanda você encontra boas oportunidades, principalmente de comprar um ativo com um valor mais competitivo, mais barato, do que você compraria num mercado muito grande. Aqui temos a vantagem de ter a Cyrela por trás, e estar muito bem capitalizada, então temos uma vontade de buscar oportunidades e de utilizar essa não necessidade de captação, utilizar esses recursos disponíveis aqui, para tentar fechar bons negócios durante esse ano e tentar aproveitar um pouco dessa situação, um pouco mais caótica, que eventualmente vamos ter. Os desafios são os de sempre,





Tuolla, da Pezco Economics:
 “A deterioração do ambiente de negócios traz grandes desafios às empresas do setor de logística, com novas pressões de custos

vamos continuar monitorando a construção, as novas tendências do mercado logístico, temas ESG, então acho que os desafios do dia a dia serão os mesmos”. Finalizando, Frederico Tuolla, sócio sênior da Pezco Economics,

avalia que, do lado positivo, o mercado de logística ainda sentirá os benefícios advindos das amplas reformas microeconômicas e dos efeitos dos diversos programas de concessões de ativos de infraestrutura dos governos federal e subnacionais, que foram realizados nos últimos anos, pois esses efeitos são diluídos no tempo. Porém, esses ganhos tendem a arrefecer e, para alguns segmentos, podem até se reverter já a partir dos próximos meses. “A nova composição de governo, fortemente orientada a objetivos políticos e condicionada por uma orientação geral que não privilegia abordagens pró-mercado, tende também a produzir estratégias com resultado mais seletivo, beneficiando grupos específicos. Um dos grupos beneficiados são os exportadores de commodities que podem

se beneficiar do enfraquecimento do Real brasileiro.”

Adicionalmente, continua o sócio sênior da Pezco Economics, a deterioração do ambiente de negócios no país traz grandes desafios às empresas do setor de logística, que deverão lidar com novas pressões de custos de vários tipos, ao mesmo tempo em que experimentarão redução no ritmo de crescimento da demanda, além de incertezas regulatórias.

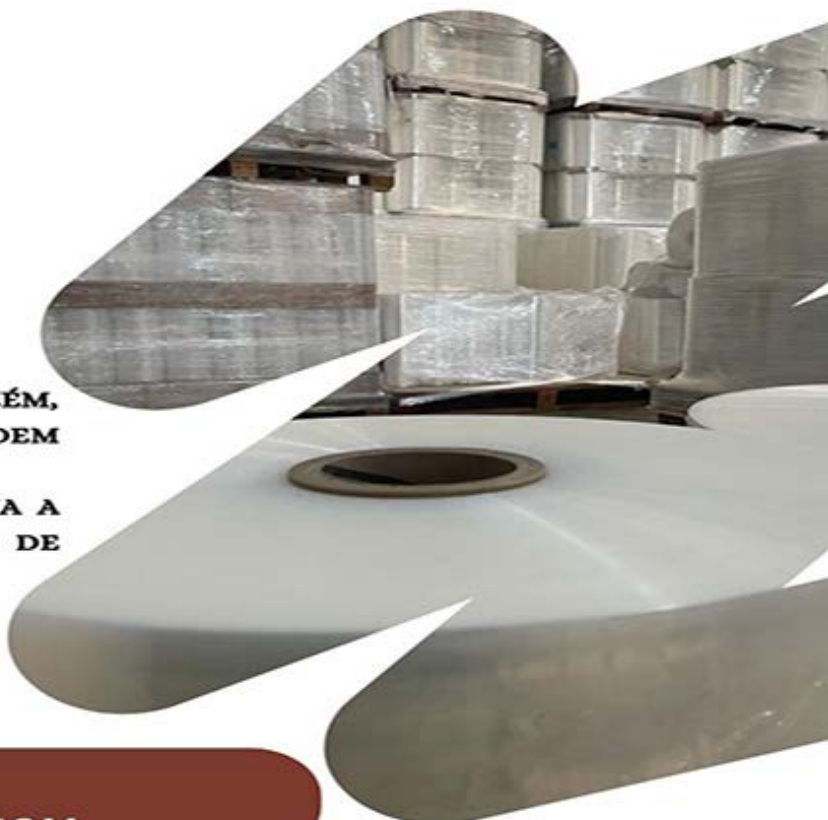
O ano de 2023 traz um ambiente desafiador que exigirá cautela e atenção das empresas de logística. As estratégias serão mais conservadoras e os orçamentos de investimento de capital no setor deverão ser cuidadosamente avaliados frente ao custo de capital mais elevado e à incerteza nas tendências das estratégias macroeconômicas e setoriais do país. Logweb



FILME STRETCH

O FILME STRETCH AJUDA NO ESTOQUE E MOVIMENTAÇÃO DOS PRODUTOS NO ARMAZÉM, PROTEGENDO-OS DE AVARIAS QUE PODEM OCORRER INTERNAMENTE.

O FILME STRETCH MTORRES PROPORCIONA A MELHOR SEGURANÇA NO EMPILHAMENTO DE TODOS OS TIPOS DE CARGAS.



 (11) 99270-9373

 VENDAS@MTORRESPACK.COM



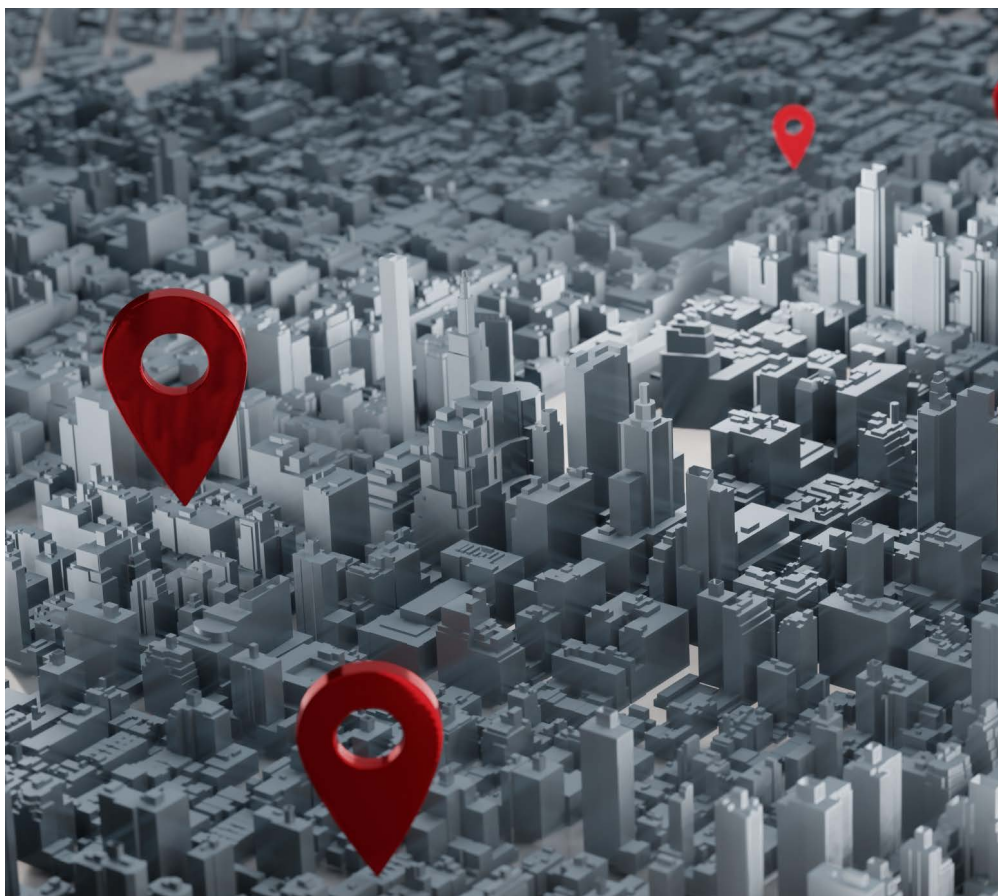
AVENIDA. LUIZ ALVES CARDOSO SOBRINHO, N° 50, DOS TENENTES - EXTREMA/MG

O monitoramento de motoristas já é uma realidade no Brasil? E como fica a questão da privacidade do condutor?

Não só do condutor, como também de outros passageiros do veículo. Mas, esta matéria especial também apresenta os recursos que estão disponíveis hoje – com destaque para a tecnologia –, os objetivos, benefícios e as tendências.

O motorista é um dos principais pontos de contato das empresas com seus clientes, levando mercadorias e serviços, e criando um relacionamento de longo prazo. Mas, em muitos casos, ele ainda não recebe o investimento adequado em tecnologia e treinamentos, o que faz com que não performe em sua plenitude. Dessa forma, o investimento nos motoristas é uma das maiores oportunidades atualmente. Inovações na tecnologia ganham cada vez mais destaque e novas ferramentas nascem para aperfeiçoar as condições de segurança e oferecer dados que orientem melhor os motoristas na conduta correta de direção.

“Atualmente, o mercado conta com inovações como videotelemetria e suas integrações, como ERP, ponto eletrônico, cartão combustível etc. Porém, ainda é necessário que as empresas invistam na digitalização das operações. O Índice de Produtividade Tecnológica (IPT), desenvolvido pela TOTVS em parceria com a H2R Pesquisas Avançadas, mostrou que no setor de logística apenas 15% dos prestadores de serviços logísticos e 6% dos embarcadores exploram um melhor potencial da tecnologia.



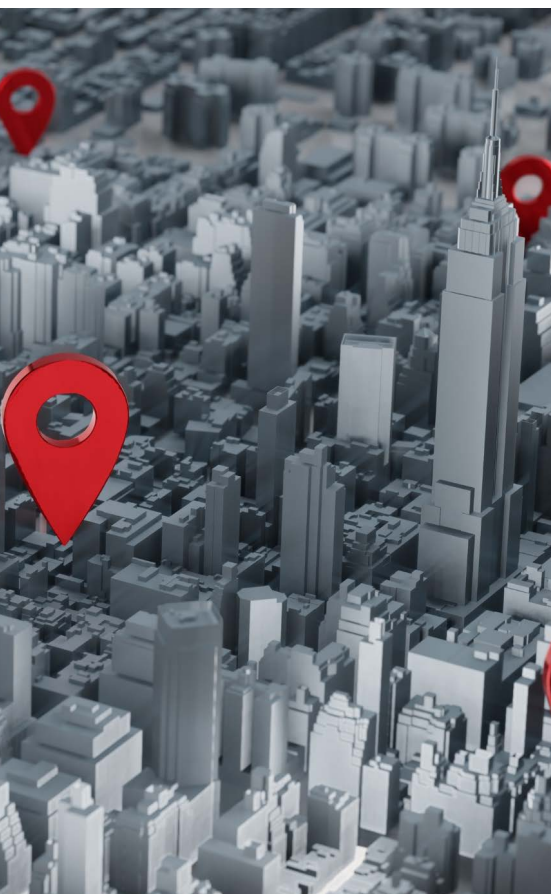
A Cobli investe em tecnologias que digitalizam o dia a dia do motorista, como recebimento de rotas, checklists e provas de conclusão, trazendo mais velocidade, autonomia e acurácia para seu trabalho. Para a segurança, a inteligência artificial da Cobli Cam identifica comportamentos de risco, como direção ao celular ou sono, e emi-

te alertas instantâneos na cabine para que o condutor adote uma condução mais segura.”

Portanto – continua Rodrigo Mourad, cofundador e presidente da Cobli, uma FleetTech de gestão de frotas que utiliza Internet das Coisas (IoT) e Inteligência de Dados para descomplicar e potencializar a operação –, investir nos motoris-

tas é investir no melhor relacionamento com seus clientes.

Também se referindo aos diversos recursos tecnológicos hoje disponíveis para o monitoramento de motoristas, Bruno Carvalho, diretor comercial e sócio da Avantia – considerada uma das líderes em tecnologia para segurança eletrônica – lembra que eles também servem para monitorar o comportamento do veículo e acompanhantes. “Hoje é possível identificar com Inteligência Artificial e análise inteligente de vídeo se o motorista está apresentando sinais de fadiga, gerando alar-



mes em tempo real para uma central de comando e controle, identificar uma arma dentro ou fora do veículo, identificar força G de arrancada e frenagem fora do padrão, ter um botão de pânico, fazer rastreamento da frota, obter uma comunicação bidirecional em tempo real, entre várias outras tecnologias que já

estão elevando o nível de gestão do transporte no Brasil.”

À parte da tecnologia, Eduardo Canicoba, vice-presidente da Geotab para o Brasil – provedora global, líder em telemática – lembra que o gerenciamento de motoristas pode ser feito de diversas maneiras, com recursos manuais, como planilhas de controle de horário de trabalho e abastecimento de combustível, até sistemas mais robustos, capazes de identificar comportamentos dos condutores ao volante e informações importantes sobre a rota e a estrada.



Segundo **Carvalho**, da Avantia, com o monitoramento é possível diminuir perdas, acidentes e comportamentos de riscos, com rápido retorno sobre o investimento

“Na Geotab, trabalhamos com a tecnologia de telemática, que automatiza o monitoramento e a análise de dados gerados pelas frotas. Oferecemos um conjunto de ferramentas para o monitoramento de motoristas, que contemplam: cartão de pontuação de segurança do motorista; identificação de tempos de paradas inesperadas; horários precisos de chegadas e saídas; quilometragem percorrida na viagem; identificação do condutor; integração com câmeras; sistemas avançados para notificação e reconstrução de colisões; painéis de controle de conformi-

dade; relatório de excesso de velocidade e violações do cinto de segurança”, diz Canicoba.

O monitoramento acontece a partir da instalação do dispositivo telemático GO9, da Geotab, no veículo, que coleta informações sobre o funcionamento do motor, consumo de combustível, comportamento do motorista, emissão de gases poluentes, entre outros, e atualiza esses dados em tempo real em uma plataforma conectada à nuvem. Essa visibilidade permite o controle e a automação de operações como o gerenciamento de motoristas. O sistema também pode ser integrado a câmeras, sensores de temperatura, por exemplo, e dispositivos de alertas, para acompanhar e notificar em tempo real situações de risco para o motorista e a carga.

“O futuro da telemetria estará voltado para a segurança. A novidade transita pelo uso de sofisticados algoritmos de grande complexidade, responsáveis pelas análises comportamentais e segurança que valorizam o desempenho dos motoristas.”

Ainda na visão de Fábio Acorci, diretor comercial Corporate da Ituran Brasil – multinacional israelense que oferece serviços para prevenção de roubo e furto de veículos e gestão de frotas, entre outros – a tecnologia permite definir, semana após semana, a utilização real do veículo, por meio de alertas de colisão em caso de acidente, de excesso de velocidade, curvas perigosas, frenagem, entre outros comportamentos de direção. “O sensor de fadiga emite alertas de sono, cigarro, celular e outros comportamentos que podem ser perigosos durante a direção dos veículos. O sistema ADAS (Advanced Driver Assistance Systems), que durante o percurso escaneia a rota, calcula a distância e a velocidade dos veículos à frente com alertas

de segurança para o condutor, que hoje são grandes aliados.”

A Omnilink – que oferece integração completa de soluções para gerenciamento de risco, gestão de frotas, rastreamento de veículos, telemetria avançada, iscas eletrônicas de cargas e câmeras embarcadas – também disponibiliza tecnologias capazes de acompanhar e gerir o comportamento e a segurança do motorista ao volante. “Uma delas é o Omnisafe, solução que utiliza câmeras embarcadas com sensores para detecção de cansaço e ações inseguras do motorista, como falar ao celular. Outra ferramenta é a Omnitelemetria, que identifica, através das informações geradas pelo próprio veículo, como ele está sendo conduzido, informando usos incorretos do freio e do acelerador, marcha lenta, variações anormais do tanque de combustível, riscos de tombamento e uma série de outros fatores que colocam em risco tanto o motorista, quanto a carga e o veículo. Importante citar ainda o Omnijornada, solução que mapeia a jornada de trabalho dos condutores segundo a lei 13.103/2015, se adaptando às regras de cada transportador”, relaciona Fabricio Fatuch, diretor comercial e de marketing da empresa.

No caso da Optalert – considerada pioneira e líder na detecção prévia de fadiga em trabalhadores em funções de alto risco – Raphael



“As informações captadas pelos sistemas de câmeras, telemetria ou jornada ficam disponíveis apenas para os gestores da operação”, explica **Fatuch**, da Omnilink

Fortes, gerente Global de Operações da empresa, também são oferecidas várias ferramentas para monitoramento de sonolência: ferramenta web de monitoramento em tempo real; serviço de SMS em situações de risco (nível elevado de sonolência de indivíduos); portal on demand para geração de relatórios e análises históricas, exibindo tendências e comparativos; e conexões de base de dados que permitem cruzar os dados de sonolência com dados operacionais de tecnologias terceiras.

“Nossos clientes conseguem ter a visibilidade dos seus pedidos através da nossa ferramenta de tracking, e nosso monitoramento também tem acesso ao acompanhamento em tempo real das nossas entregas, dando segu-

rança e visibilidade aos nossos parceiros. Conseguimos ter a localização exata dos condutores, garantindo a segurança e a transparência aos nossos clientes.”

A explicação é de Jefferson Roberto Macedo, supervisor de operações, control tower e projetos de expansão Uello, logtech de entregas urbanas que tem como foco o uso de tecnologia para otimização e integração de recursos.

Objetivos e benefícios

Pelo exposto na questão anterior, já é possível inferir os objetivos e benefícios do monitoramento dos motoristas.

Neste contexto, Canicoba, da Geotab, destaca que o monitoramento dos motoristas busca melhorar a segurança, acompanhar a rotina, identificar problemas e oferecer soluções para casos de condução distraída e outros comportamentos de direção arriscados.

Como benefício, empresas e motoristas têm mais respaldo sobre suas responsabilidades e podem criar um ambiente de trabalho mais seguro. Esse controle também pode ser útil para implementar sistemas de pontuações, ranking e bonificação para os motoristas. Ou seja, o controle de jornada pode ajudar a proporcionar mais segurança nas estradas, reforça garantias jurídicas, otimiza procedimentos logísticos e melhora a relação de con-





Acorci, da Ituran: Com a análise comportamental do motorista, também há redução de custos de manutenção e aumento da segurança dos condutores e dos pedestres

fiança entre condutor e empresa. Além disso, o benefício mais importante da implantação de recursos telemáticos nas frotas é ajudar na diminuição dos acidentes, o que, consequentemente, impacta no salvamento de vidas – para isso, o uso da tecnologia no transporte frota é algo que se torna inestimável. Mourad, da Cobli, por sua vez, ressalta que a tecnologia é o caminho para melhorar o relacionamento com o cliente, digitalizar o trabalho do motorista, reduzir custos e aumentar a segurança no trânsito. O uso de soluções tecnológicas dá mais visibilidade para potencializar a operação, ajudando a evitar acidentes e, assim, diminuir o impacto deles nos custos da frota e aumentar a segurança do motorista. “Observamos, inclusive, casos de redução de até 50% no número de incidentes em empresas que adotaram a Cobli Cam.” Acorci, da Ituran, também aponta que os objetivos e benefícios são principalmente na segurança do motorista, redução de custos e preocupação com pedestres. Com a análise comportamental do motorista, além de prevenir acidentes, há uma redução de custos de manutenção, aumento da segurança dos con-

dutores e dos pedestres, além de proporcionar auxílio em casos de emergência.

“O principal benefício de uma gestão assertiva sobre os motoristas da operação é o aumento da segurança e a redução de acidentes. Estes dois fatores combinados trazem a redução de custos, o aumento da produtividade e a valorização da vida dos condutores”, completa Fatuch, da Omnilink.

Mais ainda, Fortes, da Optalert, revela que o monitoramento oferece uma camada superior de proteção ao motorista/operador de equipamento pesado. A responsabilidade de tomada de resposta não fica somente na mão do motorista, mas também com o profissional de monitoramento que garante a execução do procedimento de gestão de fadiga. “É comum motoristas excederem os limites, assumindo o seu próprio risco. Porém, com o monitoramento, esse risco adicional é mitigado.”

Realidade

No Brasil, ainda existe uma oportunidade enorme de crescimento de plataformas de inteligência. Segundo a Berg Insight Fleet Management, existem aproximadamente 11 milhões de veículos comerciais no país e 30 milhões na América Latina. A adoção em telemetria no Brasil é de apenas aproximadamente 20%, enquanto nos Estados Unidos é de aproximadamente 60%.

“O avanço da tecnologia para o segmento de frotas é indiscutível, mas ainda pouco aplicado pelas empresas – que optam em seguir com a gestão via planilhas de Excel e WhatsApp ou não exploram todo o potencial das funcionalidades a seu favor. Só que esse é um caminho sem volta para quem quer levar vantagem sobre os concorrentes.”

Ainda segundo Mourad, da Cobli, em sua análise sobre se o monitoramento de motoristas já pode ser considerado realidade no Brasil e o que falta, uma gestão eficiente e conectada da frota propicia economia e segurança. O processamento das informações evidencia os indicadores que precisam ser aprimorados e a estratégia que deve ser desenvolvida. Além disso, é fundamental para a redução dos riscos – tanto para pessoas quanto para marcas. De acordo com um estudo sobre telemetria com vídeo realizado pela Frost & Sullivan, a adoção combinada dessas tecnologias resultou em 60% de redução no número de colisões, 65% menos eventos envolvendo excesso de velocidade e 80% de redução de episódios de distração ao volante.

“O monitoramento dos motoristas já pode ser considerado uma realidade presente e disponível. O que falta é investimento por parte das grandes empresas de logística e transporte e considerar que com essa tecnologia é possível diminuir perdas, acidentes, comportamentos de riscos, podendo visualizar rapidamente um retorno sobre o investimento”, diz, agora, Carvalho, da Avantia.

Também avaliando que o monitoramento já é considerado um fator importante entre as empresas de transporte de carga, Canicoba, da Geotab, destaca que, no entanto, é possível melhorar essa realidade com o investimento em mais tecnologia. Sistemas de gestão conectados podem ajudar a automatizar essa tarefa e registrar dados mais confiáveis. Com o uso de tecnologia, os gestores podem ter insights além da jornada de trabalho e das entregas, acompanhando o desempenho dos veículos, uso de combustível, rotas percorridas, a fim de tornar a gestão mais eficiente.

Tendências

As tecnologias tendem a evoluir cada vez mais, aumentando a assertividade e acurácia, como também com custos menores. Em especial as tecnologias em nuvem terão maior espaço, integradas com aplicativos no celular, onde interagirão entre si fazendo um verdadeiro sincronismo de informações para tomadas de decisão em tempo real. Esta é a avaliação do diretor comercial e sócio da Avantia, falando sobre as tendências neste segmento.

A videotelemetria é a nova fronteira da gestão de frotas – diz Mourad, da Cobli. Em um país cuja frota de automóveis ultrapassa 107 milhões de unidades e onde 632 mil acidentes e 11 mil mortes no trânsito foram registradas em 2021, segundo o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Renaest), empregar tecnologias que auxiliam na condução e que fornecem a visibilidade do comportamento do motorista no trânsito ajuda a melhorar essa estatística, que impacta toda a sociedade.

Um dos desafios do setor está no investimento em tecnologias já existentes e não na criação de novas. A instalação de câmeras veiculares, por exemplo, não é recente, mas evoluiu para se tornar cada vez mais inteligente, integrada e acessível. Nos Estados Unidos já acontecem mais instalações de videotelemetria do que de sistemas mais básicos, como GPS e rastreadores. O Brasil está começando a jornada agora e irá colher muitos benefícios. A inteligência de dados também deve ser cada vez mais preditiva e importante na tomada de decisões para realocação de recursos e eficiência de custos. Ou seja, para melhorar o que sua operação já tem. Além disso, contribui para a

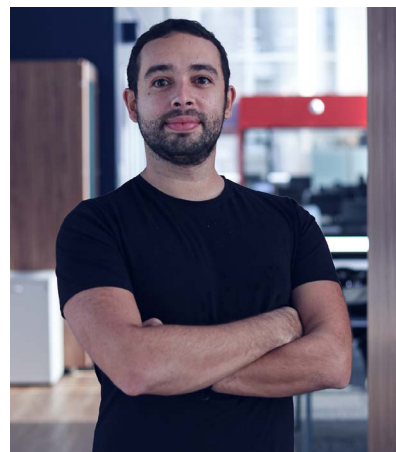
identificação de padrões, previsão de demanda, apontamento de falhas, gargalos e ineficiências. “O que vemos nessas novas tecnologias, principalmente IoT e ciência de dados, é que a sua adoção é inevitável, assim como foi o computador, e que o benefício se dará para quem conseguir adotar mais cedo e assim colher os benefícios por mais tempo”, completa o cofundador e presidente da Cobli.

Já Canicoba, da Geotab, destaca que a telemática veicular é a tecnologia mais avançada para a gestão de frotas e monitoramento de motoristas. De maneira geral, a maior diferença entre telemática e outras tecnologias veiculares, como a telemetria, por exemplo, está na capacidade adicional da telemática de efetuar a leitura dos dados dos veículos de forma mais completa e precisa, analisando, por exemplo, falhas do motor, detecção e reconstituição de acidentes, comportamentos de condução dos motoristas, entre tantas outras informações.

Além disso, a alta capacidade de uma plataforma telemática permite o processamento de bilhões de pontos de dados todos os dias, fazendo com que seja, assim, uma solução de Big Data.

“Entregar valor na gestão otimizando as informações, imagens e relatórios de forma rápida e online, se valendo de diferentes canais de comunicação e aplicações web, assim como a utilização de câmeras, sensores e algoritmos que conseguem identificar o cansaço e comportamentos perigosos ao volante mesmo com o uso de óculos de sol, por exemplo, ou com pouca iluminação.” Estas são as tendências apontadas por Fatuch, da Omnilink.

Para Fortes, da Optalert, estas são ditadas pelo fato de as empresas se preocuparem com a seguran-



Mourad, da Cobli: A adoção das novas tecnologias para monitoramento do motorista é inevitável, e o benefício se dará para quem conseguir adotá-la mais cedo



“O monitoramento faz parte de uma política que ajuda os gestores a proteger os ativos mais preciosos da empresa, os motoristas”, diz **Canicoba**, da Geotab

ça e saúde dos colaboradores, assim como as consequências negativas quando ocorrem acidentes de trabalho – alguns exemplos são a má repercussão na mídia, impacto negativo no custo de seguros, indenizações, etc. “Por esse motivo, a tendência no mercado é a implementação de uma ferramenta de detecção de sonolência para operadores de frota móvel que inclui o monitoramento ativo dos motoristas. Apesar da tecnologia em si apresentar uma redução comprovada de mais de 60% no perfil de risco de acidentes relacionados à sonolência, com o

monitoramento ativo o perfil de risco pode ser superior a 98%."

E Macedo, da Uello, conclui esta questão ressaltando que "caminhamos para um monitoramento tecnológico, com a menor intervenção humana e mais automação. No caso dos condutores, antes mesmo de efetuarem um acionamento com alguma ocorrência, dúvidas ou imprevistos que impactam diretamente na experiência da entrega dos nossos clientes, conseguimos nos anteciparmos com uma solução tecnológica ágil, resolutive e eficaz".

Privacidade

Por tudo o que foi colocado, fica uma dúvida: o monitoramento do motorista não interfere na questão da privacidade?

Na visão de Carvalho, da Avanti, não, haja vista que todas as imagens estão protegidas com as regras da LGPD (Lei Geral de Proteção de Dados), são visões gerais com análise de vídeo dentro e fora do veículo que servem para segurança e preservação do próprio motorista e ocupantes do veículo. "Então, estabelecer regras transparentes onde o motorista tenha plena ciência do que está sendo previsto em projeto, e que esse alinhamento seja regulamentado entre a empresa e o colaborador é essencial para o sucesso do projeto."

Vale destacar, também, que a Lei do Motorista (ou Lei 13.103/2015) exige o acompanhamento do comportamento dos condutores para comprovar que as regras na relação empregado x empregador estão sendo cumpridas. Da mesma forma, ela é responsável por garantir a integridade do condutor. "Assim, o monitoramento faz parte de uma política que visa a segurança e ajuda os gestores a proteger os ativos mais precisos da empresa: as pessoas – ou, no



Fortes, da Optalert: Com o monitoramento, a responsabilidade de tomada de resposta fica com o motorista e com o profissional de gerenciamento do sistema

caso, os motoristas", acrescenta Canicoba, da Geotab.

Todas as informações captadas pelos sistemas de câmeras, telemetria ou jornada ficam disponíveis apenas para os gestores da operação e focam diretamente no aumento da segurança e na preservação da vida do próprio condutor, também informa Fatuch, da Omnilink. O motorista é parte deste processo e está ciente das tecnologias embarcadas nos veículos.

Já o sistema Optalert não usa imagens pessoais para determinar os níveis de sonolência. "Na verdade, não são utilizadas informações pessoais que possam comprometer a integridade da privacidade do indivíduo. Sob a autorização do cliente e seus colaboradores, é possível identificar os motoristas por nome (completo ou parcial), matrícula ou turma/grupo. Os acessos aos dados de sonolência são protegidos e controlados", explica Fortes.

"Respeitamos a privacidade de todos os dados compartilhados com os motoristas e tratamos com muito cuidado a questão do compartilhamento da informação. O monitoramento é uma ferramenta já pensada para a própria segurança do condutor, garantindo que o mesmo esteja bem amparado, seguro em suas entregas, não compartilhamos nenhum dado sensível dos clientes ou do próprio condutor. Não, o monitoramento não interfere na questão da privacidade!", completa o supervisor de operações, control tower e projetos de expansão da Uello. Logweb

Gerenciamento de Riscos: uma visão geral, abrangendo empresas, profissionais e ações a serem tomadas

Afinal, aqui são tratados temas como eficiência do GR para reduzir custos do seguro, como identificar riscos e mitigá-los, posições das áreas de GR e de seguros e o que se exige de um profissional para trabalhar na área, entre outros.

Começamos esta matéria especial de *Logweb* com uma pergunta: Por que uma das formas mais eficazes de diminuir o custo do seguro é aumentar a eficiência do Gerenciamento de Riscos?

A primeira resposta é de Vânia Rios, diretora de vendas da Viasat, INTELIE – que combina uma plataforma de Inteligência Operacional com o software considerado líder em tecnologia de satélites.

Ela diz que, ao investir em análise de riscos, é possível prevê-los e mitigá-los para, consequentemente, diminuir o valor do seguro a ser pago. “Por exemplo, no caso de uma empresa de entrega, se o caminhão das cargas possui rastreadores de geolocalização capazes de identificar desvios de rota, pode ser um fator que diminui o valor do seguro da carga. Da mesma forma que a quantidade de tempo em que uma pessoa possui carta de motorista pode diminuir ou aumentar o valor do seguro do carro.”

Sérgio Caron, diretor de Marine & Cargo da consultoria de riscos e corretora Marsh Brasil, também responde: porque um Gerenciamento de Riscos eficiente é capaz de mitigar ou eliminar as perdas en-

contradas nas empresas, trazendo equilíbrio entre o nível de risco e o nível de vulnerabilidade dos sistemas de proteção existentes, o que gera equilíbrio financeiro e melhores condições para o custo de seguro, revertendo riscos anteriormente declinados para aceitáveis.

“Um Programa de Gestão de Riscos tem que ser preditivo, integrado e contínuo. Somente assim proporcionará a eficiência que irá impactar positivamente nas operações de transporte e, consequentemente, no custo do seguro. As transportadoras, os embar-



cadadores e Operadores Logísticos que optam por atuar com um Programa desse tipo aumentam substancialmente as chances de reduzir seus riscos porque, ao focarem neste modelo de gestão, conseguirão identificar e mitigar potenciais ameaças às suas empresas, além de obterem maiores e melhores possibilidades de implantarem processos e tecnologias adequados e nas proporções corretas que seus riscos e modelo de transporte necessitam."

Ainda de acordo com Ricardo Monteiro, diretor de Gerenciamento de Riscos da Pamcary – considerada pioneira na oferta de soluções integradas em seguros, Gestão de Riscos logísticos e assistência 24hs para o atendimento de eventos que ocorrem no transporte multimodal de cargas no Brasil – um bom Programa de Gestão de Risco resultará na redução dos custos de seguro, dado que a



Bispo, da SmartLoad:

A efetividade na mitigação de sinistros contribui para um equilíbrio técnico na relação prêmio-indenização da operação de transporte

empresa poderá obter taxas mais atrativas em razão da redução da exposição a todos os tipos de eventos, sejam eles acidentes, roubos ou até avarias. Mas este não é o único benefício – pode haver também a diminuição dos gastos com segurança, evitando investimentos indevidos e excessivos.

Sylvio Bispo, co-fundador e CEO da SmartLoad – Insurtech que atua na gestão da jornada do transporte – completa, destacando que, desde a análise do risco, o subscritor da seguradora pode levar em consideração todos os investimentos para a prevenção de perdas e precificar o risco do seguro com base nisso. Além disso, a efetividade na mitigação de sinistros contribui para que haja um equilíbrio técnico na relação prêmio-indenização daquela operação de transporte. "Com uma operação saudável, o segurado pode, inclusive, pleitear melhorias nos valores dos prêmios, nos momentos de renovação das apólices."

Riscos

Neste contexto, Bispo, da SmartLoad, lembra que, diariamente, as empresas estão expostas a um conjunto enorme de riscos. Então,

como fazer para identificá-los e, em seguida, tomar providências para amenizar eventuais impactos na empresa?

"Um mapeamento operacional e uma análise criteriosa dos relatórios de Gerenciamento de Risco são um bom começo. Estudar inconformidades na operação e oportunidades de melhoria nos processos contribuem para a aplicação de boas práticas e direcionam à implementação de metodologias e cultura organizacional, desde a contratação de funcionários até o engajamento do time. Em complemento, escrutinar processos de segurança é, entre outras medidas, uma providência que ajudará a mitigar os riscos.

Ao fim do dia, os dados são o maior aliado e, com eles, as ações sempre farão mais sentido, quando aliadas ao planejamento e mensuração.

Já Vânia, da Viasat, INTELIE, ressalta que na parte de identificação, as empresas devem ter funcionários e/ou consultorias capazes de mapear os riscos operacionais. Já na parte de providências, a tecnologia fornece meios de monitorar a probabilidade da ocorrência dos riscos e, por meio deles, as empresas conseguem tomar medidas adequadas para amenizar os impactos. Depois disso, deverão inserir no sistema para que seja possível fazer o monitoramento em tempo real e comunicar a probabilidade de ocorrência dos riscos. Caso ocorra, alertas serão emitidos.

"A fase de identificação é fundamental para uma boa implementação da Gestão de Riscos. É a fase na qual será confeccionada a relação dos riscos críticos a que a empresa está exposta. Para identificação desses riscos é importante entrevistar os executivos responsáveis pelas áreas mais críticas, analisar os históricos de sinistros e ocorrências, acompanhar



as operações in loco, entre outras medidas com o foco de identificar os riscos que realmente impactam de forma significativa os objetivos estratégicos da empresa. Após essa fase de identificação dos riscos, é possível tomar as precauções necessárias para mitigação/eliminação das perdas focando tempo, energia e recursos nos riscos críticos e evitando falhas ou focos em riscos secundários", acrescenta Caron, da Marsh Brasil. Pelo seu lado, Monteiro, da Pamcary, reforça que identificar riscos inclui possuir processos e sistemas que permitam conhecer antecipadamente as ameaças às operações de transporte da empresa, seus sinistros, as causas e fatores contribuintes que fizeram com que estes ocorressem. Por isso é necessária a utilização de um modelo de Gestão de Riscos integrado, preditivo e inteligente que reúna milhões de informações e dados históricos para tomadas de decisões cada vez mais rápidas, precisas e ágeis. Isso é um diferencial estratégico e competitivo para mitigar a ocorrência dos diferentes tipos de sinistros.

"A implantação deste modelo deve ser cada vez mais digital e transparente, além de dar visibilidade à logística e à execução do serviço de monitoramento das suas viagens e dos riscos a que estão expostos, antes que os eventos aconteçam. Isso possibilitará a atuação com ações e providências para neutralizar, antecipadamente, a ocorrência dos possíveis sinistros."

Outro fator que não pode ser desprezado – ainda segundo o diretor de Gerenciamento de Riscos da Pamcary – é a experiência e qualidade no atendimento *in loco* dos mais diversos tipos de eventos que possam ocorrer nas estradas e que farão com que impactos e danos à marca sejam os

menores possíveis, além de possibilitar que esta base de dados e inteligência seja continuamente alimentada e atualizada.

Esta inteligência preditiva e sistêmica permitirá adotar o nível de proteção adequado a cada carga transportada e rota, além de ter conhecimento das viagens, sobre o condutor, os produtos mais visados, a probabilidade de ocorrência de acidentes, roubos nos trechos e até outros detalhes, como o *modus operandi* das quadrilhas e os locais mais seguros para realizar paradas.



Vânia, da Viasat, INTELIE:

Ao investir em análise de riscos, é possível prevê-los e mitigá-los para, consequentemente, diminuir o valor do seguro a ser pago

Visão abrangente

Já respondendo à questão sobre "o que se quer dizer quando se solicita, aos responsáveis da área, uma visão mais abrangente do Gerenciamento de Riscos?", Vânia, da Viasat, INTELIE, ressalta que a maioria das empresas faz o mapeamento dos riscos, mas não tem a visão geral de todos os riscos operacionais de uma área. Por exemplo, empresas responsáveis pelo transporte de produtos químicos estão sujeitas a diversos riscos. Por isso, os planos de contingência são efetivos no momento em

que são identificados todos os fatores que geram um risco, tais como: treinamento do motorista para transportar cargas perigosas, manutenção do caminhão e condições climáticas que podem interferir nesse transporte.

Neste contexto, a tecnologia permite que as pessoas possam visualizar todos esses dados em um só lugar e ter uma visão em tempo real da probabilidade da ocorrência de um risco ao monitorar os fatores que geram cada um dos riscos mapeados.

É conhecido por todos que não se gerencia aquilo que não se mede, portanto, partindo deste princípio é importante que o gestor de risco tenha uma visão ampla sobre os riscos a que sua organização está exposta, medindo efetivamente os impactos que os diversos riscos podem causar à corporação e de forma que sejam aplicadas as medidas corretas e eficazes para a eliminação ou mitigação desses problemas. Não se pode apenas focar nos impactos financeiros, mas ampliar as medidas de Gerenciamento de Riscos que sejam capazes de eliminar ou mitigar todos os demais impactos, como, por exemplo, riscos reputacionais e de imagem da empresa, perda de clientes, perda na produtividade, não cumprimentos de contratos e consequentemente multas e penalizações e perda de vantagem competitiva.

"Muitas vezes os riscos de uma empresa estão ocultos e a visão míope não a protegerá de forma adequada, sendo que com numa visão mais abrangente do Gerenciamento de Riscos, tais medidas trarão o menor impacto possível à organização, protegendo seus ativos, bens e negócios, sua proposta de valor, objetivos estratégicos e visão de futuro", adverte Caron, da Marsh Brasil.

Visão abrangente do Gerenciamento de Riscos significa ter uma compreensão clara e completa da exposição da empresa a diferentes tipos de riscos e como eles podem ser mitigados, sejam os de acidentes, avarias, roubo, furtos, extravios e até invasão a depósitos, explica, agora, Monteiro, da Pamcary. Todos podem de alguma forma impactar diretamente no prejuízo à sua apólice de seguros e, consequentemente, à marca.

Outro ponto muito importante que contribui para esta visão mais ampla são as rupturas devido não só a sinistros, mas relacionados a processos logísticos, como atrasos, que podem ocorrer quando uma carga não chega no prazo ou no destino, ou até em condições não ideais para entrega, devido ao processo inadequado de arrumação e acondicionamento. Isso impacta diretamente no nível de serviço e qualidade acordado com o cliente e com o consumidor final. Na verdade, a visão holística do risco envolve inteligência. Resgatar o tema “dados” é imperativo. Atualmente, é fácil consultar fontes, recorrer a networking e contratar especialistas que trabalharão na melhoria dos indicadores, ensina Bispo, da SmartLoad.

Como exemplo, ele cita alguns pontos que envolvem uma operação de transporte rodoviário: a origem da contratação do motorista e do ajudante – plataformas digitais são um grande aliado logístico, mas infelizmente reservam emboscadas através de falsos motoristas que se apropriam da carga, causando seu desaparecimento e protegendo-se legalmente atrás de registros de ocorrência em que, inclusive, configuram como vítimas. “Quando possível, contratar um motorista familiar à operação é sempre o melhor caminho e, evidentemente, um motorista contratado é visto como um ponto ainda



mais positivo na operação”; a análise do trecho a ser percorrido, seus pontos vulneráveis e de risco, locais seguros para pernoite, assistências estratégicas ao longo do percurso, uso de recursos eletrônicos de prevenção, entre outros detalhes, são extremamente positivos de serem planejados previamente; aplicação da meritocracia aos profissionais envolvidos na operação, sejam internos ou externos, tende a reduzir ou mesmo eliminar ocorrências; trazer ao time o entendimento de que a ocorrência de um evento pode trazer transtornos com relação a multas por atrasos, penalidades na apólice de seguros, perda de clientes e até a falência de um negócio, caso não sejam cumpridas as exigências das apólices de seguro. “Dessa forma, é possível sensibilizar todos para que haja maior efetividade nos intentos”, completa o CEO da SmartLoad.

Áreas

“As estruturas empresariais devem atender a necessidade de cada negócio. A área de Gestão de

Riscos pode usar tecnologia para buscar formas de mitigar/evitar riscos, contribuindo para a eficiência operacional e redução de custos, inclusive de apólices de seguro se aplicável.” Agora, Vânia, da Viasat, INTELIE, responde à pergunta: dentro das estruturas empresariais, como definir as posições das áreas de Gerenciamento de Riscos e de Seguros? E completa, sobre se é conveniente manter as áreas de Seguro e de Gerenciamento de Riscos separadas: isso deve ser definido pela empresa que contrata o serviço da plataforma de Gerenciamento de Riscos.

E Monteiro, da Pamcary, completa, destacando que as posições das áreas de Gerenciamento de Riscos e de Seguros devem ser definidas de acordo com as necessidades e estratégias da empresa, com o objetivo de assegurar uma abordagem integrada e eficaz para atingir os melhores resultados para a empresa. É importante mencionar que, dentro das estruturas das empresas, estas duas áreas se complementam e se conectam de várias formas, por isso ambas



devem estar alinhadas em todos os níveis hierárquicos com as metas e os resultados definidos pela governança da empresa, independentemente da área a que estejam vinculadas.

O alinhamento estratégico entre as áreas é aquele que traz os melhores resultados para as companhias, por isso é importante possuir um Programa Integrado de Seguros e Gestão dos Riscos Logísticos. “Quando se distanciam ou se mantêm separadas, as áreas de Seguro e de Gerenciamento de Riscos podem ter uma perspectiva independente e individualizada sobre os riscos da empresa. No entanto, caso isso ocorra por uma decisão da empresa, é importante garantir a colaboração, interação e contato constante entre as áreas ou dos prestadores de serviço que realizam estas atividades.”

Monteiro também diz que, além destas duas áreas, há outros participantes extremamente relevantes que devem constar de um Programa Integrado de Gestão de Seguros e Riscos. São eles: a área de

Transporte e o serviço de Atendimento dos Sinistros na Estrada especializado e de grande abrangência e capilaridade. Todos devem estar conectados neste modelo, de modo a beneficiar e atingir os melhores resultados em custos, performance e redução dos riscos.

Também falando sobre definir as posições das áreas de Gerenciamento de Riscos e de Seguros dentro da empresa, Bispo, da SmartLoad, diz que uma contratação assertiva, valendo-se de um processo seletivo criterioso, é essencial. A partir da identificação das skills de cada colaborador dentro da estrutura, aproveitar o melhor de cada talento também é parte do processo de GR. Discutir o risco claramente com a equipe em sessões de brainstorming também constitui em uma boa prática.

“Em linhas gerais, as áreas de GR e seguros precisam estar alinhadas às áreas de compliance, fraude e operacional. Porém, é comum vermos a área de seguros e GR subordinadas à área de operações ou transportes. O impacto em incluir

essas áreas no escopo de responsabilidade, normalmente, gera conflitos e o uso efetivo de boas práticas do GR é deixado de lado, respeitando-se apenas a demanda e diretriz operacional.”

Via de regra – prossegue o CEO da SmartLoad –, o GR precisa ser a oposição técnica da operação que, por sua vez, caminha muito próxima ao comercial, vendas e/ou CS. É importante gerar independência ao GR dentro das organizações para não sucumbirem aos interesses diretos de frete e demanda.

Já sobre se é conveniente manter as áreas de Seguro e de Gerenciamento de Riscos separadas, ele volta a destacar que são áreas ligadas intimamente. Nas frotas, o acúmulo de ocorrências e suas decorrentes indenizações, quando causam desequilíbrio técnico entre o prêmio de seguro arrecadado, versus o pagamento de indenização, levam a renovação do seguro à mesa de negociação, às vezes com o declínio da companhia na renovação do seguro.

Não diferente disso, nas cargas, a reincidência de eventos de roubo leva a apertos nas regras de GR com o consequente aumento nos custos de contratação, alterações de taxas de seguro, agravos diversos e, igualmente, a uma possível negativa de renovação.

"Isto posto, é conclusivo que manter as áreas próximas e sinérgicas é fator relevante para uma atuação simbiótica entre os setores que, em meu entendimento, devem caminhar juntos", completa Bispo.

Manutenção

Já que o assunto envolve as áreas dentro de Gerenciamento de Riscos, Vânia, da Viasat, INTELIE, lembra que, na situação da manutenção de veículos de cargas, entende-se que o mapeamento de riscos deve estar de acordo com o que a empresa faz de logística – com o que transporta e armazena. "Armazenamento de carga química tem um risco diferente de armazenamento de roupas, por exemplo. Mas o que sempre deve ser verificado em geral é se os requisitos da carga armazenada estão sendo cumpridos durante a transportação."

Também se referindo à importância das áreas de manutenção com relação aos riscos empresariais, o diretor de Marine & Cargo da Marsh Brasil lembra que, no mundo atual, onde a competição entre as empresas é alta, assim como o nível de exigência dos clientes, é fundamental interpretar e agir de forma rápida com estratégias bem definidas para manter a competitividade.

Aumentar a qualidade e confiabilidade dos sistemas, produtos e serviços é fator chave para o desempenho do negócio e, portanto, é de suma importância que as áreas de manutenção mantenham e melhorem os níveis de qualidade

e desempenho. São diversos os riscos empresariais e saber como gerenciá-los torna a empresa mais eficiente e organizada.

"As áreas de manutenção são importantes para a Gestão de Riscos porque podem ajudar a identificar e prevenir falhas, problemas e tendência de rupturas que possam causar danos significativos e danos à empresa. Por isso, é importante atuarem de forma preventiva sobre a orientação de processos e protocolos bem elaborados, que garantam a verificação rotineira que proporcionará maior qualida-



Monteiro, da Pamcary: As posições das áreas de Gerenciamento de Riscos e de Seguros devem ser definidas de acordo com as necessidades e estratégias da empresa

de e menor exposição a riscos", acrescenta Monteiro, da Pamcary. Bispo, da SmartLoad, também lembra que a conservação dos itens de segurança requer atenção especial. Os registros das necessidades do prédio, de cada equipamento, seus contratos, certificados, laudos, vigências, treinamentos e reciclagens, constituem parte íntima do GR. Desde os riscos de incêndio, raio, explosão, até aqueles que envolvem os controles de acesso, passando pelo uso de empresas especializadas para segurança em todos seus níveis – alarmes, imagens, pronta resposta, armazenamen-

to e tratamento de dados etc. –, tudo isso influencia e demonstra o quanto a empresa está preparada para atuar pontual e apropriadamente, incluindo o gerenciamento das crises.

Programa atualizado

Quando perguntado sobre como fazer para que se tenha um programa de Gerenciamento de Riscos sempre atualizado, Vânia, da Viasat, INTELIE é bem sucinta: criar medidas protetivas de acordo com os riscos mapeados pela empresa e fazer a manutenção das informações.

"Contratar prestadores de serviço que tenham boa reputação, capacidade de adequação e resiliência operacional e financeira, que tenham processos bem definidos, estrutura adequada e profissionais especializados já seria um grande passo, pois entendemos que o programa estaria sob uma gestão baseada em tecnologia, pessoas capacitadas e processos contínuos, acompanhado de procedimentos de auditoria, tornando o programa sempre atualizado", aconselha Caron, da Marsh Brasil. Essa estrutura também pode ser orgânica, mas independente disso, o gestor de riscos da organização deverá criar comitês de riscos rotineiros e de crise sob demanda para manter os quadros e programa de Gerenciamento de Riscos sempre atualizados.

"Em resumo, contratar adequadamente, revisar e revisar seus processos, cobrar o aperfeiçoamento desses processos, qualificar os prestadores e seus quadros para execução das tarefas manterá o Gerenciamento de Riscos em bons níveis de controle e atualizado", enfatiza o diretor de Marine & Cargo da Marsh Brasil. O diretor de Gerenciamento de Riscos da Pamcary também pon-

tua que, para manter um programa de Gerenciamento de Riscos sempre atualizado, é importante envolver uma empresa de Gestão de Riscos que realize avaliações regulares e atualize o plano conforme necessidades que refletem as mudanças na empresa, nas operações de transporte, no seu modelo de contratação de parceiros e, principalmente, no ambiente externo de risco.

Outro ponto é que esta tenha expertise, dados e informações em tempo real e online para suportar continuamente este programa. Esse acompanhamento contínuo é fundamental, além do conhecimento e experiência de mercado, capacidade e capilaridade em atender os sinistros e coletar informações em todo território nacional, permitindo, assim, qualidade dos dados e informações que serão um diferencial estratégico de manutenção de bons resultados para empresa.

Já Bispo, da SmartLoad, destaca: não existe um modelo pronto e definitivo. O estudo de caso, a atualização dos planos, bem como suas revisões constantes e o compartilhamento de novos negócios, projetos e clientes para um desenho mais efetivo e aderente a operação e recursos são partes intrínsecas dos processos de GR.

“É comum encontrar inconformidades e tratá-las de imediato e, assim, debruçar periodicamente na operação e mantê-la atualizada quanto aos procedimentos de GR, que devem ser corriqueiros e integrantes aos cronogramas.”

Plano de contingência

Ainda quando se fala em Gerenciamento de Riscos, há de se avaliar a importância de, além de um eficiente programa de Gerenciamento de Riscos, manter ativos planos de contingência.

Caron, da Marsh Brasil, lembra que, para cada risco crítico, é fundamental confeccionar planos de contingência. O gestor de riscos corporativos deve coordenar as ações que serão desenvolvidas por equipes interdisciplinares da organização.



“O profissional de GR deve ser capaz de prever e de compreender as incertezas do ambiente empresarial no qual ele se insere”, adverte
Caron, da Marsh Brasil

Esse plano tem como objetivo organizar os procedimentos e responsabilidades de cada pessoa ou área, de forma a orientar as ações durante um evento indesejado. A eficiência desse plano de contingência é que vai levar a organização a ter o menor impacto possível no seu funcionamento.

De fato, também segundo Monteiro, da Pamcary, os planos de contingência têm caráter preventivo e precisam ter flexibilidade. Eles são importantes porque podem ajudar a minimizar o impacto de eventos adversos, inesperados e desconhecidos. E devem ser atualizados regularmente e testados por intermédio de simulações de eventos incomuns, garantindo assim sua eficácia.

“Tratam-se de protocolos que são desenvolvidos com o objetivo de avaliar, uniformizar, orientar e treinar as ações necessárias para dar respostas rápidas e ágeis de

controle e combate às situações anormais que podem ocorrer nos riscos estáticos – dentro dos depósitos – ou até nos riscos dinâmicos – durante as viagens –, possibilitando assim que os eventos impactem o mínimo possível na performance, serviços e produtos da empresa.”

E Bispo, da SmartLoad, acrescenta dizendo que, em Gerenciamento de Riscos, os planos B e C são mais que desejáveis, são uma regra. Lidar com as possibilidades de falhas em processos deve estar no arcabouço de qualquer PGR. A regra “se X então” é um recurso necessário para trazer previsibilidade e aplicação de inteligência no tratamento das eventualidades em suas variações.

Sem área de Gerenciamento de Riscos

“Não, pois nunca abrimos mão das pessoas”, declara Vânia, da Viasat, INTELIE, quando perguntado se, com o estabelecimento de programas de segurança e monitoramento, é possível prescindir de área especializada em Gerenciamento de Riscos. “Elas são responsáveis pela manutenção do mapeamento de riscos, monitoramento contínuo da probabilidade de ocorrência e atuação em planos de contingência para evitar/mitigar riscos. Caso contrário, as decisões serão tomadas baseadas em informações desatualizadas.”

Ainda segundo a diretora de vendas, o uso da tecnologia não dispensa uma área especializada em Gerenciamento de Riscos, mas, sim, proporciona maior eficiência, a fim de garantir maior precisão no monitoramento.

“Por ainda não existir um nível de automaticidade, ainda que haja a aplicação de IA em alguns processos, a área de GR espe-

cializada é imprescindível. Uma tecnologia capaz de identificar as inúmeras variações ainda pode ser sua substituta, no futuro, com uso de Machine Learning como protagonista neste processo, mas isso ainda está muito longe de acontecer e, quando ocorrer, será em um futuro mais distante”, completa Bispo, da SmartLoad.

Também para Caron, da Marsh Brasil, o ideal também é que não. É fundamental para alcançar os resultados esperados dentro da organização ter uma área de Gerenciamento de Risco responsável por balizar e coordenar todo o programa de segurança e monitoramento implantado. O processo de Gestão de Riscos deve ser parte integrante de todas as atividades da empresa, pois dá sustentação às tomadas de decisão em todos os níveis corporativos – isso porque o risco é inerente ao negócio.

“Ter programas de segurança e monitoramento é importante, mas isso por si só pode não ser suficiente para gerenciar todos os riscos. Como mencionado anteriormente, um Programa Integrado de Seguros e Gestão de Riscos especializado e permanente é o que proporcionará prevenção de perdas no transporte e armazenamento de cargas, além da obtenção do menor custo total do risco, a saber, a soma dos custos com seguros e Gerenciamento de Riscos. O Programa Integrado poderá evitar, reduzir os riscos e danos desnecessários ao seu negócio, gerando valor para toda organização e, principalmente, para a manutenção da reputação das suas marcas”, explica Monteiro, da Pamcar.

Profissional

Por tudo o que foi colocado, e pelas responsabilidades envolvidas



no processo, fica a pergunta: quais as principais características de um profissional para trabalhar na área de Gerenciamento de Riscos?

Para Vânia, da Viasat, INTELIE, a empresa deve definir quem são as pessoas capazes de trabalhar na área de segurança e se elas possuem as certificações e os requisitos necessários para atuar. Depois disso, os funcionários receberão o treinamento para operar na plataforma de Gerenciamento de Riscos.

Caron, da Marsh Brasil, adverte que o profissional de Gerenciamento de Riscos deve ser capaz de prever e de compreender todas as incertezas do ambiente empresarial no qual ele se insere. Deve possuir, também, a capacidade de interlocução com áreas diversas, coordenando ações para mapear riscos, analisá-los, criar regras e processos a serem seguidos e ainda promover auditorias para se certificar das boas práticas implementadas.

“As características que são importantes para os profissionais em Gerenciamento de Riscos incluem

visão sistêmica e estratégica, habilidades analíticas, capacidade de pensamento criativo, crítico e lógico, conhecimento de Gestão de Riscos e suas metodologias, capacidade de mediar e resolver conflitos, relacionamento interpessoal de forma a estabelecer e consolidar empatia e boa comunicação, desejo contínuo de aprender sobre tecnologias e disposição para correr riscos e responsabilidade”, emenda Monteiro, da Pamcar.

E Bispo, da SmartLoad, completa: Critério e envolvimento. Ainda segundo ele, o profissional de GR deve ser detalhista, metódico, analítico, inquieto, desconfiado e ser alguém em constante desenvolvimento, sem prejuízo de outras habilidades igualmente desejáveis. Ele ou ela deve flutuar bem entre áreas como geografia, química, física e telecomunicações, além de ter habilidade com sistemas e gestão de dados e relatórios. E ter desenvolvidas competências de visão macro de processos, gestão de projetos, interação e foco em resultados. Logweb

Condomínios logísticos crescem fora do eixo Rio-SP. Os motivos?

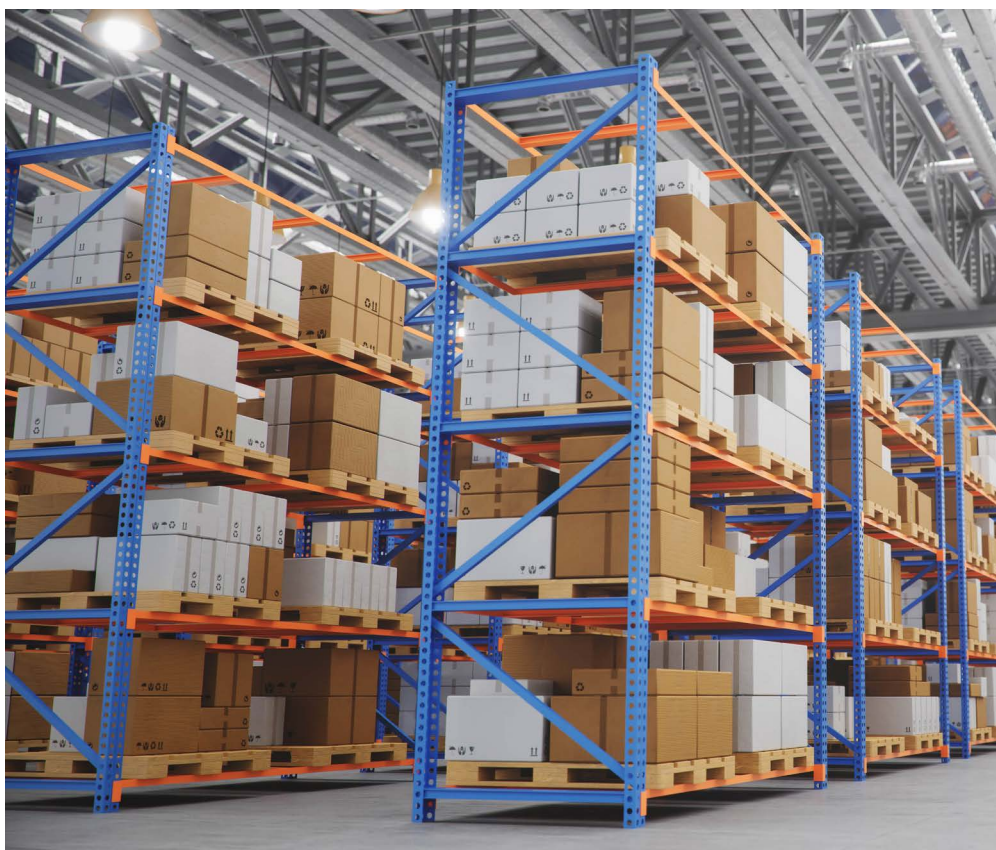
O e-commerce e incentivos fiscais

Nos dois casos, Extrema, MG, é citada como exemplo de que “há vida” para condomínios logísticos fora deste eixo. De uma cidade de chácaras e sítios, ela se tornou em pouco tempo um cluster de condomínios logísticos e imóveis industriais.

O mercado logístico vem se desenvolvendo fortemente no Estado de São Paulo, principalmente no entorno da capital paulista. É o mercado com mais entregas realizadas no ano de 2022, com 1.445.000 m², apenas contribuindo para o aumento de seu estoque que já era consolidado.

Entretanto, por mais que ainda se apresente como o segundo maior mercado do Brasil, Rio de Janeiro não mostrou a mesma força que São Paulo em 2022: com 81.000 m² entregues, foi apenas o sétimo maior estado em termos de novo estoque.

“Ao mesmo tempo em que São Paulo continua forte e o Rio de Janeiro observa um menor crescimento, outros mercados despontam com um grande volume entregue no ano. É o caso de Minas Gerais e Espírito Santo, por exemplo, que demonstram um crescimento relativo considerável com respectivos 473.000 m² e 174.000 m² entregues.” A análise é de Nilton Molina Filho, CEO da Binswanger Brazil – empresa multinacional de consultoria imobiliária – focando o crescimento do mercado de condomínios logísticos em eixos fora do Rio de Janeiro e São Paulo.



Ainda de acordo com ele, fora do eixo Sudeste, ainda podemos observar Bahia e Santa Catarina que registraram mais de 110.000 m² entregues em 2022.

Ele também lembra que, no caso de Minas Gerais, o crescimento está muito concentrado nas regiões de Belo Horizonte e Extrema – enquanto a primeira região se sustenta em um grande

público consumidor na capital mineira, a segunda se beneficia, em primeiro lugar, da proximidade com a cidade de São Paulo e, também, dos benefícios fiscais existentes nesse município. Mesmo com o grande volume de entregas, Minas ainda se apresenta com vacância abaixo de 5%, demonstrando a grande demanda pelo local.



O próximo desafio com a dispersão de CDs é a convivência nos grandes centros, diz **Ikaro**, da Peers. "Transportadores, pedestres, ciclistas, carros, motos?"



Entretanto, em termos gerais de mercado, essa força atual dos imóveis logísticos também pode começar a ser tratada com um pouco mais de cautela. "Por mais que o grande volume de entregas e os resultados anuais estejam alcançando recordes positivos, o mercado deve se atentar à possibilidade de uma superoferta em 2023, caso os resultados não se mantenham

nos níveis observados entre 2021 e 2022. Com a manutenção de um grande volume de entregas, pode-se esperar um aumento da vacância no Brasil, refletindo também nos preços de locação."

Dentro disso – continua o CEO da Binswanger Brazil –, o mercado ainda está entendendo como distribuir produtos em meio ao e-commerce. O fortalecimento de pontos de distribuição menores e mais inseridos na malha urbana não substitui os grandes condomínios logísticos, mas demonstra uma adaptabilidade das empresas em entregar o mais rápido possível na casa dos consumidores. Essa tendência também pode se aquecer ao longo de 2023.

Marcelo Ikaro, gerente Sênior da Peers Consulting & Technology – consultoria brasileira de negócios & tecnologia com foco em estratégia de curto e médio prazo, análise e desenho de soluções, planejamento e implantação com potencialização digital – também lembra que condomínios logísticos, antes restritos ao eixo Rio-São Paulo, estão ganhando o Brasil.

Todos os meses novos condomínios são anunciados de Norte a Sul do país, desde estados próximos ao eixo, como Minas Gerais e Santa Catarina, até estados mais distantes. A expansão para outras regiões mira em estados com baixa disponibilidade, como Pernambuco, com apenas 4%, e Ceará, com disponibilidade próxima de 0%.

Outro fator importante é a proximidade do mercado consumidor, permitindo uma redução significativa no valor do frete e um lead time de entrega muito agressivo – por exemplo, entregas em 2h, no mesmo dia, em 1 dia, etc. –, resultado de uma mudança de comportamento do consumidor pós-pandemia.

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

Luis Fernando Deak, gerente Sênior de Inteligência de Mercado da Cushman & Wakefield América – considerada líder global em serviços imobiliários corporativos –, também chama a atenção para o forte crescimento de Minas Gerais: entre 2014 e 2022, foi de 161% (1.298.109 m²).

“Em uma estimativa otimista, caso o ritmo de abertura de novos condomínios logísticos na praça mantenha o ritmo forte ao longo de 2023 e 2024, Minas Gerais se tornará o segundo maior mercado brasileiro antes do final de 2024, ficando atrás somente de São Paulo.”

Hoje, o mercado de galpões logísticos mineiro registra apenas 3% de vacância, um índice muito baixo para os padrões do setor. São números que refletem esse aumento exponencial. Há crescimento também sendo notado na região Nordeste e no norte de Santa Catarina, além de projetos pontuais em determinados estados, sendo operações menores. (Gráfico 1)

Previsão de novos estoques

	Ano	Novo estoque	Pré-locação
SP	2023	1.886.047	291.159
	2024	53.231	-
RJ	2023	119.684	-
	2024	-	-
MG	2023	366.802	91.163
	2024	160.392	-

Há sempre parte do novo estoque que acaba sendo postergada para o ano seguinte, de 2023 para 2024. Nesse caso, além de projetos que são aprovados no meio do ano e ficam com previsão de entrega para 2024.

Ainda segundo Deak, esse movimento tem como reflexo o novo momento do mercado de e-commerce, que está sendo pautado pelo tempo de entrega. O preço do produto deixou de ser o único fator determinante para a compra, o que exige que as grandes

Gráfico 1

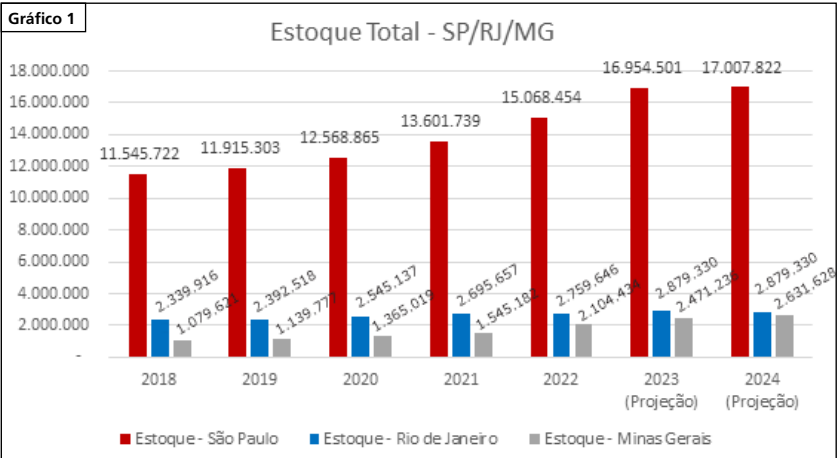


Gráfico 2

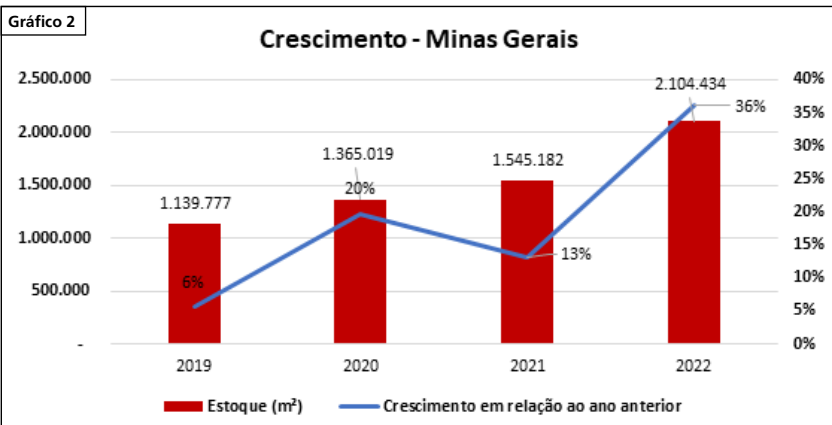
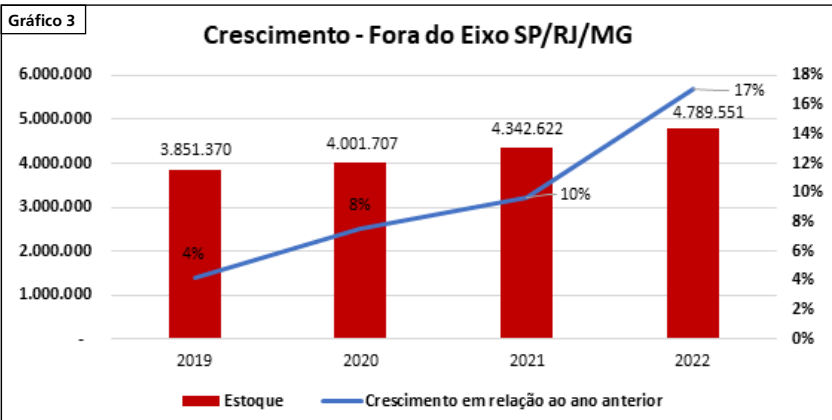


Gráfico 3



empresas de marketplace e omnichannel busquem condomínios em diferentes praças para suprir a necessidade de diminuir o tempo de entrega em várias regiões nacionais. (Gráficos 2 e 3).

Simone Santos, CEO da SDS Properties – imobiliária 100% focada no mercado de galpões logísticos industriais, com atuação em todo o território brasileiro – coloca que duas razões principais impulsionam o crescimento do mercado de condomínios logísticos além do eixo Rio-SP.

Sem dúvida alguma, o e-commerce é a principal delas, tendo em vista a necessidade dos principais marketplaces de estarem cada vez mais próximos de seus clientes e público consumidor, ganhando mais capilaridade, qualidade e velocidade de entrega dos produtos vendidos pelo comércio eletrônico.

“Outro importante motivo que impulsiona esse crescimento é o programa de incentivos fiscais concedido pelos estados. Nesse caso, Minas Gerais, Espírito Santos

e Santa Catarina são destaques, atraindo empresas também atreladas ao e-commerce, além de outros segmentos."

Apesar de São Paulo ainda ser o principal mercado dos grandes desenvolvedores, essa demanda descentralizada por galpões abriu novos mercados para os players com teses menos conservadoras em relação ao "risco Brasil" ampliarem geograficamente seus portfólios, completa Simone.

Adriano Theodoro, CEO da Mar-mara re, consultoria imobiliária com 10 anos no mercado, pondera que a descentralização do desenvolvimento de condomínios logísticos é o reflexo tanto do crescimento do poder de consumo destas novas regiões como, também, da saturação de mercados já consolidados que, ao contrário do início, já estão com dificuldades de oferecer infraestrutura urbana adequada e até mesmo mão de obra. "Tudo isso ocasionado pela hiperconcentração de parques logísticos numa microrregião."

Numa breve comparação – prossegue Andre Romano, gerente de Negócios Industriais e Logísticos da JLL, também considerada líder na prestação de serviços imobiliários e em gestão de investimentos – o estoque de SP/RJ cresceu 31% desde o 4T de 2019, enquanto o dos outros estados cresceu 63%. "Se levarmos em conta a absorção bruta – a metragem quadrada alugada em certo período – ela cresceu 38% em SP/RJ e já nos outros estados esse crescimento foi de 137%, ou seja, o volume locado mais do que dobrou. O horizonte de tempo utilizado para esse corte é proposital, pois foi o último trimestre antes do advento da pandemia de Covid-19. A indicação é que de fato a pandemia foi o principal indutor da aceleração da descentralização da demanda por galpões logísticos no Brasil."

Nesse movimento, ainda segundo Romano, os estados e municípios que já possuíam uma política de benefícios tributários mais forte acabaram se beneficiando. O exemplo mais claro é das cidades do Sul de Minas, mais expressivamente Extrema, que mudou muito durante esses anos da pandemia. Por sua proximidade com São Paulo e com políticas fiscais do Estado de MG, ela já vinha atraindo empresas que de forma pioneira se instalaram na região, como o Grupo SBF (Centauro) na ponta dos varejistas e a Pandurata Alimentos (Bauducco), um pioneiro da indústria que inau-



Romano, da JLL: As empresas de bebidas também foram bastante impactadas por essa tendência e repensaram sua cadeia de distribuição durante a pandemia

gurou sua fábrica na cidade há 22 anos. Mas, com a intensificação do e-commerce, a cidade acabou por atrair muitas outras empresas a procura dos benefícios aliados à proximidade de São Paulo, o maior centro consumidor do Brasil.

Do ponto de vista imobiliário – continua o gerente de Negócios Industriais e Logísticos da JLL –, o reflexo é visível aos olhos de quem passa pela cidade: de uma cidade de chácaras e sítios se tornou em pouco tempo um cluster de condomínios logísticos e imóveis industriais. Outras implicações que extrapolam o imobiliário é o aumento por

demanda de mão de obra nessas regiões em que houve aumento de demanda por galpões logísticos, o que, de um lado, é muito bom para a região, mas pode trazer dificuldade para os empregadores em algumas situações.

O crescimento do mercado logístico fora do eixo Rio-São Paulo não surpreende Hilton Rejman, Managing Director da Brookfield Properties, que desenvolve e opera investimentos imobiliários em nome da Brookfield Asset Management — uma das maiores administradoras de ativos alternativos do mundo.

Segundo ele, diferente de outras classes de ativos do mercado de real estate, os galpões logísticos são muito democráticos no que diz respeito à localização, afinal de contas, existe consumo em todo o país e onde há consumo, há necessidade de existir um galpão para armazenagem de produtos. "Certamente, a maior concentração em metros quadrados de galpões se dá em torno dos grandes centros consumidores (SP, RJ e MG, por exemplo) e municípios mais desenvolvidos (capitais dos estados), justamente por serem regiões com elevado nível de consumo, mas fato é que desde 2018 – ano em que o mercado de galpões iniciou de forma mais acentuada a sua recuperação e, somado ao cenário de pandemia a partir de 2020 que impulsionou o e-commerce –, ficou evidente a necessidade de as empresas terem galpões logísticos maiores para atender à demanda crescente dos consumidores."

Logística urbana

Parte dessas mudanças dos condomínios logísticos foi para atender, também, alguns desafios logísticos impostos por um país de dimensões continentais como o Brasil – em particular, os desafios da logística urbana.

Neste contexto, Romano, da JLL, coloca que o principal desafio é atender o maior número de locais no menor espaço de tempo. Sobretudo antes do advento da pandemia, os prazos de entrega para quem comprava online eram bem diferentes para quem morava nos grandes centros urbanos e em cidades mais do interior. Esses prazos se aproximaram muito nos últimos dois anos, motivado pela premissa dos operadores do e-commerce que com entregas mais rápidas você consegue vender mais. "Acho difícil essa guerra pelo frete ser passageira, pois os consumidores já acostumaram com essa maior comodidade do frete mais rápido e os operadores que não pensarem nessa melhora continua no prazo de entrega podem perder espaço para outras empresas que venham a tentar preencher essa lacuna", alerta o gerente de Negócios Industriais e Logísticos da JLL.

Ele é complementado por Theodoro, da Marmara re, para quem o grande desafio da logística urbana sempre será a agilidade de entrega resultante da proximidade que se está de seu cliente. Esta, certamente, é a mais importante força motriz da descentralização do desenvolvimento de parques logísticos.

Rejman, da Brookfield Properties, também ressalta que o fechamento temporário das lojas físicas, motivado pela pandemia da Covid-19, fez com que o comércio mudasse seu formato de vendas para o mercado online, tendo que se posicionar estrategicamente em todo o país para atender à demanda da população em geral. O hábito de consumir online já crescia ano a ano, mas desde 2020 esta prática tomou força com a pandemia.

"A maior confiança do consumidor em fazer compras online,

a diversidade de produtos (bens duráveis e não duráveis) e a velocidade na entrega oferecida pelas empresas fez com que tivéssemos um aumento significativo no volume de compras pela internet, o que gerou também uma necessidade de as empresas de e-commerce terem mais galpões. Com certeza esse é um hábito que veio para ficar", diz o Managing Director da Brookfield Properties.



Theodoro, da Marmara re:
A descentralização do desenvolvimento de condomínios logísticos é reflexo, também, da saturação de mercados já consolidados

Simone, da SDS Properties, lembra que em grandes capitais, especialmente São Paulo, há forte demanda por galpões para atender o e-commerce. Porém, a demanda vai além do setor. Abrange também o abastecimento da cidade, que já existia, mas operado ainda de forma precária.

"Os desenvolvedores de condomínios logísticos enxergam, portanto, grande potencial no mercado urbano da capital paulista, sendo o grande desafio identificar imóveis que permitam esse desenvolvimento, também condicionados a processos de aprovações junto às subprefeituras. Contudo, uma vez superados, a garantia de locação é certa e

duradoura, já que cada vez menos teremos espaços para armazenagem dentro de São Paulo." Na verdade, cada vez mais as empresas estão focando essa competitividade logística nos menores prazos de entrega e, assim, imóveis urbanos são os principais beneficiados por essa nova tendência. Com capacidades e dimensões inferiores, esses imóveis e terrenos centrais também são mais escassos e apresentam menor possibilidade de crescimento dentro da malha urbana, ou seja, pode-se esperar um esgotamento desses ativos no longo prazo.

"Mesmo que esse esgotamento ocorra em um futuro distante – continua Molina Filho, da Binswanger Brazil –, o objetivo das empresas continuará sendo pela entrega em minutos, de tal maneira que o terreno deverá continuar fértil para novas tendências de mercado que devem ser acompanhadas com grande interesse."



Deak, da Cushman & Wakefield América, aponta que estas mudanças buscam atender, também, a demanda da logística reversa, importante conceito no mercado como um todo. "Estas mudanças vieram para ficar diante de uma reorganização de locações que está ocorrendo entre as grandes empresas de varejo e marketplace, principalmente."

Por outro lado, a dispersão de CDs reforça que o próximo elo do desafio é a convivência nos grandes centros – na avaliação de Ikaro, da Peers Consulting & Technology. "Transportadores, pedestre, ciclistas, carros, motos? Não é uma equação simples de resolver, muitos interesses mútuos e compartilhados. Como coexistir? Não existe uma resposta, mas o tema já é amplamente estudado fora do Brasil, com grupos em Nova York e Paris. Mais recentemente, o Insper-SP inaugurou um grupo para a cidade que conta com a participação de diversas empresas envolvidas

na cadeia, poder público e academia, com o objetivo de entender e desenvolver soluções para logística urbana em São Paulo."

O fator e-commerce

É óbvio que o e-commerce é o grande "impulsionador" desta mudança de eixo de instalação dos condomínios logísticos.

Afinal, como diz Gilson Schilis, CEO e fundador da Fulwood – uma das principais empresas do setor de condomínios logístico-industriais do Brasil –, o e-commerce é um agente de mudança comportamental de toda uma sociedade não só pelo comodismo, como pela praticidade e por toda a facilidade que oferece a valores e preços bem competitivos. "Além disso é um modelo que democratiza ainda mais a distribuição, fazendo entregas mais rápidas em todos estados no mesmo período de tempo, racionalizando ainda mais o custo do frete."



Segundo **Deak**, da Cushman & Wakefield, os grandes varejistas têm apostado em sellers menores, o que leva à necessidade de maior espaço de galpões logísticos

Ocupantes e desenvolvedores estão cada vez mais procurando por novos mercados com potencial de alto público consumidor e preços factíveis, tanto para viabilizar a ocupação, por parte dos inquilinos, como também para viabilizar o desenvolvimento e a construção do projeto, por parte dos proprietários. Desse modo, o mercado encontra-se aberto à descentralização das regiões de maneira a garantir e manter forte a demanda por parte dos segmentos do e-commerce, avalia Molina Filho, da Binswanger Brazil. "O e-commerce tem subgrupos como os marketplaces, que cresceram de maneira muito forte nos últimos dez anos. Os grandes varejistas têm apostado em estoques/produtos de sellers menores, o que tem ditado o ritmo de vendas e a necessidade de maior espaço de galpões logísticos", completa Deak, da Cushman & Wakefield América.

Theodoro, da Marmara re, destaca que o e-commerce possibilitou que indústrias e varejistas ofertassem seus produtos a qualquer consumidor, localizado em qualquer região do Brasil, independente de onde estejam suas bases. Isso, obviamente, revelou



ao mercado outros grandes centros consumidores fora do eixo São Paulo-Rio de Janeiro.

Com isso, surgiu a necessidade de estar próximo a este consumidor e, conseqüentemente, o interesse dos desenvolvedores de parques logísticos. "Isso aconteceu há algum tempo no Nordeste, mais recentemente em Minas Gerais e agora estamos vendo acontecer na região Sul próximo às portas de entrada de mercadorias, como a região de Navegantes, SC. Apostamos que esta região receberá, a curto prazo, um grande volume de investimentos em parques logísticos." O Managing Director da Brookfield Properties também aponta que, de norte a sul do país, o consumidor anseia pelo mesmo resultado na hora de uma compra online: ter uma boa experiência, recebendo o seu produto em boas condições e no menor prazo possível.

Para isso, em cada região do país, as empresas precisam de uma malha logística que possibilite fazer entregas com qualidade e velocidade. Nesta linha, os principais players de e-commerce e Operadores Logísticos vêm replicando nestas regiões descentralizadas o modelo de negócio bem-sucedido nas grandes capitais, ou seja, uma malha logística composta por galpões big box (fullfilment) que distribuem mercadorias para os galpões de menor escala (cross-docking e last mile) – localizados nos arredores ou dentro das cidades, para que então as encomendas sejam tratadas/separadas para a entrega ao consumidor final.

Romano, da JLL, também aponta o papel do e-commerce nesta nova tendência, já que, com os grandes operadores do e-commerce buscando ampliar seu alcance em relação aos centros

consumidores fora do eixo RJ/SP, eles trazem movimentação para toda a cadeia que vem antes da distribuição/varejo.

Certas indústrias então buscam ficar mais próximos a esses polos de distribuição para conseguirem que seu produto chegue mais rápido a esses distribuidores online e também às lojas físicas das regiões.

Outro setor bastante impactado por essa tendência e que repensou sua cadeia de distribuição durante a pandemia foram as empresas de bebidas, que antes dependiam dos bares e restaurantes para a distribuição mais infiltrada para o consumidor e hoje possuem serviços de delivery próprios e lojas físicas para a distribuição de seu produto

Incentivos fiscais

Além do e-commerce, os incentivos fiscais e a movimentação das empresas – mercados que se destacam pelos incentivos e movimentam a atração de investidores de galpões para a região – também são motivos desta tendência.

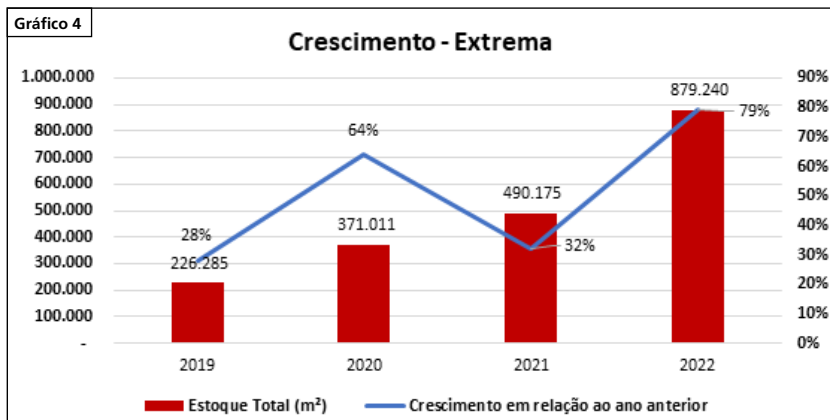
Um exemplo notório, como destacado anteriormente, é o mercado de Minas Gerais, em que o governo local tem promovido ações com esse direcionamento. "Extrema é uma das praças que apresentou maior crescimento, em torno de 289%

(652.995 m²) entre 2019 e 2022. Não é só a redução de impostos, mas também menos burocracia nos trâmites para instalação de um galpão ou condomínio logístico, ganhando com mais rapidez campo e maior oferta. O norte de Santa Catarina é outra localidade que ganhou protagonismo nessa frente, mas ainda de maneira menos agressiva", revela o gerente Sênior de Inteligência de Mercado da Cushman & Wakefield América. (Gráfico 4)

Realmente, as regiões incentivadas ganham destaque no desenvolvimento, como o consolidado mercado de Extrema, mas Theodoro, da Marmara re, aponta que este fator isoladamente não tem sido o suficiente para atrair as empresas. A estrutura do entorno e a proximidade de seu consumidor ainda são os principais pontos de decisão quando a análise está focada em eficiência logística.

"Sabemos também que os investimentos do setor privado são mais rápidos que os do setor público e isso acaba refletindo, em algumas regiões, de forma negativa, numa estrutura pública insuficiente para atender a quantidade de pessoas."

Ikaro, da Peers Consulting & Technology, também destaca que um grande vetor dessa movimentação são os incentivos e regimes especiais promovidos pelas regiões. Sem dúvida, são





Schilis, da Fulwood: os incentivos fiscais são um mecanismo democrático que, de alguma forma, consegue reduzir a desigualdade econômica entre os Estados

características preponderantes nas decisões das companhias. “Exemplo vivo é a região de Extrema, onde centenas de CDs se localizam e, por exemplo, usufruem de ICMS entre 1,3% e 6%, versus 18% do Estado de SP. Essa diferença, por si só, já justifica uma revisão de toda a malha logística de grandes varejistas de e-commerce – hoje, 12,5% das vendas de e-commerce do país saem de Extrema.”

O gerente Sênior da Peers Consulting & Technology também diz que é importante ressaltar outros tipos de benefícios que são oferecidos, como reduções em PIS, COFINS, isenção de IPTU e redução do ISS para prestação de serviço. Existe uma grande quantidade de opções, como em Santa Catarina, Espírito Santo, Bahia e Tocantins.

Os incentivos fiscais foram e ainda são grandes indutores da movimentação das empresas – também aponta Romano, da JLL. Só que diferentemente das tendências de consumo – como a questão da preferência por frete rápido – os incentivos fiscais têm um horizonte de tempo mais definido, visto que não são permanentes, já que servem

para, de fato, incentivar o crescimento de certa região. “Então, por mais que haja promessa de ampliação ou prorrogação desses benefícios, eles continuarão sendo, por definição, algo com um horizonte de tempo definido. Quem aposta no incentivo aliado a um centro consumidor próximo ou a um entreposto comercial importante próximo – porto, aeroporto, complexo viário – corre menos risco de ficar dependente dos incentivos, já que pode usufruir de outros benefícios da região se eventualmente houver modificação na política fiscal”, explica o gerente de Negócios Industriais e Logísticos da JLL.

E Schilis, da Fulwood, acrescenta: “os incentivos são um mecanismo democrático que, de alguma forma, consegue reduzir a desigualdade econômica entre os Estados. Basta ver que apenas os dois estados mais significativos do Brasil em termos de PIB representam 41,2% da produção Nacional e o incentivo entra nesta hora fazendo com que a distribuição das empresas nos estados fique um pouco menos acentuada.”

Na visão de Rejman, da Brookfield Properties, o aumento nas locações fora do eixo RJ-SP ocorre justamente pelo fato de as grandes empresas terem se consolidado primeiro onde o consumo é maior, e posteriormente em regiões secundárias – mas não menos importantes. Este é um movimento que ocorreria de qualquer forma, mas que foi acelerado entre os anos de 2019-2022.

O fator ‘incentivo fiscal’ é um catalisador e auxilia as regiões a atraírem empreendimentos e a aumentar a geração de empregos, desenvolvendo, assim, diversos outros setores de uma região, como moradia e infraestrutura, entre outros.

**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**

Região Sudeste recebeu 9 das 10 maiores locações em 2022

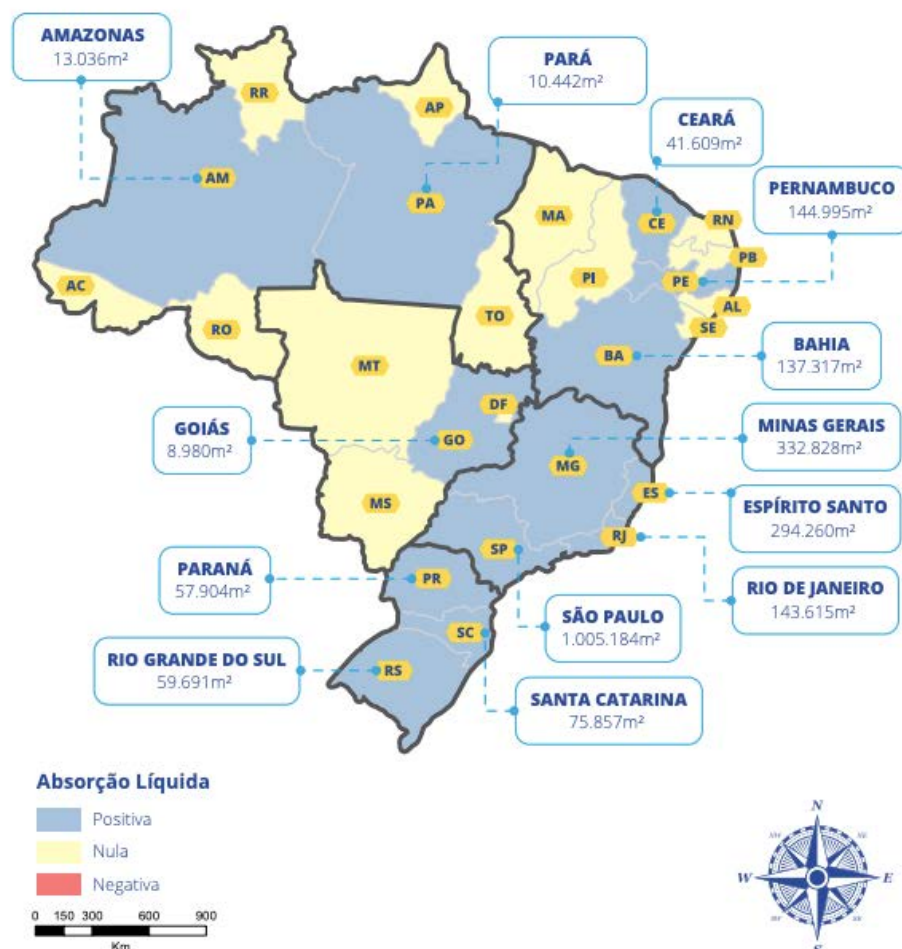
A Colliers, considerada líder global em serviços imobiliários e administração de investimentos, acaba de divulgar a pesquisa sobre as locações dos condomínios logísticos no Brasil. O levantamento mostra que, no ano de 2022, a região Sudeste, composta pelos estados de Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, recebeu 9 das 10 maiores locações registradas em 2022. Destaque para Minas Gerais, com quatro locações, todas acima de 50.000 m².

Além disso, a pesquisa revela que o e-commerce foi o segmento que mais locou área no ano. No acumulado do ano, a absorção líquida – diferença entre locações e devoluções – foi semelhante ao observado em 2021, 2,326 mil metros quadrados. O indicador ficou positivo para todos os estados. São Paulo (1.005 mil m²), Minas Gerais (332 mil m²) e Rio de Janeiro (143 mil m²) são os estados onde ele foi mais expressivo. Já Goiás, Pará e Amazonas tiveram os menores saldos, 9 mil m², 10,4 mil m² e 13 mil m², respectivamente.

O Departamento de Inteligência de Mercado da Colliers comenta que o inventário entregue no quarto trimestre foi de 155 mil m², sendo 94 mil m² em São Paulo e 61 mil m² em Minas Gerais. Assim, o inventário de condomínio logístico classe A+ no Brasil está em 23,2 milhões de m². Trata-se de um crescimento de 17% em relação ao 4º trimestre de 2021. A taxa de vacância teve queda de 0,6 pontos percentuais em relação ao trimestre anterior, fechando 2022 em 10,8%. As maiores taxas de vacância estão nos estados do Rio de Janeiro (17%),

Gráfico 1

Absorção Líquida Brasil Acumulado



Rio Grande do Sul e São Paulo (12%). Os demais estados registraram taxa de vacância abaixo de 1 dígito. Alagoas, Amazonas, Goiás, Paraíba e Sergipe estão 100% ocupados (Gráfico 1).

Segundo o levantamento, o preço médio dos condomínios logísticos no Brasil apresentou alta nos últimos meses, encerrando o ano em R\$ 22,92/m²/mês. Se realizarmos a correção de preços pelo IGP-M e considerarmos um contrato iniciado em dezembro de 2019, a defasagem é de 28%. O estado da Bahia registrou o

maior preço médio pedido nacional, R\$ 32,4/m²/mês, seguido por Paraná e Distrito Federal, com R\$ 27,7/m²/mês e R\$ 26/m²/mês, respectivamente (Gráfico 2).

De acordo com a Colliers, a previsão de entrega para 2023 é de aproximadamente 2.580 mil m². A região Sudeste deve receber mais de 80% deste inventário previsto, seguido pelo Nordeste (11%), Sul e Centro-Oeste, ambos com menos de 10%. Destaque para Guarulhos, região localizada no Estado de São Paulo, com mais de 500 mil m².

Gráfico 2



O efeito “Americanas” no setor

Matéria publicada no caderno “Economia&Negócios” do jornal *O Estado de S. Paulo* de 22 de fevereiro último destaca: “Americanas devolve 20% dos galpões usados para produtos do e-commerce”.

A matéria, de Márcia de Chiara, mostra que a empresa já vinha devolvendo espaços de armazenagem antes do pedido de recuperação judicial em janeiro. E essa prática continuou no início deste ano. A empresa fechou um CD em Fortaleza, CE. Agora, a operação no Ceará terá como base o CD instalado no Recife, PE.

Ainda segundo a matéria do *Estadão*, o enxugamento e a devolução de áreas de armazenagem preocupa as empresas gestoras de condomínios logísticos, especialmente os localizados em regiões nas quais a taxa de desocupação já é alta ou

onde a varejista tem grande participação na ocupação dos armazéns. Nestes casos, a devolução dos espaços pode ter impacto nos aluguéis.

Levantamento nacional feito pela SDS Properties mostra que em 2022 a companhia chegou a ocupar 830.000 m² em condomínios. Desse total, devolveu quase 20%. Foram desocupados 159.000 m² distribuídos entre Betim, MG, Resende, RJ, Cajamar, SP, e Ribeirão Preto, SP.

Neste ano, serão devolvidos mais 69.000 m² em condomínios logísticos localizados na Grande Curitiba, PR, Grande Porto Alegre, RS, e Hortolândia, SP.

“As devoluções podem afetar pontualmente preços em mercados onde a vacância é elevada”, afirma Simone Santos, CEO da imobiliária e responsável pelo levantamento, falando ao *Estadão*. Das devoluções feitas até

o momento, ela aponta esse risco para Porto Alegre, RS, onde a taxa de vacância chega a quase 17%. A localidade tem uma taxa bem acima da média nacional, que é de 10,4%, diz a especialista. Já em outras regiões, como Grande Curitiba, São Paulo e Grande Belo Horizonte, MG, o impacto das devoluções deve ser menor, pois são áreas muito demandadas, diz.

Das áreas onde a Americanas tem galpões alugados, cujas devoluções poderiam ter impacto no mercado, caso ocorram, Simone aponta Recife, PE, e Pará, onde a varejista ocupa 10% e 50% do estoque local, respectivamente. Rio de Janeiro também preocupa. A empresa ocupa cerca de 80.000 m² de galpões e a cidade tem uma das maiores taxas de vacância do Brasil, de 16%. **Logweb**

Pedro Moreira, da Abralog, fala sobre a XXVI Conferência Nacional de Logística



Moreira: "Na CNL, vamos discutir como a modelagem matemática pode ser utilizada para melhorar a gestão de estoques, a roteirização e outras operações logísticas"

Nesta entrevista, Pedro Moreira, presidente da Associação Brasileira de Logística – Abralog, descreve a XXVI Conferência Nacional de Logística – CNL, que acontece de 28 de fevereiro a 2 de março durante a Intermodal South America, o principal evento de logística, transporte de cargas e comércio exterior da América Latina. Segundo Moreira, esta edição será a maior de todas as Inter-

modais e também a mais diversa em relação às CNLs anteriores.

O que se pode esperar da XXVI Conferência Nacional de Logística?

A programação tem repertório de temas norteadores para as organizações e profissionais de logística no Brasil, como ESG, Intralogística, E-commerce, Real Estate, Infraestrutura, Tecnologia, Inovação, Transportes, Multimodalidade e Pessoas. Acreditamos que será a mais abrangente e eclética de todas as edições.

O que podemos esperar em termos de debates sobre transportes e a integração dos modais?

A questão da integração dos modais é fundamental para a logística brasileira, que enfrenta uma série de desafios em termos de infraestrutura. Na CNL deste ano, vamos discutir a multimodalidade, a sintonia entre ferrovias, hidrovias, rodovias, setor aéreo, cabotagem...

O tema ESG também será abordado na CNL. Como a logística pode contribuir?

A logística tem um papel fundamental na transição para uma economia mais sustentável, e a questão ESG é cada vez mais relevante para as empresas e os investidores. Na CNL, vamos discutir como a logística pode contribuir para o desenvolvimento sustentável, a inclusão social e a governança.

Nesse contexto, qual o papel da logística na economia circular?

A logística tem papel crucial na sua implementação. Por meio da logística reversa é possível reaproveitar produtos e materiais que seriam descartados, retornando-os à cadeia de produção ou reciclando-os. A economia circular é uma tendência importante, que está transformando a forma como as empresas produzem e consomem, e a logística tem um papel fundamental nesse processo.

Digitalização, Logística 4.0 e Operações Inteligentes são temas que estão em alta na área de logística.

Sim, são temas fascinantes que vêm ganhando relevância. Queremos debater como a tecnologia pode



ser utilizada para tornar a logística mais eficiente e inteligente. Aí teremos oportunidades espetaculares: automação, inteligência artificial, internet das coisas, Blockchain, etc.

A modelagem matemática é outro assunto atraente...

Na CNL, vamos discutir como a modelagem matemática pode ser utilizada para melhorar a gestão de estoques, a roteirização, o planejamento de cargas e outras operações logísticas.

E a conectividade 5G?

Tem enorme potencial para transformar a logística no Brasil, uma vez que permite a conexão de diferentes dispositivos e sensores em tempo real, com melhor visibilidade e controle das operações logísticas.

Metaverso?

A crença é a de que possa ser utilizado para treinamentos de equipes, simulações de operações logísticas complexas e até mesmo para a visualização de dados e análises em tempo real.

Fale sobre o profissional de logística.

Da mesma forma que hoje não se faz mais logística sem tecnologia,

já vemos também que o profissional de logística precisa ter destreza digital e capacidade de inovação. Isso vai ser muito explorado na CNL. As competências essenciais do profissional de logística incluem conhecimento técnico das operações logísticas, liderança e gestão de equipes, e capacidade de analisar e tomar decisões. Precisa, ainda de visão estratégica e bom manejo da comunicação.

Vamos falar de colaboração em logística.

É fundamental para dar mais eficiência às operações, e também para reduzir a ociosidade. A cooperação entre empresas torna possível compartilhar recursos, como veículos e armazéns, e até mesmo unir cargas para mitigar trajetos com pouca demanda, aumentando a eficiência e reduzindo custos. Colaboração pode ser utilizada para eliminar a burocracia, uma vez que a comunicação entre os elos da cadeia de suprimento pode ser feita de maneira mais eficiente, evitando retrabalhos e atrasos. A tecnologia ajuda nesse processo, com a utilização de sistemas integrados que automatizam os processos e a troca de informações. 

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

Vinte e cinco soluções são finalistas do IFOY Award 2023, o Oscar da Intralogística. Logweb é jurada

A organização do IFOY anunciou os finalistas da edição 2023 do prêmio, considerado o Oscar da Intralogística. Do total de 39 candidatos, 23 empresas de sete países avançaram para a final com 25 produtos e soluções, incluindo sete startups.

São elas: Agilox, Combilift, Continental, Crown, DS Automotion, Hikrobot, IdentPro, Jungheinrich, Kemaro, Libiao Robotics, Mobile Easykey, Nimmsta, Raymond, Still, Volume Lagersysteme e Youibot Robotics. As startups são 1MRobotics, Chemovator (Loady), ff Fördersysteme, Hunic, Predimo, Sentic e sereact.

As empresas mostrarão suas soluções na auditoria IFOY nos dias 29 e 30 de março, que acontecerá em Dortmund, Alemanha, como parte do Test Camp Intralogistics.



Anita: "As marcas mostram para onde a jornada da intralogística está se dirigindo, e que a tecnologia clássica de armazéns se torna cada vez mais sofisticada"

O evento de teste prático permite que os tomadores de decisão da indústria, comércio e setor de serviços testem as inovações selecionadas em 10.000 m² de espaço.

"O cenário será espetacular este ano, pois o júri alinhou o melhor do setor. As marcas mostram para onde a jornada da intralogística está se dirigindo: a tecnologia clássica de armazéns torna-se cada vez mais sofisticada. O comércio rápido, a robótica e a inteligência artificial estão trilhando seu caminho na logística e detalhes inovadores tomam a armazenagem mais eficiente, fácil e produtiva", enfatiza Anita Würmser, presidente do júri do IFOY. Segundo ela, será uma decisão difícil.

Os jurados e suas equipes de assessores viajam para avaliar os finalistas. A Logweb é a única jurada das Américas a fazer parte.

Os troféus cobiçados serão entregues no segundo semestre. Até lá, os resultados permanecerão em segredo, tanto para os finalistas quanto para o público.

Empilhadeiras para armazém

Cinco empilhadeiras para armazém operadas manualmente estão na final, sendo três na categoria highlifter e duas na categoria lowlifter. Concorre na categoria highlifter o Aisle-Master OP, da irlandesa Combilift, com altura de elevação de 12,1 metros e capacidade de carga de duas toneladas, combinando as vantagens de uma empilhadeira para corredor estreito com as de uma selecionadora de pedidos. O dispositivo combi também pode ser usado como uma empilhadeira convencional com pneus de borracha para aplicações internas e externas, como carregamento e descarregamento de caminhões.

Já a nova SP 1500, da americana Crown, ganha uma indicação ao IFOY antes mesmo de seu lançamento oficial. A selecionadora de pedidos completamente redesenhada tem alcance de 11,2 metros e capacidade de carga de até 1,25 tonelada. Com área de operador ergonômica e inúmeros detalhes, é direcionada não apenas para o picking tradicional, mas também para os requisitos do varejo e do comércio eletrônico.



Os troféus cobiçados serão entregues no segundo semestre

As outras duas vagas são da Still, especialista em intralogística de Hamburgo. A PXV, selecionadora de pedidos vertical, possui altura de 14,5 metros e é equipada com inúmeros recursos de segurança e conforto, operando de forma confiável em corredores largos e estreitos graças às suas dimensões compactas. A outra solução é transpaleteira para operador a pé EHX 16. Com capacidade de carga de 1,6 toneladas, é adequada para transporte em caminhões e aplicações de última milha. Possui bateria de lítio-íon integrada, que ocupa menos espaço.

Na categoria lowlifter está a fabricante americana Raymond, com sua 8910 End Rider Pallet Truck. A robusta transpaleteira com capacidade para 3,63 toneladas foi projetada para garantir eficiência energética e pode ser adaptada a uma variedade de aplicações, incluindo armazenamento refrigerado, docas, carregamento e descarregamento ou viagens longas em Centros de Distribuição. Ela também promete inúmeras opções para melhor ergonomia e mais produtividade.

AGVs e AMRs

Quatro fornecedores avançaram para as finais no campo dos veículos guiados automaticamente (AGVs) e robôs móveis autônomos (AMR). O novo Agilox ODM, para dolly mover omnidirecional, do fornecedor austríaco Agilox, é um robô de logística inteligente para cargas de até 300 kg. Ele não requer qualquer infraestrutura adicional ou auxílios de navegação, pode girar enquanto está parado e permite a condução paralela. O primeiro veículo é implementado em menos de doze horas, cada adicional, em apenas 15 minutos. O público-alvo principal são as indústrias farmacêutica e eletrônica.

Já o AMR IL 1200, da Continental Automotive Technologies, é projetado para uso em armazéns ou centros logísticos, bem como em logística de produção com paletes pesados, como nas indústrias automotiva e metalúrgica. Com seu sistema de elevação integrado e várias opções de carroceria, transporta paletes com peso de até 1,2 toneladas a uma velocidade de dois metros por segundo.

O F4-1000C Forklift Mobile Robot, do fabricante chinês Hikrobot, tem capacidade de carga de uma tonelada, sendo uma alternativa às empilhadeiras convencionais de armazém. Com sua precisão de posicionamento, é especialmente adequado para uso 24/7 em corredores extremamente estreitos. Com sistema de controle robótico (RCS) interno, trabalha em conjunto com outros veículos.

Também da China é o Automatic Trolley AT100, da Youibot Robotics, composto pelo novo robô AT100 AMR e pelo sistema de gerenciamento de frota YOUIFleet. A combinação intuitiva de AMR e carinho de picking por lotes para cargas de até 100 kg gerencia uma velocidade de 1,5 metros por segundo e foi desenvolvido especificamente para tarefas de sorting e picking, bem como para fluxos de trabalho de varejistas e 3PLs.

Robôs de intralogística

Três sistemas automatizados de armazém concorrem nesta categoria. O sistema PowerCube ultracompacto e escalável da Jungheinrich, de Hamburgo, se adapta a quase qualquer infraestrutura e dimensões de recipientes. Pode ser usado 24/7 em todas as indústrias e promete quatro vezes a densidade de armazenamento de estantes em alturas de até 12 me-

tros. Os potentes shuttles de lítio-íon podem simultaneamente pegar dois recipientes de 50 kg e carregar durante a operação.

No sistema robótico de manuseio de recipientes Airrob, do fabricante chinês Libiao Robotics, os robôs podem "subir" nas prateleiras e armazenar, pegar, classificar e mover recipientes plásticos com peso de até 35 kg. A solução simples e eficiente é especialmente adequada para centros de microatendimento ou armazéns em uma linha de produção. O Airrob é ideal para comércio eletrônico, calçados, roupas, cosméticos, medicamentos e armazenamento de peças de produção.

O Volume DIVE, da Volume Lagersysteme, é um sofisticado sistema de armazenamento e picking baseado em robótica para alturas até 14 metros. Embora tenha sido desenvolvido para comércio rápido, ele também é uma alternativa a aplicativos miniload de alta energia. A capacidade pode ser de até 4.000 recipientes por hora. Na versão menor, ocupa apenas 16 metros quadrados.

Software de intralogística

Três soluções concorrem nessa categoria, entre elas o Indicador de Desempenho Chave para empilhadeira (FFZ-KPI), desenvolvido pela Mobile Easykey. Ele permite determinar a eficiência da frota de intralogística de forma independente do fabricante com apenas uma figura-chave e um sistema de semáforo visual.

Com o software de veículos Arcos, o fornecedor austríaco DS Automotion permite que os dispositivos sejam usados como AGV ou AMR. Com a ajuda da chamada "autonomia planejável", as vantagens de ambas as tecnologias são combinadas.

IFOY Award — Resumo dos Finalistas 2023



Agilox: Agilox ODM, robô de logística inteligente para cargas de até 300 kg



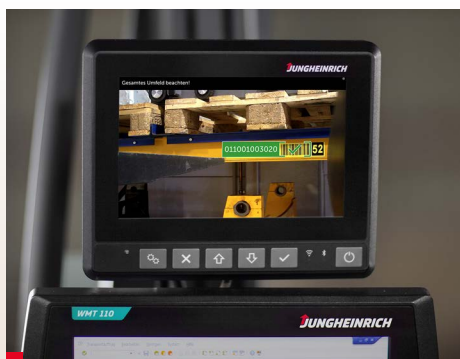
Combilift: Aisle-Master OP, equipamento que combina as vantagens de uma empilhadeira para corredor estreito com as de uma selecionadora de pedidos, com altura de elevação de 12,1 metros e capacidade de carga de duas toneladas



Continental Automotive Technologies: AMR IL 1200, AGV para transporte de paletes com peso até 1,2 toneladas a uma velocidade de dois metros por segundo



IdentPro: Sistema de Execução de Armazém que, através de sensores IoT nos veículos, torna todos os processos de armazém visíveis no gêmeo digital em tempo real (RTLS)



Jungheinrich: addedVIEW, câmera para garfos com função de digitalização de código de barras



Jungheinrich: PowerCube, sistema de armazenamento compacto automatizado, no qual contentores individuais são empilhados verticalmente, armazenados, deslocados e recolhidos por shuttles de lítio



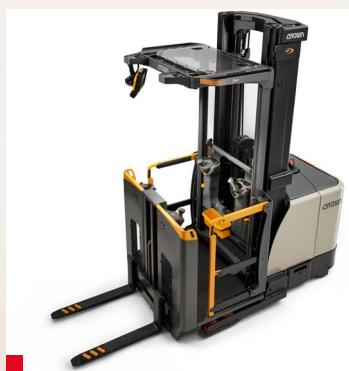
Nimmsta: Light Tag, novo método de pick-by-light que promete até 80% mais eficiência sem esforço de integração



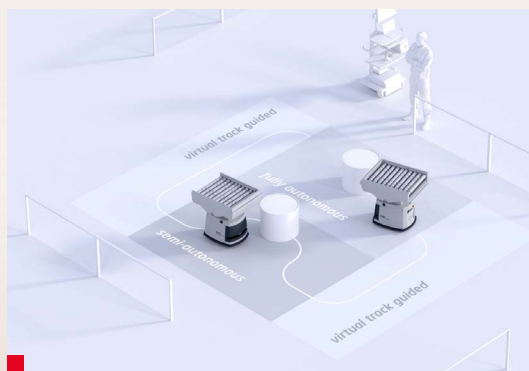
Raymond: Raymond 8910, transpaleteira, com capacidade para 3,63 toneladas



Still: EXH 16, transpaleteira com capacidade de carga de 1,6 toneladas, movida a bateria de lítio



Crown: SP 1500, selecionadora de pedidos completamente redesenhado com altura de alcance de 11,2 metros e capacidades de carga de até 1,25 tonelada



DS Automation: Arcos, software que permite que dispositivos sejam usados como AGV ou AMR



Hikrobot: F4-1000C, robô com capacidade de carga de uma tonelada, alternativa às empilhadeiras convencionais de armazém e para uso em corredores extremamente estreitos



Kemaro: K900, robô de limpeza a seco totalmente autônomo, que pode economizar 70% dos custos de limpeza



Libiao Robotics: Airrob, sistema robótico para manuseio de contentores; os robôs podem “subir” nas prateleiras e armazenar, pegar, classificar e mover contentores com até 35 kg



Mobile Easykey: FFZ-KPI, permite a determinação da eficiência da frota de intralogística de forma independente do fabricante com apenas uma figura-chave e um sistema de semáforo visual



Still: PXV, selecionadora de pedidos vertical com altura de 14,5 metros

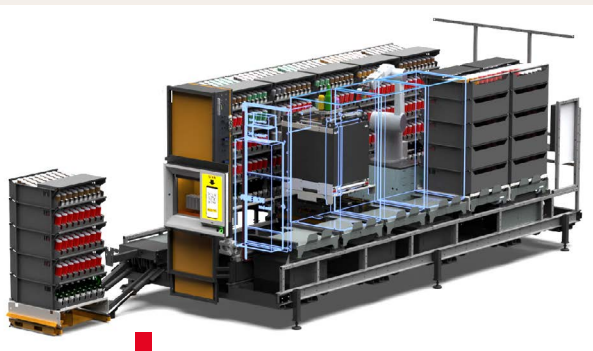


Volume Lagersysteme: Volume DIVE, sistema de armazenamento e picking baseado em robótica para alturas até 14 metros

Youibot Robotics: Automatic Trolley AT100, robô móvel autônomo para separação inteligente de mercadorias, que opera cargas de até 100 kg a uma velocidade de 1,5 metros por segundo



Startup do ano



1MRobotics: 1MRobotics, nano central de atendimento para a última milha em varejo multicanal



Chemovator: Loady, solução SAS que fornece requisitos padronizados para carregamento e descarregamento em locais industriais, servindo como banco de dados



Hunic: SoftExo Lift, exoesqueleto passivo, para auxílio de levantamento e transporte



ff Fördersysteme: Sistema de transporte e acionamento 3D, com ele, curvas, rampas, elevadores ou inclinações podem ser resolvidas em uma única trilha, eliminando a necessidade de sistemas de transporte modulares e economizando espaço



Predimo: Computed MyoGraphie, ferramenta para avaliar os locais de trabalho em termos de ergonomia e eficiência de processos

Já o Sistema de Execução de Armazém da IdentPro promete até 30% maior produtividade. Ele usa sensores IoT nos veículos para tornar todos os processos de armazém visíveis no gêmeo digital em tempo real (RTLS). A solução de digitalização, que pode ser usada dentro e fora de casa, alcança localização precisa de centímetros (+/-10 cm) de mercadorias e veículos, uso colaborativo de caminhões industriais autônomos e tripulados e distribuição inteligente de ordens de condução.

Especiais do Ano

Três produtos estão competindo na categoria Especial do Ano. As Light Tags da Nimmsta são um novo método de pick-by-light que promete até 80% mais eficiência sem esforço de integração. A inteligência está no Industrial Smart Watch, que o trabalhador usa em seu corpo. Na app Nimmsta, uma localização de armazenamento é atribuída para cada Light Tag, que é simplesmente fixada com uma fita adesiva. Quando o trabalhador se aproxima, o Smart Watch e a Light Tag acendem na mesma cor e padrão. Já o primeiro robô de limpeza a



Sentics: Sistema de Localização Óptica em Tempo Real (ORTLS)



sereact: Software AI sereact, para robótica autônoma de pick-and-place

seco totalmente autônomo K900, do fornecedor suíço Kemaro, pode economizar 70% dos custos de limpeza, o que equivale a mais de US\$ 37.000 por ano, cobrindo cerca de 10.000 metros quadrados. Os robôs compactos com sistema integrado de extração de pó navegam com a ajuda de sensores 3-D e limpam até as sujeiras industriais mais difíceis. Sua especialidade são grandes espaços internos.

Empilhar, digitalizar e transferir resultados para qualquer WMS pode ser feito pela câmera de garfos added-VIEW com função de digitalização de código de barras da Jungheinrich. A câmera full HD com software de processamento de imagem detecta se o código de barras está correto ou incorreto, mesmo em grandes alturas, à medida que passa. Um botão de reconhecimento perto do volante elimina a necessidade de scanners manuais e torna desnecessário o desempilhamento de mercadorias incorretas.

Startups

Sete startups também estão na final. A empresa israelense 1MRobotics foi selecionada com sua nano central de atendimento de mesmo nome para a última milha em varejo omnichannel. Os armazéns robóticos modulares são entregues em todo o mundo em contêineres padrão e estão prontos para uso imediato. O modelo de negócios é baseado em custos operacionais. A jovem startup alemã ff Fördersysteme resolve um problema de armazenamento com seu sistema de transporte e acionamento 3D patenteado. A corrente 3D se adapta ao espaço e não vice-versa. Curvas, rampas, elevadores ou inclinações podem ser resolvidas em uma única trilha, eliminando a necessidade de sistemas de transporte modulares e economizando espaço, também abrindo possibilidades arquitetôni-



Test Camp Intralogistics realizado em 2022, para testar as soluções finalistas

cas. Um exemplo de aplicação seria em escadas rolantes curvas.

O fornecedor sereact promete um retorno sobre o investimento de seis meses com seu software AI para robótica autônoma pick-and-place. Processos de picking já treinados em simulação podem ser transferidos para novos cenários desconhecidos e integrados em sistemas de gerenciamento de armazém existentes em um único dia, sem programação de robô.

A Sentic, startup de Munique, entra na final da rodada IFOY com o primeiro sistema de localização em tempo real baseado em AI e óptico ORTLS para aplicações industriais. Sensores de infraestrutura, que precisam ser instalados apenas uma vez no ambiente industrial, detectam e localizam objetos, como empilhadeiras, pessoas ou máquinas, tornando essas informações disponíveis para gerentes de frotas, bem como veículos de transporte autônomos.

ComputerMyoGraphie by Predimo é uma ferramenta para avaliar os locais de trabalho em termos de ergonomia e eficiência de processos. Com a ajuda de software baseado na nuvem e 17 sensores IoT sobre roupas, um gêmeo hu-

mano digital pode ser usado para visualizar quais músculos e articulações estão realmente sob tensão no trabalho. Isso permite indicar a sobrecarga física como um indicador-chave de desempenho e determinar um ROI para ergonomia. Com sua solução software-como-serviço Loady, a startup Chemovalor (Loady) está entrando na corrida para um troféu IFOY. A Loady fornece requisitos padronizados para carregamento e descarregamento em locais industriais e serve como um banco de dados. Equipamentos a serem levados, documentos ou processos são gerenciados em um modelo de dados estruturado, servindo como fonte para todos os parceiros logísticos. Campos de texto livre ou arquivos Excel para licitações logísticas e requisitos de limpeza não são mais necessários. Uma indicação IFOY também vai para o exoesqueleto passivo SoftExo Lift, da Hunic. O auxílio de levantamento e transporte montado no corpo é leve e eficaz, usando um princípio de mola para apoiar os músculos das pernas e costas ao levantar e transportar cargas até 21%, aliviando o corpo até 50% da carga e influenciando positivamente a postura ergonômica. Logweb

Greenbrier Maxion, FS e Rumo instituem modelo de negócio inédito para as marcas envolvendo 80 vagões tanque

A Greenbrier Maxion, considerada a maior operação ferroviária da América do Sul, produziu 80 vagões tanque para a FS, uma das maiores produtoras de etanol, nutrição animal e bioenergia do Brasil. Esses vagões serão operados pela Rumo, a maior operadora de ferrovias do Brasil, para escoar 45% da produção de etanol da FS na rota entre Lucas do Rio Verde e Sorriso, MT, até Paulínia, SP. A Logweb participou do evento de divulgação da parceria, no dia 19 de janeiro, em Hortolândia, SP.

A operação de transporte com os novos vagões deve ser iniciada até abril deste ano. Dos 1,5 bilhão de litros de etanol produzidos anualmente pela FS, cerca de 50% têm como destino essas regiões. Além da economia de custos, a operação também reduzirá as emissões de carbono do transporte em 50%, substituindo 15 mil viagens de caminhões por ano nas estradas.

Esta parceria entre as empresas irá ampliar o uso do modal ferroviário, elevando o volume transportado de 50 milhões para 75 milhões de litros de etanol ao mês. A Rumo já transporta aproximadamente 45% do volume de diesel do estado de Mato Grosso. Em 2022, a operação registrou um aumento de mais de 20% no transporte de biocombustíveis.

De acordo com o vice-presidente comercial da Rumo, Pedro Palma, os vagões de combustíveis rodarão praticamente cheios o tempo todo. "Os fluxos são planejados

para a melhor eficiência logística. O vagão investido pela FS vai no sentido Mato Grosso – Paulínia e retorna com derivados de petróleo para serem distribuídos por todo o Estado", destacou.

"A ampliação da nossa capacidade de transporte ferroviário está alinhada com a estratégia da FS de buscar atender os mercados com a máxima eficiência logística e a menor pegada ambiental", afirmou o CEO da FS, Rafael Abud.

Paulo Trucco, diretor comercial da FS, explicou que o etanol sai das duas plantas da empresa localizadas em Mato Grosso, e uma terceira unidade deve iniciar suas operações em meados de junho deste ano, em Primavera do Leste. O combustível, então, segue de caminhão até um terminal em Rondonópolis, onde se conecta com a ferrovia e segue de vagão até Paulínia, em São Paulo. Nesse ponto, se conecta com diferentes ramais, tanto dutoviários quanto rodoviários, ou acaba atendendo clientes locais.

"O retorno é uma operação da Rumo, ou seja, não temos fluxo de combustível voltando. Nossos vagões fazem parte do pool da Rumo, que os utiliza em outras operações, aumentando sua capacidade de movimentação", contou Trucco.

Nesse ponto, Fabio Henkes, diretor comercial da Malha Norte da Rumo, explica que a operação no sentido Paulínia – Rondonópolis é uma oportunidade para

a empresa transportar mais diesel para o Estado do Mato Grosso. "A capacidade adicional vai nos permitir crescer ainda mais. Além disso, em logística, a melhor operação é aquela na qual o ativo não circula vazio", disse.

A Rumo é responsável pela manutenção, pelo transporte, pelos maquinistas e pelas locomotivas que transportam os vagões. A empresa já possuía 900 vagões de combustível, agora totaliza 980, todos disponíveis para operação na Malha Norte.

Luis Gustavo Rocha Vilas Boas, diretor de vendas e marketing da Greenbrier Maxion, falou da



importância da parceria entre indústria, operadora e usuário final na aquisição de material rodante. “Os vagões foram desenvolvidos com tecnologia de ponta, inovação e toda expertise da área de engenharia, atendendo as especificações técnicas da FS e da Rumo, proporcionando redução de custo, eficiência energética e produtividade para todo o ciclo, tornando assim o transporte ferroviário de carga mais competitivo e sustentável”, expôs.

Ele também explicou que o modelo de aquisição end-user, que consiste em o próprio cliente da ferrovia adquirir o ativo, no caso, o vagão, é uma tendência para o transporte de produtos especiais, como líquidos e celulose.

“Estamos vendo com boas perspectivas o interesse dos clientes das ferrovias em investirem em frota, o que não era comum há alguns anos. É um bom sinal. Tendo o vagão, a empresa tem a garantia de disponibilidade do

transporte de seu produto”, ressaltou Vilas Boas.

Para a Greenbrier, a parceria com a FS e a Rumo gera demanda e cria previsibilidade de produção, o que é importante para o setor ferroviário. “A interação entre as três empresas permite oferecer um produto customizado que atenda todos os envolvidos”, ressaltou. O desenvolvimento dos vagões levou um ano, do papel à produção.

Marcelo Fernandez, diretor de Supply Chain da FS, contou que o projeto se iniciou com a necessidade de ampliar a capacidade de escoar a produção da empresa com a Rumo. “A operadora nos trouxe a ideia de comprar os vagões e fazer algo que triangulava com a Greenbrier. Investir em ativo logístico não é uma proposta trivial, mas com um time multidisciplinar, conseguimos mostrar que o investimento fazia sentido. Apostamos no projeto por disponibilidade e garantia de fluxo”, destacou.

Estrutura

Fabricado em aço baixa liga estrutural, com alta resistência mecânica e à corrosão atmosférica, o vagão TCT fornecido à FS tem capacidade de 105 mil litros, um aumento de 2 mil litros em relação ao modelo anterior, e foi projetado para carregamento superior e descarregamento inferior, com descarga central, além de ser equipado com o engate tipo “E” Double Shelf com haste “F”, com operação rotativa inferior, mais robusto e antidesacoplamento, e com válvula sensora de carga.

Outro grande diferencial dos vagões é o truque tipo Motion Control® – Truques Premium, desenvolvido especificamente para as condições operacionais e de via permanente das ferrovias brasileiras, proporcionando, por meio da otimização do comportamento dinâmico do vagão, um aumento significativo da segurança operacional e vida útil dos componentes, além da redução no custo de manutenção.



As plantas da FS ficam em Mato Grosso; na imagem, a unidade de Sorriso

Mercado ferroviário

Vicente Abate, presidente da Abifer – Associação Brasileira da Indústria Ferroviária, esteve presente no evento de apresentação da parceria entre as marcas e falou com exclusividade à Logweb sobre este anúncio e também a respeito das perspectivas para o mercado ferroviário. Ele disse que a indústria desenvolve e executa tecnologias em conjunto com técnicos das ferrovias e concessionárias para garantir a satisfação do cliente, seja ele a concessionária ou o cliente final, como é o caso da FS. “A FS, como cliente final, tem acesso à tecnologia do produto e sabe onde deve focar seus esforços, e com um vagão tecnologicamente avançado, certamente obterá resultados significativos em termos de carga de volume, uso e manutenção de equipamentos”, ressaltou.

Falando no setor, contou que o crescimento do transporte ferroviário se relaciona com aspectos de ESG e o uso de combustíveis renováveis. “São realidades locomotivas equipadas com motores que recebem óleo diesel bicomcombustível. A próxima etapa é a utilização do hidrogênio e já existem fabricantes preparados para produzir equipamentos que possam gerar hidrogênio verde a partir de energia eólica ou solar. A tendência é que as ferrovias e os fabricantes continuem a inovar tecnologicamente para atender a demanda por essas alternativas”, expôs.

No caso das locomotivas, Abate contou que elas passaram por uma transformação digital completa. Agora, é possível monitorar o percurso em tem-



Foto: Roosevelt Cássio/Divulgação Greenbrier Maxion

O novo vagão tem capacidade para 105 mil litros, um aumento de 2 mil litros em relação ao modelo anterior

po real e testar os vagões em túneis de vento, algo que antes era exclusivo da aeronáutica. “Esse teste é fundamental para garantir o centro de gravidade, a lateralidade de força e outras características importantes. O projeto do vagão é desenvolvido com o auxílio de um software moderno, o Vampire, que calcula todos os elementos de resistência do vagão”, explicou. No que diz respeito à área de truques, os mais avançados são aqueles com motion control. Além de oferecer uma experiência de viagem mais suave, esse tipo de controle reduz o desgaste de componentes e o consumo de combustível da



locomotiva, sendo especialmente útil em curvas rudimentares. “Isso é importante porque, embora não afete diretamente o vagão, ajuda a economizar combustível”, disse o presidente da Abifer.

Segundo ele, os testes realizados em túneis de vento e outras questões de projeto contribuem

Executivos das três empresas e convidados participaram do anúncio da parceria, em Hortolândia, SP



significativamente para a redução de 3,5% no consumo de combustível de uma locomotiva, o que é uma redução considerável. Embora o vagão seja um elemento tracionado e não esteja diretamente relacionado com o consumo de combustível, ele também contribui para isso por meio da tecnologia. "Acreditamos muito no futuro tecnológico e estamos comprometidos com as regras de compliance, através de ESG, e certificações, como ISO, e outras práticas que a indústria e as concessionárias estão adotando", comentou.

Sobre o mercado agropecuário, o potencial é de crescimento. "Este ano, inclusive, o setor agrícola bateu um novo recorde, e nos últimos anos tem sido assim, com raras exceções quando há problemas climáticos como secas ou outros eventos climáticos, mas em geral, se o clima não afetar as safras, elas têm crescido sucessivamente. É aí que a ferrovia entra, para poder suportar não só a carga de insumos para o agronegócio, como fertilizantes, mas principalmente para trazer para uso interno e

para exportação as commodities agrícolas, como soja, milho e, agora, nessa nova fase, combustíveis", salientou.

Abate revelou que o setor ferroviário acredita muito no agronegócio e que, juntamente com a mineração, que também é importante, passará a atuar com carga geral. Algumas ferrovias já transportam carga geral, a MRS, por exemplo, recentemente renovou a concessão por mais 30 anos e tem como foco equilibrar o transporte de minério com carga geral. "No passado, a ferrovia carregava muito mais minério do que carga geral, em uma relação de 80/20. Hoje, essa relação está em 70/30, e a tendência é equilibrar para 50% de minério e 50% de carga geral ao longo do tempo. Então, o transporte de carga geral por meio de contêineres, vagões convencionais, vagões double stack ou qualquer tipo de vagão que possa carregar contêineres será uma nova frente de desenvolvimento da indústria e da ferrovia", expôs.

No entanto, o mercado enfrenta um período de ociosidade desde 2015/2016, saindo de um pico de 4.700 vagões por ano para cerca de 1.000 em 2019, o que era esperado devido ao processo de renovação das concessionárias, quando, naturalmente, elas diminuem os investimentos. Mas foi tímida a reação prevista após a assinatura de quatro novos contratos, sendo três em 2020, uma da Rumo Malha Paulista e duas ferrovias da Vale, além da MRS, em 2022. Em 2020, houve um aumento para 1.700 vagões; em 2021 foi para 1.800; e, em 2022, caiu para 1.300. Para 2023,

estima-se um volume ainda menor de vagões.

"Essa oscilação não é benéfica em vários aspectos, incluindo previsibilidade e regularidade no abastecimento e mão de obra. Espera-se que a partir de 2024 haja uma reação, mas não será imediata, provavelmente alcançando um patamar razoável entre 3.000 e 4.000 vagões por ano em alguns anos. O setor prefere registrar 3.000/3.500 por ano em dois ou três anos do que em um ano só alcançar 7.000 vagões", explicou o presidente da Abifer.

Embora a fase não seja muito favorável, as perspectivas para o futuro são positivas. As renovações estão se consolidando, a Rumo está comprando vagões e a VLI e a MRS também, embora em menor ritmo. A Vale está planejando fazer o mesmo em breve. Além disso, há uma nova concessão, a Bamin (Bahia Mineração) da Fiol 1, que tem previsão para começar a operar em 2026 e já se prepara para adquirir vagões em 2024. "É um processo natural que leva alguns anos para se consolidar, desde a assinatura do contrato até o desenvolvimento do projeto, licenciamento ambiental e desapropriação. No entanto, acredita-se que daqui a três ou quatro anos, as autorizações ferroviárias estarão mais avançadas, o que resultará em volumes maiores de carga até o final da década. As autorizações foram concedidas para traçados que possuem carga, própria ou de terceiros, e a carga é a matéria-prima essencial para o transporte ferroviário. Embora seja um projeto para o futuro, é visto com otimismo", finalizou. Logweb



Ataques cibernéticos crescem no Brasil e empresas precisam de cuidados

Entidade do setor de transporte desenvolve webinar com foco na proteção de dados para auxiliar empresas

O relatório do FortiGuard Labs, laboratório de inteligência de ameaças da Fortinet, mostra que o Brasil concentrou a maior parte dos ataques cibernéticos da América Latina entre julho e setembro de 2022, o equivalente a 18,8 bilhões de invasões. Com isso, a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) busca garantir os direitos de liberdade e privacidade no tratamento de dados pessoais e é destaque nas discussões sobre a seguridade do ambiente digital, sobretudo para evitar essas ocupações ilegais.

Diante desta exposição à criminalidade virtual, os roubos de dados – se não forem bem administrados – podem trazer grandes prejuízos às empresas, principalmente dentro do setor de transporte rodoviário de cargas que lida com muitos colaboradores e terceiros para o andamento das atividades.

Como forma de amparo e auxílio sobre os cuidados com a proteção de dados, o Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região – SETCESP organiza o Webinar “LGPD em Cibersegurança”, que ocorrerá no dia 16 de março, às 09h, e com transmissão ao vivo. O acesso será gratuito para associados da entidade.

Caroline Duarte, coordenadora do departamento jurídico do SETCESP e uma das professoras do Webinar, destaca o papel da Lei de Proteção de Dados junto às empresas: “A LGPD é a lei que obriga as empresas a garantir que as pessoas físicas não tenham seus dados pessoais vaza-

dos e usados para fins que vão de comerciais a políticos. É importante também para garantir que dados da empresa, como seu segredo de negócio, faturamento, contratos confidenciais, recolhimento de tributos e cumprimento de obrigações acessórias, assim como salários e endereços de seus diretores e colaboradores, não sejam vazados e usados por seus concorrentes, ou ainda para aplicação de golpes.”

Investir na defesa virtual garante a privacidade dos dados tanto do cliente quanto da própria organização. Em caso de falhas na manutenção e backup de dados da empresa devido à invasão, Caroline reforça que a empresa “não poderá atender os requisitos da fiscalização e certamente sofrerá sanções por isso”, como resultado da falta de preocupação com essa questão.

A coordenadora ainda alerta que as organizações devem implantar políticas junto aos seus colaboradores, que deverão observar as normas



Caroline: “As empresas precisam se unir no combate às ameaças cibernéticas e contar com o auxílio da tecnologia. Métodos simples podem fazer uma grande diferença e reduzir consequências previsíveis”

e avisarem sobre comportamentos suspeitos aos departamentos responsáveis como método inicial de aprimoramento do sistema.

“As empresas precisam se unir no combate às ameaças cibernéticas e contar com o auxílio da tecnologia. Métodos simples podem fazer uma grande diferença e reduzir consequências previsíveis”, complementa Caroline, que finaliza: “Nosso Webinar irá explicar as formas de implantar e revisar suas medidas para que sejam criados procedimentos internos na sua empresa, visando auxiliar em pequenos atos que colaborem com a preservação da segurança de seus dados e informações essenciais às suas atividades. É um passo para um ambiente empresarial ainda mais seguro”. Logweb

SETCESP
SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA DE SÃO PAULO E REGIÃO

Webinar - LGPD em Cibersegurança

Prevenção | Segurança de Dados | Proteção

Para inscrição e mais informação do webinar, **acesse:** <https://bit.ly/3xs2xZP>

Fique por Dentro

SCPAR Porto de Imbituba

A gestão da SCPAR Porto de Imbituba ganhou o reforço de dois novos membros, com a chegada de Christiano Lopes de Oliveira, para o cargo de diretor de Compliance, e o retorno de Alexandre Pinter ao cargo de diretor de Gestão e Finanças. As nomeações foram aprovadas pelo Conselho de Administração da companhia em reunião extraordinária realizada no último dia 10 de fevereiro, momento em que os novos diretores também foram empossados. Pinter substitui Aristeu Cavalcá, que atuou na Autoridade Portuária desde 2019. Convidados pelo Governador Jorginho Mello para compor a gestão do Porto, os candidatos passaram pela análise do Comitê de Elegibilidade do Governo do Estado de Santa Catarina, que avaliou o atendimento aos requisitos e parâmetros da Lei das Estatais e decretos estaduais. Pinter é administrador e tem pós-graduação em gestão pública. Oliveira, por sua vez, é advogado e administrador. O mesmo Conselho de Administração havia aprovado, em 25 de janeiro último, a nomeação do engenheiro Luís Antonio Braga Martins para a presidência da Autoridade Portuária do Porto de Imbituba. Braga já tomou posse e substituiu Fábio dos Santos Riera, que estava à frente da gestão da empresa estadual desde fevereiro de 2021, após sete meses na diretoria de Infraestrutura e Logística. Além de um vasto currículo e experiência na área de infraestrutura portuária, Braga já havia comandado a gestão do Porto de Imbituba entre agosto

de 2020 e fevereiro de 2021. O novo presidente é especializado em estruturas e portos, com mais de 30 anos de atuação em projetos portuários nacionais.

Scania

A Scania comunica que, a partir de 1.º de março de 2023, o italiano Simone Montagna será o novo presidente e CEO das Operações Comerciais Brasil. Com quase 22 anos de Scania, ele sucede a Silvio Munhoz, que se tornará conselheiro da unidade comercial brasileira, e já está fazendo o processo de passagem de gestão. Montagna vai se reportar a Mats Gunnarsson, vice-presidente executivo das Operações Comerciais globais, e que tem base na matriz, na Suécia. Montagna estudou Administração de Negócios na Universidade de Pavia. Fez MBA na mesma área pela Universidade de Negócios de Chicago (EUA). Entrou na empresa em julho de 2001 como diretor da Scania Serviços Financeiros Itália. Permaneceu no cargo até março de 2006 quando foi transferido para a Rússia e assumiu como diretor do mesmo setor. Em 2009, teve sua primeira experiência no mercado brasileiro como CFO (diretor financeiro) do Scania Banco. No mês de janeiro de 2016, virou diretor-geral do Scania Banco. Em julho de 2019, passou a acumular também a função de vice-presidente dos Serviços Financeiros da Scania na América Latina. A partir de outubro de 2020 teve, até então, a maior oportunidade da carreira ao se tornar o diretor-geral da Scania Rússia.

Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário

O analista legislativo do Senado, Leonardo Cezar Ribeiro, assumiu a recém-criada Secretaria de Transportes Ferroviários do Ministério dos Transportes. Formado em economia pela Universidade de Brasília (UnB), Ribeiro foi pesquisador visitante da Victoria University, em Melbourne, Austrália. É mestre em economia, com pós-graduação em orçamento público pelo Instituto Serzedello Corrêa, do Tribunal de Contas da União (TCU). Tem ampla experiência em finanças públicas. Atuou na coordenação de avaliação macrofiscal e de estudos fiscais na Secretaria de Orçamento Federal e é analista legislativo de carreira do Senado Federal. Ribeiro atuou na formulação do Marco Legal Ferroviário, o qual permite, desde 2021, a iniciativa privada projetar, construir e operar ferrovias no país mediante autorização federal.

Infraero

Rogério Amado Barzellay assumiu a presidência da Infraero. O novo CEO retorna à Companhia após passagens como diretor, em 2006, na área de Operações e, em 2016, de Engenharia e Meio Ambiente. Engenheiro Mecânico graduado pela Universidade de Brasília (UnB), Barzellay possui vasta experiência na área de gestão pública federal, tendo atuado, por mais de 34 anos, em atividades de direção, planejamento, gerenciamento de atividades administrativas, orçamentárias e logísticas, inclusive na área de finanças, além de ampla vivência na participação de Conselhos de Administração, Fiscal e Autoridade Portuária.

VLI

A VLI – companhia de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos – anuncia a criação de três diretorias que serão responsáveis por gerar mais integração entre seus ativos, potencializar a rentabilidade do negócio e priorizar a experiência dos clientes. As mudanças começaram a ser estudadas na VLI ao longo de 2022 e foram implementadas na estrutura organizacional dos Corredores Centro-Norte (CN); Centro-Sudeste (CS) e Centro-Leste (CL). Os novos diretores são responsáveis pela operação multimodal de cada corredor, incluindo portos, ferrovias e terminais integradores e respondem à direção-executiva de Operações, sob a gestão de Alessandro Gama, unificando as antigas diretorias de Operações Portuárias e de Operações Ferroviárias. Com as alterações, a direção do corredor Centro-Norte – que liga regiões produtoras do Arco Norte do país ao sistema portuário de São Luís – ficou a cargo de Daniel Schaffazick, até então responsável pela gerência-geral de Ferrovia deste mesmo corredor. Já o corredor Centro-Sudeste, por onde é feito o escoamento de cargas via Ferrovia Centro-Atlântico (FCA) em direção ao Porto de Santos, está sob a gestão de Nicolas Szwako, anteriormente gerente-geral de Engenharia de Portos e Terminais. Diego Zanella, que ocupava a posição de gerente-geral de Inteligência Comercial, passa a ocupar a direção do Corredor Centro-Leste, que realiza o escoamento de cargas pela FCA em direção ao Complexo Portuário de Tubarão (ES). Mais

novidades: no último dia 23 de janeiro, Fábio Marchiori, diretor Financeiro, de Supply Chain e Serviços, assumiu interinamente o cargo de diretor-presidente da VLI, em substituição a Ernesto Pousada, que liderou a companhia pelos últimos três anos. O executivo conta com sólida experiência de 30 anos em grandes empresas nacionais e multinacionais como Unilever, Grupo Fleury, Mondelēz International e Avon/Natura. Bacharel em Engenharia Química pela Universidade de São Paulo (USP), possui MBA em Administração de Empresas pela Fundação Dom Cabral e graduou-se no Senior Executive Programme da London Business School. Também na mesma data, Carolina Hernandez Táscon assumiu o cargo de diretora-Executiva Comercial (CCO) da VLI. Ela cursou Economia e Administração na Universidad de los Andes, na Colômbia, tem mestrado em Economia e possui sólida experiência em companhias como Archer Daniels Midland, Noble Group e COFCO International.

Sompo Seguros

A Sompo Seguros, subsidiária da Sompo International, empresa responsável pelas operações de seguro e resseguro do Grupo Sompo Holdings fora do Japão, acaba de anunciar Cristiane Martins para o cargo de diretora Atuarial e de Gestão de Riscos e Felipe Prado Ribeiro como diretor Técnico responsável pelas áreas de Produto Automóvel, Equipamentos Massificado, Produto Responsabilidade Civil e Produto Agricultura. Cristiane é responsável pelas áreas de Atuarial de Provisões, Solvência

e Produtos e Gestão de Riscos e Compliance e conta com cerca de 20 anos de experiência na área Atuarial de seguradoras nacionais e multinacionais. É graduada em Ciência Atuariais pela FMU, com MBA em Gestão Financeira, Controladoria e Auditoria pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Ribeiro é graduado em Administração pela PUC-SP, pós-graduado em Planejamento Estratégico pela ESPM e com MBA em Gestão Estratégica Empresarial pela FGV-SP. Conta com mais de 15 anos de atuação no mercado de seguros, com experiência em seguradoras nacionais e estrangeiras.

Continental Pneus

Atual vice-presidente da Continental Pneus para o Mercosul, Rodrigo Bonilha passou a ter a responsabilidade adicional de responder pela gerência da região da América do Sul. A mudança integra a estratégia da empresa de focar no desenvolvimento dos mercados do Mercosul e da região Andina. Bonilha é o primeiro brasileiro a ocupar esse cargo, que abrange as operações da marca no Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai, Equador, Colômbia, Chile, Peru, Bolívia e Venezuela. Com mais de 20 anos de experiência nas áreas de desenvolvimento de negócios, operações, produção, gerenciamento da cadeia de suprimentos e pós-vendas, Bonilha é bacharel em Engenharia e ingressou na Continental Pneus em 2014. Anteriormente, ocupou cargos de comando em diversas empresas do setor automotivo, entre as quais Valeo, Takata e ZF do Brasil.

Renault

Desde 1º de fevereiro último, Fabrice Cambolive é o novo CEO da marca Renault. Membro do Leadership Team do Renault Group, ele se reporta a Luca de Meo, CEO do Renault Group. Em suas novas atribuições, Cambolive trabalhará com o Management Committee da marca Renault para consolidar o desenvolvimento sustentável e rentável da marca Renault. Ele também vai assegurar a transformação da marca, com o lançamento de 14 novos veículos até 2025, bem como sua expansão na Europa e em outros mercados mundiais. Cambolive é formado pela Toulouse Business School e entrou para o Renault Group em 1992, tendo desempenhado diferentes funções em mercados internacionais durante vinte anos, nas áreas de vendas e marketing na Espanha, Suíça, França, Alemanha e Romênia. Sua carreira internacional continuou em 2011, quando ele passou a ser vice-presidente de Vendas e Marketing para a Renault Rússia e Região Eurásia, tendo posteriormente assumido a função de 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 – Pacífico. Em 2021, passou a ser vice-presidente sênior de Vendas e Operações da marca Renault, sendo responsável pela implementação do plano estratégico Renaulution em todos os mercados globais, e pela

transformação do modelo de negócios da marca. Em maio de 2022, Cambolive passou a ser COO da marca Renault.

ConectCar

A ConectCar, empresa de meio de pagamento automático de mobilidade, anuncia Eduardo Vasconcelos (Vasco) como o novo CEO. O executivo conta com a confiança dos acionistas, Itaú Unibanco e Porto, além de ter grande experiência de mercado e uma sólida vivência dentro da ConectCar. Com 32 anos de história construída em TI, sendo oito deles na área de serviços financeiros e 19 na área de serviços de informação, Vasco tem sido uma das peças fundamentais para a transformação e o fortalecimento da marca no segmento de meios de pagamento, informa a empresa.

Vibra

Líder no mercado brasileiro de distribuição de combustíveis e de lubrificantes, e licenciada da marca Petrobras, formando uma rede com 8,3 mil postos de combustíveis, em todo o País, a Vibra anunciou a chegada do seu novo CEO, Ernesto Pousada. Eleito Executivo de Valor no setor de Transporte e Logística pelo jornal *Valor Econômico* em 2021, o executivo esteve à frente da VLI Logística nos últimos três anos e tem passagens pela Dow Chemical, Suzano Papel e Celulose e Ingredion. 

Logweb Multiplataforma	9
FBR Rodas.....	15
EnerSys.....	21
Mtorres Pack.....	23
Logweb PodCast.....	39
Logweb.....	45
Logweb Webinars	49
Intermodal	4ª Capa

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**.





27ª EDIÇÃO

INTERMODAL
2023 SOUTH AMERICA



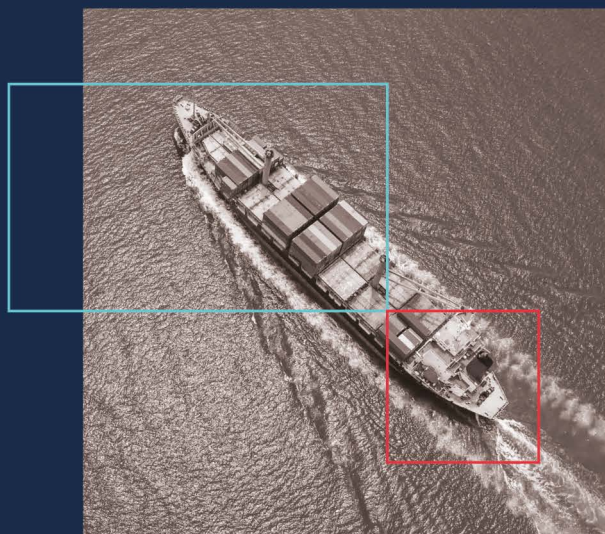
28 FEV - 02 MAR / 2023

SÃO PAULO EXPO - SP

+ PLATAFORMA DIGITAL



O MAIOR E MAIS COMPLETO
EVENTO DAS AMÉRICAS PARA
O SETOR DE **LOGÍSTICA**,
INTRALOGÍSTICA, **TRANSPORTE**
DE CARGA E **COMÉRCIO EXTERIOR**
ACONTECE EM SÃO PAULO - SP!



**FAÇA PARTE
DESSE MOMENTO!**

INTERMODAL.COM.BR

Patrocinador Anfitrião:



Organização
e Promoção:



informa markets