



## LOGÍSTICA DO FRIO: Vários componentes garantem qualidade



R\$ 22,00  
JUN 2020

**Nº 39**

- **Leitores e coletores de dados**
- **Boas notícias**



# Movimentação ágil e segura

# LWE

Se você precisa de uma **Transpaleteira Elétrica** segura para minimizar os impactos negativos causados pelo desgaste diário sem perder agilidade na movimentação, a **TOYOTA** tem a solução perfeita.



## Transpaleteira Elétrica Modelo LWE Capacidade de até 2.5 toneladas



A **LWE** é a escolha certa para movimentação ágil e redução de impactos negativos causados pelo desgaste diário na saúde do operador. Além de ser ágil e segura, a LWE é compacta, tornando-se ideal para carregamentos e descarregamentos em caminhões, pois possui a função Click-to-Creep, sendo possível movimentar o equipamento mesmo com o timão totalmente na vertical, dessa forma exigindo menos espaço para operar em locais estreitos e confinados.

Encontre a **TOYOTA** mais perto de você no site [www.toyotaempilhadeiras.com.br](http://www.toyotaempilhadeiras.com.br)

Central de Atendimento +55 11 3511 0400



/ToyotaEmpilhadeira



/toyota-empilhadeiras



ToyotaEmpilhadeiras



ToyotaEmpilhadeiras



**TOYOTA**

**EMPILHADEIRAS**

Nesta edição digital da revista *Logweb*, o destaque fica por conta da logística do frio, tão em voga nos dias de hoje, pelo aumento do consumo de alimentos refrigerados e congelados e, também, dos remédios e vacinas que requerem temperatura controlada.

Assim, começamos pelos Operadores Logísticos e pelas transportadoras que atuam no segmento, cujos representantes ouvidos falam do seu papel para atender ao segmento e do que eles não devem fazer de maneira nenhuma, bem como das características e dos problemas desta logística e como a Covid-19 a afetou.

Na sequência, temos dois embarcadores do setor, que nos mostram como é a sua logística, os desafios que enfrentam, os diferenciais das suas empresas e o relacionamento destas com os seus fornecedores de serviços logísticos, entre outros assuntos.

Mais ainda, também temos o papel das empuilhadeiras dentro das instalações a baixas temperaturas. Representantes das diversas marcas do mercado falam, entre outros tópicos, das funções destas máquinas, dos tipos mais utilizados, dos locais e segmentos onde são mais empregadas, dos benefícios e das tecnologias embarcadas.

Neste número de *Logweb* também são destacados os controladores de temperatura, onde mostramos os tipos, os locais e os segmentos de mercado onde são mais usados e os benefícios.

Ainda no contexto da logística fria, temos a lista Global Top 25 da Associação Internacional de Armazéns Refrigerados – IARW, que inclui, em seu ranking anual das maiores empresas de armazenagem da cadeia do frio, três brasileiras. Outros rankings também foram divulgados, incluindo o TOP 10 América Latina – onde o Brasil domina a lista, com sete empresas destacadas.

Vale citar também, ainda como matéria especial da edição, a que cobre os leitores e coletores de dados, onde são citadas as suas aplicações e funções, além dos locais e segmentos onde são mais usados, as novas tecnologias e as diferenças entre os equipamentos.

Ao final da edição, que inclui outras matérias – como a sobre o Aeroporto Industrial de Minas Gerais e os projetos sustentáveis desenvolvidos pela PepsiCo no Brasil –, damos espaço para as “Boas Notícias”.

Afinal, neste momento conturbado, o que mais precisamos são de notícias positivas, em se tratando da economia, da indústria e, mais especificamente, do segmento de logística.

### Os editores

REVISTA  
**Logweb**  
referência em logística

ISSN 2317-2258

Edição nº 39 | Junho 2020

Publicação, especializada em  
logística, da Logweb Editora Ltda.  
Parte integrante do portal  
[www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br)

**Redação, Publicidade,  
Circulação e Administração**  
Rua Engenheiro Roberto Mange, 353  
13208-200 - Anhangabaú - Jundiaí - SP  
Fone/Fax: 11 3964.3744 - 3964.3165

**Diretor de Redação**  
Wanderley Gonelli Gonçalves  
Cel.: 11 94390.5640  
(MTB/SP 12068)  
[jornalismo@logweb.com.br](mailto:jornalismo@logweb.com.br)

**Redação**  
Carol Gonçalves (MTB/SP 59413)  
[redacao2@logweb.com.br](mailto:redacao2@logweb.com.br)

**Diretora Executiva**  
Valéria Lima de Azevedo Nammur  
[valeria.lima@logweb.com.br](mailto:valeria.lima@logweb.com.br)

**Diretor de Marketing**  
José Luíz Nammur  
[jlnammur@logweb.com.br](mailto:jlnammur@logweb.com.br)

**Diretor Administrativo-Financeiro**  
Luís Cláudio R. Ferreira  
[luis.claudio@logweb.com.br](mailto:luis.claudio@logweb.com.br)

**Administração**  
Wellington Christian Borsarini  
[admin@logweb.com.br](mailto:admin@logweb.com.br)  
Caroline Fonseca (Auxiliar Administrativa)  
[admin2@logweb.com.br](mailto:admin2@logweb.com.br)

**Diretora Comercial**  
Maria Zimmermann Garcia  
Cel.: 11 99618.0107 e 94382.7545  
[maria.garcia@grupologweb.com.br](mailto:maria.garcia@grupologweb.com.br)

**Gerência de Negócios**  
Nivaldo Manzano - Cel.: 11 99701.2077  
[nivaldo@logweb.com.br](mailto:nivaldo@logweb.com.br)  
José Oliveira - Cel.: 11 96675-4607  
[oliveira@logweb.com.br](mailto:oliveira@logweb.com.br)

**Diagramação**  
Alexandre Gomes

## Logística do Frio



Foto de capa: Bosch Service Solutions

- 12** OLs e transportadoras: fundamentais para garantir a qualidade de alimentos e medicamentos
- 20** Embarcadores: desafio é manter a qualidade do produto, com temperatura controlada em todo o processo
- 22** Empilhadeiras e transpaleteiras corretas otimizam operações frigorificadas
- 27** Empresas brasileiras de armazenagem da cadeia do frio estão entre as 25 maiores do mundo
- 28** Controladores de temperatura: imprescindíveis para alimentos e medicamentos

**6 Tecnologia**

Leitores e coletores de dados geram ganhos operacionais e assertividade em toda a cadeia logística

**11 Coluna SETCESP**

Os impactos econômicos da Covid-19 no TRC

**32 Transporte Aéreo**

Aeroporto Industrial em MG promete elevar a competitividade das empresas no mercado externo

**34 Logística & Meio Ambiente**

Veículos elétricos e a gás estão entre os projetos sustentáveis da PepsiCo implantados no Brasil

**36 Boas notícias****38 Fique por dentro****Agenda**

Consulte no portal [www.logweb.com.br](http://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](http://www.logweb.com.br)



# EMPILHADEIRAS

Por que  
**COMPRAR**  
se você pode  
**ALUGAR?**



## LINHA COMPLETA DE PRODUTOS

Transpaleta  
elétrica  
**2,75t**



Empilhadeira  
elétrica retrátil  
**2,0t**



Empilhadeira  
elétrica  
**2,0t**



Empilhadeira  
combustão  
**2,5t**



Empilhadeira Linde  
até **18,0t**



# Leitores e coletores de dados geram ganhos operacionais e assertividade em toda a cadeia logística

*Com o aumento do e-commerce, cresce a procura pelos dispositivos, que são considerados indispensáveis no controle de armazenamento de mercadorias, expedição de pedidos e acompanhamento de processos dentro dos CDs.*

As empresas estão começando a entender que a tecnologia é a melhor forma de reduzir os custos, aumentar a produtividade, melhorar a qualidade dos processos e garantir a segurança dos colaboradores. Essa aceitação tem ganhado força devido à pandemia de Covid-19, que vem influenciando, inclusive, o mercado de leitores e coletores de dados usados na logística, que são o foco desta matéria. Segundo Rogério Abade, diretor de inovações da TI Tech Solutions, a principal mudança percebida com a pandemia foi o aumento nas vendas de leitores e coletores de dados. “Isso aconteceu porque a movimentação de vendas pela internet teve um enorme crescimento neste período e muitas empresas que não tinham seus processos automatizados precisaram correr contra o tempo para darem conta dos pedidos”, conta. Para Elvio Coelho Lindoso Filho, da área de marketing da Improtect Soluções e Serviços, existe espaço para ampliação do uso de coletores, pois eles trazem ganhos operacionais e assertividade, além de permitir a redução da equipe nas companhias que ainda não investiram nesses dispositivos.

“Nossos equipamentos recebem tratamentos que permitem a desinfecção com álcool 70% e outros produtos, sem prejudicar o apare-



**Abade**, da TI Tech Solutions: “A tecnologia RFID já está presente no mercado há algum tempo e agora possui alta procura na cadeia logística”



**Rafael**, da Elgin: “As novas tecnologias são leitores de captura de imagem Area Imager, que possuem a grande vantagem de ler QRCode na tela”

lho. A partir de agora, o mercado irá buscar produtos que possam passar por este tipo de higienização”, aposta Luís Thiago Barreto Cândido de Souza, CEO do Grupo Syscontrol.

Devido ao novo coronavírus, os operadores, certamente, optarão por produtos que disponibilizem

capas acessórias para uso pessoal, salienta, por sua vez, Igor Froiman Parada, diretor executivo da Will-Tech Equipamentos e Soluções. Saindo um pouco da área logística, Rafael Etoze Tamassia, gerente de produtos da Elgin, acredita que os códigos do tipo QRCode tendem a se tornar mais populares para meios de pagamento. “Com o leitor apropriado, o cliente não precisa digitar a senha nas ‘maquininhas’, evitando a possibilidade de contaminação”, explica.

## Leitores x coletores

Sobre as diferenças entre leitores e coletores de dados usados na logística, Matheus Mota da Silva, engenheiro de produtos da Turck



do Brasil Automação, explica que os primeiros fazem apenas a leitura dos dados, normalmente barcodes, datamatrix ou QRcodes. Porém, os coletores de dados, além de fazerem a função de leitores (com todos os recursos citados e adicionalmente RFID), conseguem alterar dados locais. “Além disso, possuem melhor e maior integração com softwares e equipamentos”, expõe. Elvio, da Improtec, acrescenta que os leitores necessitam de um hardware processador para decodificar



**Matheus**, da Turck do Brasil:  
“Os coletores são usados para manuseio rápido e manual dos dados, conferência de informações, verificação e leitura de dados”

o código e não recebem informações ou orientações de resposta como “você leu o código do produto errado”, por exemplo. Os coletores possuem esta capacidade de processamento e comunicação de ida e volta que interage com o sistema, evitando que o usuário tenha de tomar decisões. “O coletor é uma extensão do WMS, por exemplo, que valida o pedido eleito para separação, os itens separados, seu local de coleta considerando FIFO e outros critérios de gestão da operação que são fundamentais para garantia de sua assertividade.” Pela explicação de Thiago Ribeiro, diretor comercial da ZHAZ Soluções, o leitor apenas “converte” as barras em números e transfere para

o computador. Já o coletor de dados (que hoje também é conhecido como computador móvel) roda um sistema operacional (que pode ser Windows ou Android), permitindo acessar qualquer aplicação (ERP, WMS, TMS, etc.) através de rede wi-fi ou 4G, com a vantagem da mobilidade e de ter um leitor de código de barras (RFID ou NFC).

## Leitores

Os leitores de código de barras são utilizados em todo o processo de rastreamento de mercadorias e matéria-prima (entrada, saída, estoque). A principal função é tornar a entrada de dados muito mais precisa e veloz se comparado à entrada de dados de forma manual. Conforme explica Rafael, da Elgin, são mais usados nos segmentos de varejo, saúde, indústria, correios e entretenimento. Souza, do Grupo Syscontrol, complementa que esses dispositivos são aplicados para a leitura das etiquetas de produtos ou paletes em toda a cadeia logística. “É usado principalmente nos Centros de Distribuição e em sorters – esteiras inteligentes para separação de mercadoria.”

De acordo com Igor, da WillTech, em qualquer fase do processo de logística, os leitores de dados são a ferramenta indispensável para o controle de estoque, abastecimento de informações em inventários, acompanhamento de processos das mercadorias ou documentos que contenham códigos de barra, desde a expedição até a efetiva saída do ambiente logístico.

Eles – e também os coletores – são mais usados em prestadores de serviços, supermercados, farmácias, lojas varejistas, e-commerces, fábricas, transportadoras, companhias de logística, entre outros estabelecimentos.

Por necessitarem estar conectados a um hardware para processamento do código lido, os leitores



sempre são encontrados em áreas onde existe a possibilidade de acoplamento a outra ferramenta, como Centros de Distribuição, expedição, entrada de mercadoria, leitura de nota de entrada, etc., conta Elvio, da Improtec.

“Em operações com produtos pequenos e de fácil manuseio, a tendência é de maior utilização dos leitores, uma vez que a necessidade de estar acoplado a outro hardware cria uma limitação de movimentação. Por exemplo, no setor de artigos de papelaria, o processo de separação e leitura dos pedidos ocorre em um balcão”, acrescenta.

## Novas tecnologias em leitores

As novas tecnologias são leitores de captura de imagem Area Imager, que possuem a grande vantagem de ler QRCode na tela de computadores e celulares, como conta Rafael, da Elgin. O QRCode é um tipo de código de barras que permite colocar muitas informações em uma pequena área, esta é uma grande vantagem sobre o código de barras “convencional” (com listras e espaços). “E, ainda, a possibilidade de leitura em tela reduz o uso de papel, tornando os processos mais ecologicamente corretos”, complementa.

Souza, do Grupo Syscontrol, diz que hoje existem novas tecnologias ligadas à leitura a grandes distâncias, especialmente em operações com empilhadeiras, resultando em muito mais produtividade na operação. Ele também cita os leitores Area Imager, que são a mais nova



tecnologia em leitores de dados, possuindo capacidade de leitura, decodificação e reconstrução do código muito mais rápida que as tecnologias anteriores Imager e Linear Imager, gerando muito mais produtividade e redução de tempo nas operações.

Por sua vez, Abade, da TI Tech Solutions, destaca a tecnologia bluetooth, que permite o pareamento do leitor de código de barras com qualquer dispositivo móvel, além da tecnologia wi-fi, que traz maior mobilidade aos operadores com a conexão direta na rede.

“Outro destaque atual é a tecnologia RFID, que já está presente no mercado há algum tempo e agora possui alta procura na cadeia logística. Suas vantagens são enormes. A realização de um inventário no CD utilizando RFID é feita em minutos ou poucas horas, dependendo da quantidade de produtos, enquanto que, utilizando um leitor convencional, este processo pode levar semanas”, destaca.

Por outro lado, Matheus, da Turck do Brasil, explica que o uso do RFID requer um processo complexo, que envolve a criação de um princípio de CLP + módulo RFID + antena RFID. “A leitura pode ser mais simples através do uso de um dispositivo com fácil acesso através de app e envio por e-mail.” Fazendo uma análise mais ampla, Ribeiro, da ZHAZ Soluções, vem percebendo, desde o início do ano, um aumento na procura por novas tecnologias que aumentem a produtividade e a velocidade na cadeia logística, com destaque para os coletores vestíveis (conhecidos também como wearables) e os óculos de realidade aumentada (smartglasses), que possibilitam a leitura de

código de barras, o reconhecimento de objetos, a navegação e a integração com WMS ou outro software de auxílio ao operador. Ambas as tecnologias deixam as mãos livres, aumentando a produtividade.

Ribeiro cita, ainda, o uso de drones para fazer inventário (que pode ser por RFID, código de barras ou volume), que permite reduzir o número de pessoas no processo de inventário, oferecendo maior assertividade e velocidade na contagem de estoque.



**Souza**, do Grupo Syscontrol:

“Hoje existem novas tecnologias ligadas à leitura a grandes distâncias, especialmente em operações com empilhadeiras”



**Elvio**, da Improtec:

“O RFID permitirá a validação de dados em fração de minutos ou segundos, em alguns casos, além de garantir maior segurança”

## Coletores

Os coletores são leitores móveis que efetuam a leitura, processam a informação e a devolvem a um sistema, que valida ou demanda

uma nova tarefa a ser executada pelo operador. “As funções são de conferência, validação e orientação sobre ações ao operador, evitando que ele tome decisões sem fundamentação e fora dos processos estabelecidos pela empresa e para a operação logística”, salienta Elvio, da Improtec.



de da operação, quando atrelados a um WMS”, continua Elvio.

Na logística, os coletores são largamente utilizados no controle de armazenamento de mercadorias, expedição de produtos/pedidos e acompanhamento de processos dentro dos CDs, resume Igor, da WillTech.

Coletores de dados nada mais são que computadores móveis com um leitor de dados integrado. “Sua principal função é fazer a coleta das informações via leitura e comunicar ao sistema (ERP/WMS), que deve processar tal informação e retornar JOBS ao operador”, acrescenta Souza, do Grupo Syscontrol.

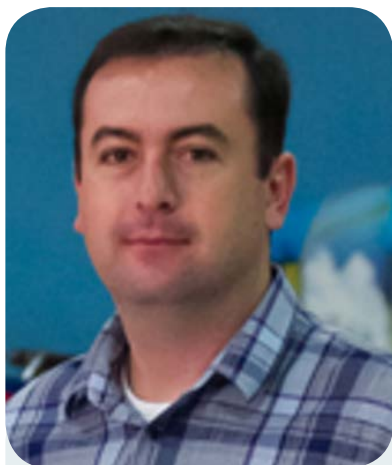
Segundo ele, a grande aplicação dos coletores de dados em logís-



tica é nos Centros de Distribuição, mas existem algumas empresas que estão utilizando na operação de picking e delivery. “Isso ainda está no início no Brasil, mas em outros países já está a todo vapor.” Assim como os leitores, todos os segmentos do mercado utilizam coletores de dados em suas operações, adiciona Souza. “Porém, quando pensamos neste equipamento, temos uma ligação muito forte com a logística que realmente é um key user, mas, além des-

## Novas tecnologias em coletores

A novidade no segmento são os leitores capazes de captar dados através da tecnologia RFID. “Esta tecnologia vem sendo difundida nos mais diversos segmentos, como por exemplo em chaves-cartões de hotéis, check out de supermercados, conferência do picking, inventário, localização patrimonial e controle de acesso”, expõe Igor, da WillTech.



**Igor**, da WillTech: “Devido ao novo coronavírus, os operadores, certamente, optarão por produtos que disponibilizem capas acessórias para uso pessoal”



**Ribeiro**, da ZHAZ Soluções, vem percebendo aumento na procura por novas tecnologias, como os coletores vestíveis e os óculos de realidade aumentada

se, existem outros segmentos em destaque, como o caso de utility.” Basicamente, de acordo com Matheus, da Turck do Brasil, os coletores são usados para manuseio rápido e manual dos dados, conferência ou correção de informações, verificação e leitura de dados, quando existem divergências ou falhas em portais de leitura RFID, e para inventários rápidos. O coletor de dados pode ser aplicado em armazéns, e-commerce, CDs, Operadores Logísticos e transportadores, expõe Abade, da TI Tech Solutions. Recebimento, armazenamento e reabastecimento, inventário, cross docking, logística reversa e picking são as áreas citadas por Ribeiro, da ZHAZ Soluções.

Para Elvio, da Improtec, o RFID é a tecnologia que, juntamente com o 5G, mudará o mundo atual em vários sentidos. “O RFID permitirá a validação de dados em fração de minutos ou segundos, em alguns casos, além de garantir maior segurança, enfim, ele escreverá uma nova história com ações e resultados ainda pouco imaginados.” Entre as principais tecnologias aplicadas para o segmento estão os coletores vestíveis, também conhecidos como solução hands-free. Com ela, o operador usa o coletor no pulso pareado com um leitor anel, que vai preso ao seu dedo. “Essa solução traz muito mais mobilidade e aumenta a produtividade nas operações de

separação”, ressaltava Abade, da TI Tech Solutions.

Ele destaca, ainda, a solução de voz, ou picking by voice, que, através do sistema WMS, envia ao operador as instruções do processo. “Ela oferece mais acuracidade e produtividade, pois é necessário foco total para interagir com as instruções”, explica.

Ele também fala no RFID, que vem com força total, devido ao valor das tags, que atualmente estão bem mais acessíveis, viabilizando muitos projetos. “O uso do RFID dentro da logística possui uma infinidade de aplicações, como a rastreabilidade de itens de valor agregado e inventários muito mais rápidos e assertivos.”

A principal inovação, como conta Souza, do Grupo Syscontrol, é o uso massivo do Android como sistema operacional. “Existem algumas vantagens no uso dessa tecnologia, como a melhor familiaridade do usuário com o sistema operacional e maior simplicidade na integração entre coletor e sistema (ERP/WMS). Além disso, a Microsoft decidiu descontinuar o Windows para coletores este ano, portanto, as empresas estão tendo de migrar para o sistema Android para não ficarem expostos e sem suporte.” Logweb

## Brado aumenta a movimentação de algodão por ferrovia para o Porto de Santos

A operação de transporte de pluma e caroço de algodão por ferrovia em contêineres segue em crescimento na Brado. De agosto de 2019 a abril deste ano, a empresa movimentou 10.500 TEUs entre o seu terminal de Rondonópolis, MT, e o Porto de Santos, SP, onde o produto é entregue para exportação. O pico foi no primeiro trimestre de 2020, quando o volume foi 200% maior em relação ao mesmo período do ano passado.

A empresa atende 16 clientes desse segmento, de produtores a tradings, que decidiram adotar a multimodalidade no lugar de modelos tradicio-

nais de logística, como o rodoviário.

O caroço e a pluma de algodão chegam ao terminal da Brado por caminhão, em trechos que abrangem distâncias entre 150 e 600 quilômetros. Ao receber a carga, a empresa faz o inventário dos produtos, realiza a estufagem e fumigação dos contêineres, articula a vistoria técnica do Ministério da Agricultura e, em seguida, realiza o transporte ferroviário. Com todos os procedimentos feitos antes da ferrovia, a carga chega pronta para o embarque nos terminais de Santos. De Rondonópolis a Santos, o algodão é movimentado por 1.500 quilômetros de via férrea.

## Exportação de grãos pelo Porto de Paranaguá deve crescer 8,5% no 3º trimestre



Os operadores de graneis sólidos de exportação do Porto de Paranaguá preveem aumento de 8,5% na movimentação para o 3º trimestre do ano.

De julho a setembro, eles esperam movimentar cerca de 7,6 milhões de toneladas, 600 mil a mais que o exportado no mesmo período, em 2019.

Na expectativa, divulgada pela Portos do Paraná, estão as projeções de 12 terminais que movimentam soja, em grão e farelo, milho e açúcar pelo porto paranaense, com base no desempenho dos dois primeiros trimestres do ano.

Os operadores portuários consultados pela Portos do Paraná avaliam que a soja seguirá como o produto mais movimentado. São cerca de 4,97 milhões de toneladas do grão e do farelo espera-

dos – 30,8% a mais que as 3,8 milhões de toneladas exportadas no terceiro trimestre do ano passado.

De açúcar a granel, o volume esperado para os próximos três meses é de 1,45 milhão de toneladas. O projetado é 74,74% maior que as 829.791 toneladas exportadas do produto, em 2019, de julho a setembro.

Tradicionalmente, a exportação de soja é mais forte no primeiro semestre e a de milho, no segundo. O que deve acontecer em 2020. O setor espera movimentar cerca de 1,2 milhão de toneladas do produto no próximo trimestre, quase 50% menor que as 2,42 milhões de toneladas exportadas no mesmo período do ano passado. Mas o segmento está animado. “Nossa expectativa é muito positiva. As safrinhas do Paraná e Mato Grosso do Sul já estão sendo colhidas e serão volumosas, apesar da quebra pela seca; o câmbio e os preços estão atrativos; e temos capacidade logística. Ou seja, todas as condições são favoráveis e o Porto está pronto para a demanda”, acrescenta Helder Catarino, gerente do Terminal da Interalli, principal operadora do produto pelo Porto de Paranaguá.

## Santos Brasil inaugura Centro de Controle Operacional no Tecon Santos

A Santos Brasil inaugurou seu novo Centro de Controle Operacional (CCO) no Tecon Santos, maior terminal de contêineres da América do Sul, localizado no Porto de Santos. Nele está reunida toda a gestão do sistema utilizado para administrar as diversas operações do terminal (TOS – Terminal Operation System).

Do centro de controle, a equipe de planejamento de operações da Santos Brasil acompanha de maneira integrada informações detalhadas sobre navios (como atracação nos berços), portêineres, atividade dos gates, recebimento e entrega de cargas, movimentação na ferrovia, posicionamento de contêineres nos armazéns, house-keeping do pátio, índices de utilização de recursos e faróis de alerta operacionais, entre outros.

Os profissionais monitoram também as 50 câmeras instaladas nas diferentes áreas do Tecon e as câmeras do sistema alfandegado do terminal. Essa rede de informações proporciona uma leitura integrada e ágil das atividades, dos fluxos operacionais e seus gargalos, viabilizando intervenções rápidas e assertivas.

Entre os equipamentos que integram o novo CCO estão computadores, rádios, controle dos OCR's dos gates e dos portêineres, além de um videowall com 16 monitores, que contam com uma nova tecnologia cujo sistema tem mais capacidade de funcionamento e flexibilidade de conteúdo a ter apresentado. Ou seja, é possível ter câmeras direcionadas para um navio em um grupo de monitores e, em outro grupo, o pátio. Isso faz com que os coordenadores tenham uma visão global e facilitada do todo. O sistema foi projetado para agregar, quando necessário, implantações futuras de novas tecnologias desenvolvidas a partir de inteligência artificial e machine learning. ■



# Os impactos econômicos da Covid-19 no TRC

A pandemia da Covid-19 trouxe reflexos globais, sentidos também pelo setor de transporte rodoviário de cargas. E nesse contexto, os empresários vêm enfrentando diferentes cenários: oscilações na demanda, queda de faturamento, mudanças nas relações de trabalho, além das incertezas de recuperação.

Sem contar que as expectativas para a economia esse ano não são as melhores – todos os indicadores foram afetados. Baseado em dados do Boletim Focus (Banco Central), só o PIB do TRC pode cair aproximadamente 4,82%, se acompanhar a tendência do PIB Nacional.

Acreditamos que, com esses desafios, as empresas precisarão inovar, utilizar ferramentas alternativas, ganhar eficiência no processo e recompor o caixa, o que é essencial. Portanto, seja na crise ou na retomada do crescimento precisamos olhar para dentro e entender que surgirá um novo conceito de mercado, com novos modelos de parceria e de compartilhamento, mudando os parâmetros que conhecemos hoje.

Por isso, o empreendedor precisa estar atento a toda sua estrutura financeira, buscando novas oportunidades de negócios e conhecendo melhor o cenário em que está inserido.

## O mercado de transporte rodoviário de cargas

Atualmente, os números não são animadores para o setor. As medidas restritivas de enfrentamento ao coronavírus impediram a aglomeração de pessoas nas ruas, fecharam o comércio e indicaram o trabalho à distância. Tudo isso trouxe impacto para o abastecimento da cidade e, consequentemente, para o volume de carga em circulação.

Após nove semanas de monitoramento feito pela NTC&Logística, o número percentual total de queda no volume transportado chegou a 41,23%, de 16 de março a 19 de maio de 2020.

O novo levantamento indicou também o percentual de empresas que tiveram queda no faturamento em função da pandemia, 91% delas.

Esses resultados afetaram também as relações de trabalho no setor. São esperadas demissões por 40% das



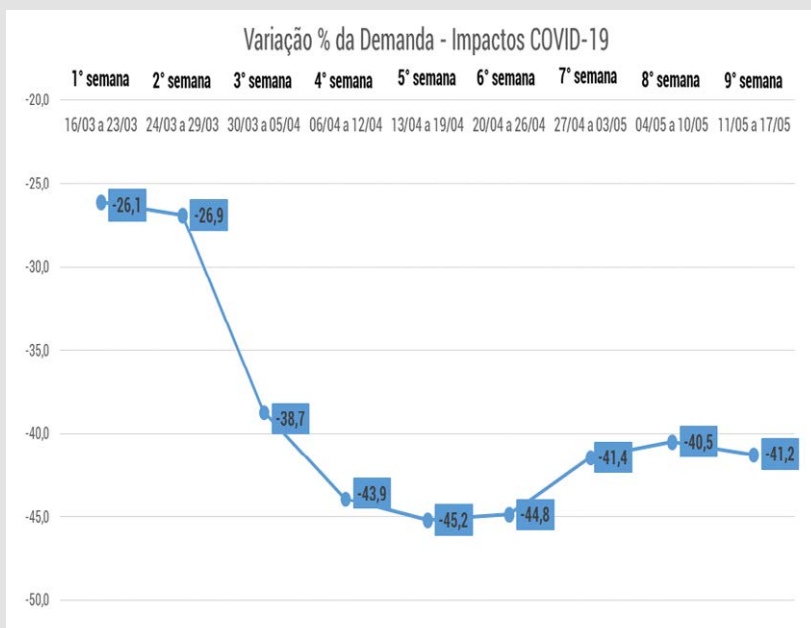
**Raquel Serini** – Economista do IPTC – Instituto Paulista do Transporte de Carga

transportadoras, para os próximos trinta dias, diz estudo recém divulgado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT).

Na prática, isso mostra que a crise atual foi um banho de água fria para o mercado brasileiro, já que se esperava um ano positivo. A expectativa agora é de que o setor sinta uma diminuição tímida dos resultados negativos, acompanhada de um lento crescimento da atividade produtiva. Entretanto, os impactos negativos devem perdurar pelos próximos quatro meses.

Alguns fatores vão determinar o tempo para a recuperação dessa queda. As principais projeções se baseiam nos países que aparentemente já passaram do pico da doença e começam a voltar às atividades.

Por isso, acreditamos que para as transportadoras superarem essa crise é essencial o apoio do governo federal, oferecendo carências estendidas e juros reduzidos para um ganho de fôlego, além da suspensão de algumas cobranças previdenciárias patronais, e até mesmo, suspensão de impostos sobre o combustível, insumo tão vital para as atividades de transporte.



# OLs e transportadoras: fundamentais para garantir a qualidade de alimentos e medicamentos

*O segmento da cadeia do frio requer uma logística que seja respaldada por segurança, temperatura controlada em todo o processo de manuseio dos produtos e comprometimento, sendo bem mais complexa do que a de setores tradicionais.*

O transporte e a armazenagem de cargas refrigeradas e congeladas apresentam várias peculiaridades e exige práticas operacionais rigorosas. Controles de temperatura na armazenagem, desde a entrada, picking e saída, embarque, transporte, descarga e novamente armazenagem e exposição no varejo.

Por sua vez, quando utilizados, os contêineres precisam ser programados com a temperatura correta – exigida por cada produto – e isso é monitorado ao longo de todo o trajeto, inclusive a bordo do navio. O descontrole ou a perda de temperatura em qualquer uma dessas etapas – quebra da cadeia do frio – pode colocar em risco não só a carga, como também a segurança do consumidor, quando o produto chegar lá na ponta.

É importante ressaltar, também, que cada tipo de carga exige um tratamento e um acondicionamento diferente, dependendo da sua natureza e da região, completa Igor Teles, gerente comercial da Log-In Logística Intermodal, falando das características da logística no segmento da logística do frio. Ele também destaca que, no caso de transporte de alimentos refrigerados, a navegação por cabotagem tem uma vantagem importante pelo fato de o contêiner ser um equipamento que traz uma proteção para a carga.



**Kelly**, da Argghi, aponta que não se deve tomar decisões sem alinhamento prévio com o cliente e ter atenção às exigências, como, um agendamento, uma janela de entrega

Rafael Padua Borghi, diretor, e Kelly Bueno, gerente comercial, ambos do Expresso Argghi, ressaltam que, no segmento, é necessário muito alinhamento entre transportador e embarcador para que a opera-

ção tenha sucesso. Neste contexto, vale destacar: detalhamento da operação; levantamento da temperatura em que o produto precisa ser transportado; durabilidade da embalagem (gelo); se haverá autorização para efetuar a manutenção do gelo e, sendo positivo, quais condições e tipo de gelo; controle das trocas de gelo realizadas pelo (a) responsável técnico/farmacêutico (a); rastreabilidade das mercadorias para intervenção, se necessário, e rapidez na solução dos eventuais problemas; e repasse das informações com o status da mercadoria com rapidez.

Cuidados à parte, Ronaldo Fernandes da Silva, presidente da FM Logistic do Brasil, faz questão de destacar que o segmento da cadeia do frio precisa, principalmente, atender às determinações especí-





ficas e ter certificações de órgãos importantes, como ANVISA e ISO 22716. Isso garante que a operação logística seja toda respaldada por segurança, temperatura controlada em todo o processo de manuseio dos produtos e comprometimento, atendendo, assim, às normas inerentes para armazenagem e movimentação de mercadorias diversas e que abrangem uma logística bem mais complexa do que a de setores tradicionais.

“A automação e a transformação digital também são fatores primordiais para as empresas que atuam no segmento da logística do frio. Os Operadores têm buscado de forma incessante mais tecnologia e modernização para aumentar a produtividade”, diz Fernandes da Silva. De fato, segundo Sidney Honorato, diretor comercial da Confiancelog, a logística é de fundamental importância neste segmento, pois é justamente neste ponto que se pode garantir a segurança alimentar, para que os alimentos possam chegar com qualidade às gôndolas dos supermercados. Além dos alimentos, não podemos nos esquecer de que esta logística também abrange os medicamentos que requerem temperaturas controladas, e é sobre isto que fala Marcos Cerqueira, vice-presidente de Life Science & Healthcare da DHL Supply Chain. Ele destaca o controle de qualidade como a principal característica da cadeia fria. Isso porque se tratam de produtos com necessidade de temperatura e condições controladas, cujo impacto de um desvio pode comprometer toda a carga e, conseqüentemente, o paciente final que necessita da eficácia do medicamento.

“Logo, essa qualidade não se limita apenas à distribuição, mas abrange toda a cadeia logística, incluindo inbound das plantas ou importação, armazenagem e last mile. Desta característica primordial advém outras três que a sustentam: a neces-

sidade constante de investimentos em infraestrutura, capacitação de equipe e em sistemas de gestão e visibilidade que monitorem e garantam essas entregas de ponta-a-ponta”, destaca Cerqueira.

## **Papel dos OLs e das transportadoras**

Dentre esta complexidade de exigências e cuidados, pode-se pressupor que o papel dos Operadores Logísticos e das transportadoras é primordial, e que as exigências são muitas.



**Cerqueira, da DHL Supply Chain:**  
“Na cadeia do frio, atrasos e a utilização de estruturas e equipes despreparadas podem trazer reflexos para a saúde dos pacientes”

“O setor de logística, com destaque para os Operadores Logísticos, tem se transformado para acompanhar o dinamismo do setor e as constantes mudanças, principalmente no que diz respeito à tecnologia e inovação. Isso tudo para atender ao novo tipo de consumidor, revendo os modelos de distribuição e da malha logística”, destaca Fernandes da Silva, da FM Logistic.

Teles, da Log-In, aponta que, para atender a esse mercado de maneira eficiente, além dos equipamentos adequados, é preciso conhecer a necessidade de cada cliente, todas as variáveis envolvidas, os detalhes operacionais, que tipo de produto será transportado, qual o shelf life, ou seja, o tempo de vida útil de um produto perecível, em que tipo de embalagem esse produto está ar-

mazenado, qual a temperatura em que ele deve ser mantido ao longo de todo trajeto.

“Nesse contexto, o cliente também tem um papel bem importante, que é o de fornecer a documentação e a informação correta com os detalhes daquela carga e as especificidades de cada produto. O papel do OL é monitorar em todos os pontos para garantir que a carga vai chegar ao seu destino na temperatura correta”, completa o gerente comercial da Log-In.

Entre os equipamentos e sistemas necessários para atender ao setor, Honorato, da Confiancelog, diz que é muito importante um sistema WMS robusto para que as informações possam percorrer o seu fluxo com naturalidade. E com um mercado cada vez mais competitivo, o controle dos processos é fundamental para estar um passo à frente.

Mais do que nunca – continua Cerqueira, da DHL Supply Chain –, prover soluções logísticas customizadas de ponta a ponta faz toda a diferença. Para isso, três requisitos são fundamentais. Primeiro, a flexibilidade, tanto nas transferências entre plantas e importações, como na armazenagem e em transportes, de forma a atender as flutuações de demanda, imprevistos na cadeia de suprimentos e requerimentos de maior eficiência e robustez por parte dos clientes.

Em seguida vem a questão da disponibilidade de armazenamento, equipes bem qualificadas e frota dentro das especificações de qualidade mandatórias – possivelmente a principal vantagem de contar com um parceiro logístico para execução destas atividades.

Por fim, um sistema de gestão de qualidade robusto com tecnologia embarcada que assegure a visibilidade de ponta-a-ponta dos produtos. É difícil hoje conceber uma cadeia de suprimentos na qual os gestores não possam acompanhar, de ponta a ponta, a carga, verificar

indicadores de desenho e até fazer análises preditivas de risco e demanda, pondera o vice-presidente de Life Science & Healthcare da DHL Supply Chain.

“De fato, nosso papel é encontrar a melhor forma de oferecer uma operação que esteja de acordo com as necessidades do cliente, identificando os problemas e propondo soluções, se houver abertura para isso. Além disso, a informação e rastreabilidade são fundamentais, pois trazem tranquilidade e confiança ao cliente”, acrescenta Borghi, da Arghi.

Ou, ainda segundo Aduauto Franco, diretor de logística da Frioval Logística: o papel dos OLs e das transportadoras é determinar pontos de apoio, cross docking ou, ainda, rotas predefinidas. “Por outro lado, são exigidos entrega pontual e preço competitivo.”

## O que não fazer?

Aí entra a questão, neste contexto todo: o que OLs e transportadoras não devem fazer de maneira nenhuma quando do atendimento deste segmento? Obviamente, em primeiro lugar, nunca abrir mão do controle de qualidade para garantir a segurança alimentar, pondera o diretor comercial da Confiancelog. “Por maior que seja a concorrência e a pressão por eficiência, não podemos abrir mão da qualidade, compliance e da solidez dos serviços prestados. Na cadeia do frio,

atrasos e a utilização de estruturas e equipes despreparadas podem causar grandes prejuízos econômicos, mas também trazer reflexos para a saúde dos pacientes”, adverte Cerqueira, da DHL Supply Chain.

Já Kelly, da Arghi, aponta que não se deve tomar decisões sem alinhamento prévio com o cliente e ter atenção às exigências, como, por exemplo, um agendamento, uma janela de entrega, entre outros. “Inclusive, não se deve deixar de repassar informações sobre o status de cada etapa,

fazer a tempo. Além disso, os prazos acordados precisam ser cumpridos rigorosamente, também. Espera-se do transportador flexibilidade e entendimento. Afinal, esse segmento exige adequação, pois o cliente busca soluções junto aos transportadores e Operadores Logísticos.”

Realmente, como explicita Franco, da Frioval, não se pode prometer um determinado serviço sem ter condições reais de executar. “Prometer e não cumprir compromete todo o segmento.”



**Borghi, da Arghi:** Orientações aos destinatários sobre conferência do estado da mercadoria e checagem de temperatura no ato da entrega trazem segurança ao transportador



**Fernandes da Silva, da FM Logistic:** Todos os elos da cadeia logística precisam oferecer serviços cada vez mais customizados e estruturados para atender ao segmento

principalmente em situações críticas, pois cada hora que passa é um tempo precioso perdido e há grandes chances de perda do produto, que na maioria das vezes possui um alto valor agregado. Com essas atitudes, é possível tomar decisões sobre o que

O gerente comercial da Log-In também lembra que, por envolver uma carga mais sensível, é preciso ter cuidado redobrado. Isso vale tanto para os OLs quanto para os clientes. O Operador não pode deixar de se preocupar com o equipamento, com as revisões necessárias que asseguram a manutenção da temperatura em todo o trajeto. Além disso, tem que conhecer todos os riscos e se preocupar com as prevenções. Porém, os clientes também têm uma participação importante nesse processo, tendo sempre que passar a informação correta sobre os detalhes e variáveis da carga, bem como ter ciência de como movimentá-la, ter cuidados na estufagem para evitar os choques térmicos. Até certificar-se que ele tenha o plug ou tomada corretas, para não danificar.





Pelo seu lado, Fernandes da Silva, da FM Logistic, enfatiza que os OLS não devem deixar de investir em tecnologia e inovação para atender às demandas de um mercado tão importante para a economia e, consequentemente, para a população. Todos os elos da cadeia logística precisam estar atentos em oferecer serviços cada vez mais customizados e estruturados para atender às necessidades desse segmento.

## Problemas

Se todo cuidado é pouco, quais os maiores problemas de logística neste segmento? Como poderiam ser resolvidos?

“Nosso maior desafio é fazer com que o produto esteja disponível nas gôndolas dos supermercados em tempo hábil e com a qualidade assegurada”, resume Honorato, da Confiancelog.

Em resposta relacionada à questão, Cerqueira, da DHL Supply Chain diz

que, com dimensões continentais e geografia variada, o principal desafio está no atendimento a regiões mais remotas do país, sobretudo no last mile.

“Na cadeia do frio, os tempos de resposta costumam ser mais curtos e, em função disso, existe um desafio para contingências na identificação e qualificação de parceiros para realizar estas entregas. Por isso, contamos com nossa própria infraestrutura e também com um forte programa de formação de parceiros, a fim de podermos manter nossos níveis de serviço mesmo nestas áreas”, diz o vice-presidente de Life Science & Healthcare da DHL Supply Chain.

Pelo lado da Arghi, o seu diretor diz que um dos maiores problemas nesse ou em qualquer segmento é a falta de um alinhamento integrado entre embarcador, cliente final e área de vendas, para que os cuidados necessários sejam realizados, a fim de



**Honorato**, da Confiancelog: “Nosso maior desafio é fazer com que o produto esteja disponível nas gôndolas dos supermercados em tempo hábil e com a qualidade assegurada”

que a responsabilidade da operação seja dividida entre todos e que todos tenham ciência da sua responsabilidade e função no processo.

Operação para entregas em regiões inóspitas, zonas rurais, cidades sem fluxo de mercadoria e que são distantes dos principais aeroportos e

# Controle total do fluxo de informações para logística

Condições especiais para a implementação do HODIE 100% remota. Opção para pagamento em 2021.

## SUÍTE HODIE

 **HODIE**

 **Hodie Pedidos**

 **HodieWeb**

 **HodieBooking**

 **Hodie Reversa**

 **Hodie APP**

 **HodieFRETE**

 **APPMotorista**

 **Hodie KPI**

 **Hodie Control Tower**

- A escolha de grandes empresas
- Monitoramento do ciclo do pedido completo, inclusive com a logística reversa
- Tracking de entregas online
- Opção de customização sob medida
- Visibilidade logística

MAIO 2020  
**98%**  
Satisfação dos clientes

capitais são um grande desafio logísticos que acarretam altos custos logísticos. Esses altos custos, nem sempre são entendidos pelos clientes. “Orientações aos destinatários sobre conferência do estado da mercadoria, checagem de temperatura no ato da entrega, tudo isso traz, também, segurança ao transportador e são detalhes importantes”, complementa Borghi

“A nosso ver – continua Kelly, também da Arghi –, as soluções se dão sempre por meio da melhoria contínua e revisão dos procedimentos (POP), fazendo com que o transportador participe e dê sua opinião, também, de como podem ser melhorados. No final, todos temos os mesmos objetivos, que é a satisfação de nossos clientes.”

Fernandes da Silva, da FM Logistic, também coloca que as empresas encontram problemas para administrar a cadeia logística do frio e o seu crescimento que, muitas vezes, envolvem canais e tempo de resposta dos processos. O Brasil tem um desafio muito grande no que abrange a sazonalidade e a regionalização. O grande mote do momento é a digitalização, ou seja, o input de tecnologia avançada nos processos não apenas para realizar uma transformação digital, mas uma mudança completa nos negócios.

Já a lista de problemas de logística neste segmento, por parte de Franco, da Friovalle, contempla: indefinição quanto a prazo de entrega; barganha de custo; solicitação de um determinado serviço e, após fechamento, nota-se que a execução é outra; falta de transparência nas informações; e exigências sem necessidades. “Como poderiam ser resolvidos? Com transparência no momento da definição dos trabalhos.”

Por último, neste quesito, Teles, da Log-In, coloca que a manutenção da temperatura é sempre o principal desafio e, para isso, monitoram ao longo de todo percurso. “Calibramos a temperatura do contêiner de acor-

do com a informação que é passada pelo cliente. No entanto, nem sempre recebemos esse dado de maneira correta. Isso pode ser facilmente resolvido se o cliente for preciso nesse sentido. Também lidamos com outras situações que antecedem o embarque, por exemplo: o produto saiu da linha de produção, foi para a câmara fria, de lá foi retirado e ficou exposto em uma área aberta por algum tempo, até ser embalado no contêiner. Ou seja, passou por um choque térmico, de modo que, por



**Franco**, da Friovalle: Não se pode prometer um determinado serviço sem ter condições reais de executar. “Prometer e não cumprir compromete todo o segmento.”

mais que a temperatura durante o trajeto seja mantida, esse acontecimento já pode ter danificado o produto. Por isso, mais uma vez, por ser uma carga mais sensível, tanto o OL como o cliente tem um papel importante nesse sentido.”

## Covid-19

Finalizando esta matéria, e como não poderia deixar de ser, ficam as questões: Como o novo coronavírus afetou a logística neste segmento, de um modo geral? Quais as mudanças provocadas? Estas mudanças vieram para ficar? “O segmento perecível se manteve atuante, pois não podíamos parar. Precisamos garantir o fornecimento dos alimentos e, de modo geral, as mudanças vieram para ficar, como, por exemplo, o Home Office, que

tem se mostrado efetivo e eficaz no trabalho desenvolvido e, em alguns casos, com até mais qualidade que presencial”, diz o diretor comercial da Confiancelog.

Realmente, a pandemia deixou mais evidente o papel vital da logística para as empresas e para a vida das pessoas. “Na cadeia do frio, especificamente, notamos um pico de demanda no começo da epidemia em algumas categorias, especialmente OTC, máscaras e insu- mos hospitalares, ocasionada pela



**Teles**, da Log-In: Para atender esse mercado é preciso conhecer o tempo de vida útil de um produto perecível e em que tipo de embalagem ele está armazenado

busca preventiva destes produtos. Esse pico levou a uma redistribuição da demanda entre os modais de transporte, principalmente do aéreo para o rodoviário. Depois de algumas semanas, chegamos a um equilíbrio, com exceção dos insu- mos hospitalares. A DHL é provedora de serviços de logística hospitalar para duas importantes instituições no País e identificamos que há uma busca por fortalecer os estoques frente a grande demanda provocada pelo tratamento de pacientes com Covid-19”, revela Cerqueira.

Também para os representantes da Arghi, a operação para esse segmento teve um acréscimo devido à alta demanda de entregas dos produtos para a saúde, porém os custos operacionais aumentaram, ao mesmo tempo em que as alternativas di-

minuíram. Além de todo o cuidado com a segurança e integridade dos colaboradores que se torna necessária e fundamental. Da pequena a grande empresa. Do transportador ao Operador Logístico.

“Entendemos que muito do que está acontecendo neste momento ficará presente até que uma solução seja encontrada, que a vacinação ocorra e se retome o tipo de vida que estávamos acostumados a viver com relação à liberdade de ir e vir e de convívio entre as pessoas. O transporte aéreo foi muito afetado na pandemia, com uma queda brusca no transporte de cargas, também. É um dos pontos que requer maior atenção e discussão, pois é o transporte que depende de carga e de passageiros, diferentemente do modal rodoviário. Se faz necessária uma atenção especial a esse modal, tão importante e tão necessário, principalmente num país continental como o nosso”, diz Borghi, da Arghi.

Franco, da Frioale, aponta que “temos que estar preparados para encontros e desencontros. O Home Office veio para ficar, contudo a aplicabilidade na operação é baixa. Também podemos apontar como mudanças provocadas pela chegada da covid-19: pesquisas via rede social para estreitar relacionamento e indicação de serviços; importância da TI no dia a dia logístico; redução de custo mais enfática; diminuição de capital (destinado a estoque).”

Finalizando esta matéria especial, Teles, da Log-In, diz que o impacto existe e o que têm feito é trabalhado para minimizar este impacto. “Saímos da zona de conforto.”

Mas – continua o gerente comercial –, também provocou um efeito interessante no que diz respeito ao transporte de congelados. “Hoje a principal dificuldade é o maior volume de contêiner refrigerado que sai da região Sul para as regiões Norte e Nordeste. Com a questão da pandemia, consegui-

## Gupo Maersk tem mais de 30% de participação nas exportações de proteína animal

A atuação do Grupo Maersk no segmento de logística fria é bem grande. Por exemplo, no segmento de proteína animal, o grupo tem mais de 30% de participação nas exportações. “Também fazemos cargas refrigeradas na cabotagem, via Aliança, outra empresa do grupo focada em cabotagem, mas os números são menores pela própria participação da cabotagem na distribuição nacional”, diz Gustavo Paschoa, diretor comercial da Maersk para a Costa Leste da América Latina. Vale lembrar que a Maersk é a maior empresa de logística integrada de contêineres do mundo.

Paschoa também afirma que o Brasil é a principal origem para proteína animal refrigerada, e o principal destino é a Ásia (em particular, a China).

“Hoje a Maersk é capaz de oferecer soluções além do frete internacional marítimo. Podemos armazenar as cargas em nossos armazéns refrigerados, produzir os documentos de desembaraço aduaneiro, transportar a carga em operações multimodais, controlar todo o fluxo de Supply Chain dos clientes, e isso nos dá vantagem competitiva, por oferecer todas as atividades necessárias aos nossos clientes, além de soluções customizadas para cada um deles.”

Ainda de acordo com Paschoa, no momento que vivemos, o maior desafio é manter o fluxo de viagem dos contêineres refrigerados sem interrupção.

**Contêineres da China** – Para compensar a escassez de contêineres no Brasil e apoiar os setores agrícola e pecuário do país, a Maersk trouxe, em abril último, 1.800 contêineres refrigerados vazios de 40 pés da Ásia. Eles foram distribuídos de acordo com a demanda dos clientes para ajudá-los a manter seus produtos em movimento.

“Após o congestionamento nos principais portos da China entre fevereiro e março, os contêineres refrigerados ficaram escassos no Brasil. Eles estavam sendo usados como unidades de refrigeração para proteger as mercadorias brasileiras enviadas para a Ásia no primeiro trimestre durante a quarentena da China. De fato, no atual cenário desafiador, a logística reversa provou ser uma questão importante para o setor global de armadores”, conta Roberto Rodrigues, diretor administrativo da Maersk Costa Leste da América do Sul. Com esta ação, a Maersk passou a ter contêineres refrigerados suficientes para ajudar os clientes a manter seus produtos em movimento durante a colheita de frutas e apoiar a demanda robusta da Ásia e do Oriente Médio de proteína brasileira.



**Paschoa**, da Maersk: No momento que vivemos, o maior desafio é manter o fluxo de viagem dos contêineres refrigerados sem interrupção pelo mundo todo



## Logística Setorial – Logística Fria

Nome da Empresa	Confiancelog	DHL Supply Chain	Expresso Arghi	FM Logístic do Brasil	Friovale Logística	Log-In Logística Intermodal
Site	www.confiancelog.com.br	www.dhl.com/br-pt	www.arghi.com.br	www.fmlogistic.com.br	www.friovalelog.com.br	www.loginlogistica.com.br
Transportador, OL ou Ambos	Ambos	Ambos	Transportador	Operador Logístico	Ambos	Ambos
Principais Clientes no Segmento	Rede Ricoy; Rede Barbosa; Rede Chama	Farmacêuticas; hospitais; fabricantes de equipamentos médicos e hospitalares; laboratórios nacionais e multinacionais e seus fornecedores	n.i.	Empresas dos setores de bens de consumo, cosméticos e varejo	JBS; Minerva; Estrela; Sucorrico; Citrus Juice; Jacobs Citrus	n.i.
Raio de Atuação no Segmento: Armazenagem	Penha, FERNÃO DIAS Km 78, Guarulhos Aeroporto	Todo o Brasil	n.i.	Sudeste	Todo o Brasil	Todo o Brasil e Mercosul
Área de armazenagem frigorificada/refrigerada oferecida (m²) e local	n.i.	7 Centros de Distribuição (SP, PR e GO) próprios com área total de armazenagem refrigerada superior a 100.000 m²	São Paulo, SP	8.000 m² de área própria em São Paulo (SP)	15.000 m² em Olímpia – SP própria	É terceirizada
Raio de Atuação no Segmento: Distribuição	Grande São Paulo e interior do Estado	Todo o Brasil	Todo o Brasil	Cidade de São Paulo, Grande São Paulo e interior de São Paulo	São Paulo – Capital e Interior, Rio de Janeiro, Nordeste	Todo o Brasil e Mercosul
Volume de Itens de Produtos da Logística do Frio transportado em 2019	n.i.	30 milhões de unidades por ano	n.i.	3,9 milhões de produtos	Acima de 1.000 itens	n.i.
Volume em Toneladas de Produtos da Logística do Frio transportado em 2019	100 toneladas/por ano	n.i.	n.i.	18,2 mil toneladas	36.000 tons (acima)	n.i.
Logística Reversa	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Gestão de Transporte	Sim	Sim	Sim	Não faz transporte	Sim	Sim
Tecnologias Usadas	WMS, TMS, ERP	WMS, TMS, Big Data, carros elétricos e sistema de roteirização	TMS	WMS, ERP, código de barras, radiofrequência, big data, business intelligence	WMS, TMS	n.i.
Tipo de Rastreamento Usado	Angellira, Sascar	Triplo rastreamento à distância a partir de duas Torres de Controle próprias	Acesso ao site com login e senha no qual há todas as informações inerentes ao status da mercadoria, envio por e-mail das atualizações de status da mercadoria	Não faz transporte	n.i.	n.i.
Frota Própria ou Terceirizada	Própria e terceirizada	Frota própria e terceirizada, com mais de 2.700 veículos	Própria	Não faz transporte	Mista	Própria
Serviços Oferecidos no Segmento	Armazenagem, distribuição e transporte	Transferência importações e fábricas, armazenagem, distribuição, transporte, unitização, etiquetagem, embalagem e nacionalização	Distribuição em todo o Brasil, manutenção do gelo	Controle de estoque, nacionalização, logística reversa, embalagem, paletização, montagem de kits, suporte fiscal	Armazenagem, picking, distribuição, cross docking, transit point	Serviço completo de planejamento, gerenciamento e operação de cargas, atuando com navegação e cabotagem, movimentação portuária e soluções de logística nos modelos 3PL e 4PL

n.i. = não informado

mos redefinir algumas estratégias, pois estamos com navio com menor volume de carga (operando abaixo da capacidade) e conseguimos reposicioná-lo rápido. Sendo assim, criamos uma solução em meio à pandemia e giramos melhor o equipamento, aumentamos a produtividade e passamos

a ofertar mais contêineres para o mercado. A segunda oportunidade foi visitar clientes que não estavam ativos e redefinimos a estratégia e passamos a fazer dupla utilização dos equipamentos no Norte e Nordeste. Outro ponto é que fomos beneficiados, pois grandes armadores enviaram seus

contêineres para fora do Brasil e não conseguiram trazer de volta. Então, fomos beneficiados por essa demanda. Mas, a pandemia nos trouxe lições e muitas delas irão permanecer, especialmente na forma de trabalharmos e também nas medidas de segurança e higiene”, completa Teles. [Logweb](#)

# LANÇAMENTO PALETRANS - AGV

## Nova Empilhadeira Autônoma para seu Negócio 4.0

A MELHOR SOLUÇÃO PARA SEU  
AMBIENTE FRIGORIFICADO.



**PR17 Autônoma**  
Empilhadeira Retrátil  
sem Operador  
p/ 1.700kg de capacidade  
elevação até 9.000mm



NÓS MOVIMENTAMOS O BRASIL

**Paletrans**  
EMPILHADEIRAS

Nossa Missão é garantir que a Solução Paletrans tenha o melhor custo de operação Intra Logística do Brasil.



FAMÍLIA TM

FAMÍLIA TMB c/ Balança

FAMÍLIA LM

FAMÍLIA LE

FAMÍLIA PX

FAMÍLIA PT e PT Fast

FAMÍLIA TE18

FAMÍLIA TE25W

FAMÍLIA TE25

FAMÍLIA SP

FAMÍLIA RP40

FAMÍLIA PR17

FAMÍLIA PR20i

**LINHA COMPLETA DE EMPILHADEIRAS E TRANSPALETES**

**Venda direto de Fábrica: 016.3951.9999**

# Embarcadores: desafio é manter a qualidade do produto, com temperatura controlada em todo o processo

## Alegra Foods: Capacidade de armazenagem refrigerada é ampliada com a contratação de terceiros

A Alegra Foods produz cortes in natura e processados de suínos e tem parte de sua operação feita com Operador Logístico, objetivando uma maior capilaridade de entregas, melhor otimização de recursos e aumento dos níveis de serviço junto aos clientes. “Outra parte de nossa operação ocorre com a contratação de transportadoras terceirizadas”, explica **Neandro Gimenez Debeuz**, gerente de Supply Chain da Alegra Foods.

Já **José Rodrigo Sala**, supervisor de Logística da mesma empresa, lembra que utilizam em média 70 veículos/dia para realizar as operações de entrega (B2B e B2C) e na transferência de produtos para armazéns de terceiros. São realizadas cerca de 1600 viagens/mês.

“Nossa operação tem como ponto de partida a cidade de Castro, PR. A malha rodoviária tem como origem Castro e Pinhais, PR. Abrangemos os seguintes destinos no mercado brasileiro: todos os estados da Região Sul e Sudeste, mais os estados da Bahia, Maranhão, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Goiás.”

Sala também lembra que, para atender o mercado nacional a Alegra Foods utiliza somente o transporte rodoviário. No mercado



internacional, além do rodoviário para o Mercosul, é utilizado o modal marítimo.

**Logística do frio** – Em termos de logística do frio, a empresa conta com uma câmara fria de armazenagem

para resfriados e outra para congelados – totalizando cerca de 1.188 posições-paletes. “Nossa capacidade de armazenagem é ampliada com a contratação de armazéns de terceiros”, diz Debeuz.

Com relação aos maiores desafios enfrentados pela empresa no segmento de logística do frio, o gerente de Supply Chain entende que é garantir de ponta a ponta (da origem até o destino) os padrões de temperatura exigidos por cada tipo de produto. “Em nosso caso, é uma questão inegociável de qualidade e segurança alimentar.”

Ele continua, citando as ações para resolver esta equação: “além de adotar processos e procedimentos que visam controlar e garantir a temperatura na armazenagem, movimentação e no transporte de nossos produtos, buscamos parceiros que possuam infraestrutura adequada para este tipo de operação.”

Debeuz também aborda os diferenciais da logística neste segmento em comparação à de outros setores, ressaltando que a logística na cadeia de frio para o segmento alimentício é uma operação que requer muito mais atenção aos pequenos detalhes. Acaba sendo uma operação complexa, com procedimentos e padrões adicionais em relação à logística convencional, pois é necessário garantir a temperatura em todas as etapas para não afetar a integridade dos produtos.





“Nosso objetivo é assegurar que nossos produtos sejam entregues de acordo com as exigências de qualidade requeridas. Para tanto, buscamos sempre aprimorar nossos recursos internos e trabalhar com parceiros (armazéns, Operadores Logísticos e transportadoras) que possuam estrutura adequada para nossa operação. Estamos sempre buscando otimizar movimentações e fazer roteirizações mais enxutas para ter maior controle e monitoramento da situação.”

Já sobre o que a empresa adotou em termos de logística para se adequar ao mercado, o supervisor aponta que, dependendo do tipo de operação, adotam diferentes opções logísticas: seja uma operação de distribuição com um Ope-

rador Logístico, operação de cross docking em determinada região e contratação direta de transportadoras a partir de sua unidade fabril. “Utilizamos ferramentas tecnológicas que nos permitem roteirizar, otimizar a malha de distribuição e acompanhar nossas entregas, buscando uma otimização de nosso custo logístico e melhorando nosso nível de serviço”, completa Sala.

**Relacionamento** – Sobre o como é o relacionamento empresa com o transportador ou OL, Debeuz diz que prezam em criar bons relacionamentos com seus parceiros logísticos e buscam estabelecer relações transparentes de médio e longo prazo. “Nossa equipe operacional é orientada a tratar todas as ocorrências de cunho logístico

no momento em que elas ocorrem, acionando as pessoas responsáveis para solucionar a questão.”

Adicional a esta medida, a Alegria Foods tem uma rotina semanal com o seu Operador Logístico, responsável pela distribuição no varejo, para verificar resumo e ações corretivas da semana anterior e discutir as operações que acontecerão.

Finalizando, o gerente de Supply Chain fala dos efeitos do Covid-19 nas operações da empresa. “Enfrentamos uma retração na demanda no mercado nacional (cerca de 30% em abril), causando dificuldades na operação – foi necessário ajustar a distribuição, alterando rotas, devido a restrições que foram impostas. “Redirecionamos cerca de 20% da nossa oferta para o mercado internacional.”

## **Bangalô dos Pastéis:** uma logística simples e ainda no início

No portfólio de congelados do Bangalô dos Pastéis é possível encontrar várias opções de pastéis congelados, prontos para fritar, comercializados em embalagens de 550 g, com cinco unidades cada. Já a linha de massas é composta pela massa de pastel tradicional, vendida em embalagens de 1 kg e 2 kg; pelas massas coloridas nas cores azul e rosa, disponíveis em embalagens de 1 kg; pela massa de chocolate 70% cacau, também encontrada em embalagens de 1 kg; e a massa de lasanha, disponível em embalagens de 500 g.

Para completar, a pimenta – receita

da casa – para acompanhar os pastéis salgados.

Além da nova linha de congelados, massas e condimentos, a rede conta com nove unidades espalhadas pelos estados do Paraná e Santa Catarina, que atendem presencialmente e via delivery.

A empresa tem logística própria e iniciou o processo de contratação de terceirizadas. Atualmente opera com um veículo, saindo de Guaratuba, PR, com destino ao litoral, capital, oeste e noroeste do Paraná. A empresa só utiliza o transporte rodoviário e não tem CDs ou armazéns próprios.

Em se tratando dos maiores desa-

fios logísticos enfrentados no segmento de logística do frio, **Braulio Augusto Pedrotti**, diretor administrativo e financeiro da rede Bangalô dos Pastéis e responsável pela linha de varejo, afirma que eles se resumem em manter a qualidade do produto desde o início até o fim do transporte. Para isso, são realizados treinamento dos motoristas e manutenção preventiva dos equipamentos de refrigeração.

Com relação aos efeitos do Covid-19 nas operações da empresa, Pedrotti revela que tiveram uma queda de mais de 64% no faturamento comparado ao mesmo período do ano passado. “Reduzimos a jornada de trabalho e o salário dos funcionários em 50%, optando por não demitir ninguém.”

Logweb



# Empilhadeiras e transpaleteiras corretas otimizam operações frigorificadas

*Com a máquina adequada para ambientes de baixa temperatura, evita-se o desperdício de recursos, melhorando os processos produtivos e logísticos, com custos adequados e previsíveis, além de garantir a sustentabilidade das atividades.*

**A**s empilhadeiras preparadas para operação em logística fria possuem as mesmas funções das empilhadeiras que trabalham em ambientes secos, ou seja, armazenagem e movimentação de materiais. “O que muda é que elas precisam movimentar cargas num ambiente muito mais hostil, em temperaturas que podem chegar a -40°C”, observa Denis Dutra de Oliveira, CEO da Palettrans.

“Por trabalharem num ambiente com nível de severidade elevado se comparado a operações em ambientes secos, essas empilhadeiras precisam estar preparadas para atuar sem perder produtividade, garantindo segurança para o operador e também a longevidade do equipamento”, complementa Murilo Marin, gerente nacional de vendas Linde & Still do Kion Group South América.

Nas configurações mais completas, como nas empilhadeiras com cabines climatizadas, é possível perceber maiores níveis de produtividade devido ao conforto disponibilizado aos operadores durante os turnos de trabalho, exemplifica Denise Fussi, gerente geral de contas nacionais da Yale Brasil. As empilhadeiras para logística refrigerada são mais usadas dentro da câmara fria, na antecâmara e nas operações de abastecimento e desabastecimento. “São utilizadas nos produtores de alimentos, cooperativas de abate de frango, nos setores suíno, bovino, de peixe,



**Denise, da Yale Brasil:**  
“Os impactos econômicos trazidos pela pandemia forçarão as companhias a repensarem diferentes aspectos de sua operação”

farmacêutico, nos entrepostos e distribuidores, nos supermercados e atacadistas”, salienta Rafael Kessler, diretor executivo da Combilift no Brasil. Também estão presentes no setor de químicos e de tecnologia de precisão.

## Tipos

Ambientes refrigerados são fechados, o que torna possível apenas o uso de máquinas elétricas, sem falar nos equipamentos manuais, devido aos poluentes gerados pelas que operam a combustão, lembra Oliveira, da Palettrans.

Raphael de Souza, gerente corporativo comercial da Jungheinrich Lift Truck, diz que as empilhadeiras mais utilizadas são as retráteis (para armazenagem em altura), as contrabalançadas elétricas (para sistema blocados e carga/descarga de contêineres), as transpaleteiras elétricas (para cargas/descargas de caminhões e transportes internos) e as empilhadeiras patoladas (armazenagem em altura e movimentação horizontal).

Na lista de Henrique Antunes, diretor de vendas da BYD (Build Your Dream), estão as transpaleteiras horizontais,





responsáveis por retirar e colocar no caminhão as mercadorias, e as máquinas retráteis, que armazenam em grandes elevações. “Nas câmaras frias, frigoríficas por exemplo, a indústria faz o armazenamento vertical porque otimiza espaço e ganha com a redução de custos por utilização do metro quadrado”, explica.

Marcelo Yamamoto, gerente da SDO Comércio Importação e Locação de Equipamentos, lembra da importância do uso de empilhadeiras com tecnologia de lítio, o que minimiza riscos de acidentes e contaminações, já que operam com baterias totalmente seladas que dispensam operações de trocas entre ou durante os turnos de trabalho.

Basicamente, todos os modelos de empilhadeiras elétricas podem ser configurados na versão frigorificada, ressalta Denise, da Yale Brasil. “Mas, para definir o modelo mais indicado, é importante olhar para todas as áreas que compõem operações



Para **Yamamoto**, da SDO Equipamentos, a principal tecnologia embarcada é a utilização de baterias de lítio em substituição às baterias de chumbo-ácido

como essas, bem como a necessidade de cada cliente.”

As empilhadeiras podem ser usadas em praticamente todas as áreas da logística fria, indo desde o recebimento até a expedição, passando também pela armazenagem de matéria-prima ou de produtos acabados, processamento e produção. Nos Centros

de Distribuição, por exemplo, onde o valor de investimento na construção de um armazém frigorificado é significativamente alto, se faz necessário o melhor aproveitamento possível verticalmente. “Nestes locais, utilizam-se majoritariamente as empilhadeiras retráteis, mas também é possível encontrar empilhadeiras pantográficas e até empilhadeiras trilaterais”, explica Denise. Já nas áreas de expedição e recebimento, utilizam-se mais as empilhadeiras contrabalanceadas elétricas, que são suportadas pelas transpaletas, equipamento que também pode ser customizado para operações frigorificadas. “Nas áreas de picking, por sua vez, são usadas selecionadoras de pedidos”, complementa.



## LOGÍSTICA, SUPPLY CHAIN, TRANSPORTE, INTERMODALIDADE, LOGÍSTICA IN-HOUSE ....

**Tudo isto, e mais, você encontra nas páginas da revista Logweb (impressa e digital) – referência em logística.**

### E TAMBÉM

**No Portal Logweb, na Revista Modal Marítimo (impressa e digital), no Canal Logweb, no Facebook, no Instagram e no Twitter da revista**

**O máximo de mídia para a divulgação da sua marca, da sua empresa, do seu produto e do seu serviço.**

NÃO PERCA TEMPO.  
NÃO PERCA MERCADO.

# ANUNCIE

**APROVEITE NOSSOS PREÇOS ESPECIAIS PARA PACOTES, INCLUSIVE PARA 2020.**

MÍDIA PARCEIRA



REVISTA  
**Logweb**

11 3964.3744  
11 3964.3165

luis.claudio@logweb.com.br

valeria.lima@logweb.com.br

www.logweb.com.br

www.modalmaritimo.com.br

Portal e Revista Logweb

@logweb\_editora

logweb\_editora

Canal Logweb

grupologweb





## Benefícios

Empilhadeiras devidamente preparadas e desenvolvidas para operar em logística fria trazem benefícios como ganhos em produtividade, uma vez que as paradas programadas do operador previstas por lei não são necessárias. “Questões relacionadas à segurança, ergonomia e saúde do operador têm um salto positivo significativo e, pensando no equipamento, outros benefícios são menor custo com manutenção, maior produtividade e maior vida útil”, expõe Marin, do Kion Group South América.

Kessler, da Combilift, acrescenta que essas máquinas permitem estocar cargas maiores em alturas mais elevadas, aumentando a densidade de abastecimento. Além de otimizar os espaços dentro das câmaras frigoríficas, elas permitem reduzir os danos nas cargas, destaca Souza, da Jungheinrich.

“Esses equipamentos provêm um ambiente climatizado ao operador, o que faz com que ele consiga trabalhar durante mais tempo e sem colocar a própria saúde em risco”, acrescenta Oliveira, da Palettrans.

Yamamoto, da SDO Equipamentos, cita o nível de ruído tendendo a zero e a não contaminação do ambiente de trabalho com dissipação de gases nocivos à saúde.

“Com o uso da empilhadeira correta é possível trabalhar de forma otimi-



Segundo **Kessler**, da Combilift, essas máquinas permitem estocar cargas maiores em alturas mais elevadas, aumentando a densidade de abastecimento



**Antunes**, da BYD: “Vale lembrar que a automação dos sistemas e das operações é uma grande tendência, principalmente em locais frigorificados”

zada, não desperdiçando recursos e melhorando os processos produtivos e logísticos, com custos adequados e previsíveis, além de proporcionar sustentabilidade às atividades”, opina Denise, da Yale Brasil.

## Tecnologias embarcadas

Essas empilhadeiras são adaptadas para manter o funcionamento em ambientes hostis, tendo de trabalhar com óleo hidráulico e motor operando numa temperatura diferente da que foi desenvolvido para realizar seu papel em condições normais, explica Oliveira, da Palettrans. “É necessário um trabalho muito específico de engenharia para garantir que tudo funcione como deveria”, conta. Além disso, ainda segundo ele, é

preciso criar um ambiente de isolamento térmico para que a pessoa que está operando o equipamento consiga trabalhar sem que a temperatura baixa afete seu rendimento e saúde. “Neste tipo de operação é onde encontramos a maior demanda por tecnologias de conectividade, com WMS e picking to light, entre outros, através das quais o operador ou a máquina recebem informações e enviam de forma remota e on-line, algo extremamente importante nesse tipo de ambiente”, salienta o CEO da Palettrans.

Quando se trata de segurança, fala-se em câmeras, sensores e baterias de lítio, que não precisam de troca, reduzindo a quantidade de acidentes, complementa Antunes, da BYD. “Vale lembrar que a automação dos sistemas e das operações é uma grande tendência, principalmente em locais frigorificados.”

Ele adianta que, em breve, a marca terá equipamentos autônomos, que serão ideais para lugares inóspitos, como câmaras frigoríficas. “Isso será um grande avanço para todo o setor de logística.”

Entre as tecnologias das empilhadeiras dedicadas à cadeia do frio oferecidas pela Combilift, Kessler destaca uma cabine projetada especialmente para manter a temperatura ideal, o conforto e a ergonomia para o operador durante as longas horas de





**Souza**, da Jungheinrich:

“Além de otimizar os espaços dentro das câmaras frigoríficas, as empilhadeiras permitem reduzir os danos nas cargas”

operação. “Com a redução de módulos de controle, sensores e atuadores eletrônicos, a empresa oferece 5.000 horas de garantia de operação para empilhadeiras com trânsito contínuo tanto fora quanto dentro da câmara fria, mesmo para temperaturas até -40°C”, conta. Já as paleteiras tracionadas sem patolas permitem a montagem de acessórios (clamps) hidráulicos, como por exemplo push-pull, úteis no carregamento de contêineres reefer, acrescenta o diretor executivo da marca.

Além de cabines climatizadas, as máquinas Jungheinrich possuem vários sistemas, como de redução de velocidade nas curvas para melhor estabilidade, redução da velocidade de acordo com a elevação e o peso da carga, personalização de área permitida de operação através de sensores e câmeras 360° com sensores para pessoas e objetos/estruturas. “Também oferecemos sistemas para posicionamento da carga automaticamente no local de armazenagem através de pré-seleção ou mesmo automaticamente quando conectado ao WMS”, destaca Souza.

Além dos equipamentos disponíveis para operar com a tecnologia Li-Ion, que permite maior vida útil das baterias, podendo chegar a até 3 vezes o tempo de vida de uma bateria convencional, outro destaque do Kion Group South Amé-

rica é o sistema de controle e gestão de frotas Fleet Manager. “Ele permite medir o desempenho dos operadores, o nível de utilização por equipamento, a produtividade, a redução de custos de manutenção das máquinas e os reparos das estruturas portapaletes, bem como a redução de perda de mercadorias causadas por avarias, além do aumento da segurança na operação. A solução inclui detector de impactos com alerta em tempo real via e-mail ou via aplicativo, dentre outros diversos relatórios de performance”, explica Marin.

Ainda em se tratando de equipamentos elétricos, os equipamentos Still possuem de série uma tecnologia chamada Blue Q, que otimiza as características de condução e também atua no acionamento inteligente dos recursos elétricos auxiliares, economizando até 20% de energia nas máquinas contrabalançadas elétricas e 10% nas retráteis.

Para Yamamoto, da SDO Equipamentos, a principal tecnologia embarcada é a utilização de baterias de lítio em substituição às baterias de chumbo-ácido, com eficiência de 95% contra 80%, entre outras vantagens.

No caso da Yale, a marca dispõe de empilhadeiras movidas a baterias convencionais ou de lítio e empilhadeiras semiautomáticas, incluindo demandas especiais de células de hidrogênio. Suas máquinas contam com o Yale Vision, solução de telemetria que oferece um conjunto de

benefícios que proporcionam economia de custos tangível para as empresas. “As funções deste sistema incluem: controle de acesso por meio de cartão ou crachá, check-list para os equipamentos pré-turno, parametrização de segurança para

proteção dos bens, relatórios e registros de eventos com base em informações coletadas pelo CAN-Bus, plataforma de gestão de custos de manutenção e controle da redução do tempo de inatividade”, frisa Denise.



**Bauko**



**A Nº 1  
em locação de  
empilhadeiras  
Toyota**

**A movimentação de carga em  
sua companhia não pode parar**

**Bauko, há mais de 30 anos com você!**



**Equipamentos robustos  
com serviços de qualidade**



**CAPACITAÇÃO E RECICLAGEM  
PARA OPERADORES**



**OFICINAS DE MANUTENÇÃO  
ORGANIZADAS COM 5S**



**FERRAMENTA 6 SIGMA  
POR BLACK BELT**

**ACESSE O SITE E AS REDES SOCIAIS DA BAUKO**

**WWW.BAUKOMOVIMENTACAO.COM.BR**

**11 3693.9339**  
EMPILHADEIRAS

**in /BAUKOMOVIMENTACAO**

**f /BAUKOMOV**

**11 3693.9416**  
PEÇAS / MANUTENÇÃO

**@BAUKOMOVIMENTACAO**

PARCEIRO OFICIAL:





Segundo ela, os dados gerados possibilitam a gestão de parâmetros, como produtividade, custos operacionais, manutenções preventivas e certificações dos operadores.

## Covid-19

Em função da pandemia do novo coronavírus, Antunes, da BYD, observa que houve incremento nas operações da cadeia fria. “Há uma mudança de consumo e um consequente aumento de demanda, principalmente de medicamentos e, também, de alimentos.”

Também devido à pandemia, houve mudanças na higienização das máquinas, como ressalta Souza, da Jungheinrich. “Seguindo as diretrizes da OMS e do Ministério da Saúde, recomendamos a limpeza periódica do equipamento, principalmente entre o período de troca de operadores, com uma solução de 25 ml de água sanitária para 1 litro de água limpa, aplicada com um pano limpo, no banco, controles e demais partes de contato”, explica. Segundo ele, como as empilhadeiras já são equipamentos para uso de um único operador por vez, não vê necessidade de mudanças de concepção.

De acordo com Marin, do Kion Group South América, o que a pandemia pode trazer especialmente para os setores que estão com aumento de demanda, por exemplo, farmacêutico, frigoríficos, alimentos em geral, embalagens e varejo, entre outros, é o desenvolvimento ace-

lerado destas indústrias em processos e tecnologia. Por isso a



**Oliveira**, da Palettrans:  
“Ambientes refrigerados são fechados, o que torna possível apenas o uso de máquinas elétricas e equipamentos manuais”



**Marin**, do Kion Group South América: “A pandemia tem mostrado para as empresas a importância de delegar aos especialistas áreas secundárias”

importância em investir em soluções de intralogística.

Outro fator importante a destacar nesse período é sobre a modalidade de vendas, continua Marin. “A pandemia tem mostrado para as empresas a importância de focarem no seu core business e delegar aos especialistas a responsabilidade em áreas que são secundárias. Um canal de vendas muito crescente por conta deste movimento é o de locação.”

Sobre mudanças nas máquinas, Oliveira, da Palettrans, diz que estão sendo desenvolvidas novas tecnologias que serão muito demandadas na logística do frio, por exemplo as empilhadeiras AGV, tecnologia que a marca lançou em outubro de 2019. “Elas não necessitam de operadores e são autoguiadas, isso por si só nos coloca dentro dos con-

ceitos da Indústria 4.0 e, em se tratando da Covid-19, traz ainda mais uma vantagem, que é não depender de uma pessoa para operar, evitando sua exposição”, explica o CEO da Palettrans.

Denise, da Yale Brasil, entende que essa situação mudará a vida das pessoas e, consequentemente, das empresas. Os impactos econômicos trazidos pela pandemia forçarão as companhias a repensarem diferentes aspectos, como, por exemplo, a forma como planejam, produzem, vendem ou entregam seus produtos. “Não dá para esquecer ou negligenciar o fato de que este efeito estará presente por um bom tempo ainda, mesmo depois que o novo coronavírus for controlado em termos de contágio. Esse contexto, sim, pode trazer mudanças tecnológicas em longo prazo”, completa. [Logweb](#)





# Empresas brasileiras de armazenagem da cadeia do frio estão entre as 25 maiores do mundo

A Associação Internacional de Armazéns Refrigerados – IARW acaba de divulgar a lista Global Top 25, rankings anual das maiores empresas de armazenagem da cadeia do frio. Entre elas, três são brasileiras. A instituição é um dos braços da Global Cold Chain Alliance – GCCA, que no Brasil administra a Associação Brasileira da Indústria da Armazenagem Frigorificada – ABIAF. Outros rankings também divulgados foram o TOP 25 da América do Norte, TOP 10 Europa e TOP 10 América Latina. As posições da lista são determinadas pela capacidade de espaços com temperatura controlada.

## Tops 25

Os Tops 25 Globais atualmente operam com 145 milhões de metros cúbicos. As brasileiras que se destacaram são a Superfrio, em 15º lugar, seguida da Comfrio, em 16º lugar, e da Friozem, em 22º.

A **lista completa** de associados pode ser encontrada no **Diretório Global da Cadeia de Frio**, disponível em: <https://bit.ly/2YBA3MT>

Os **rankings completos** podem ser encontrados em: <https://bit.ly/38avU5B>

Já o Top 10 da América Latina opera 9,5 milhões de metros cúbicos e o Brasil domina a lista, com sete empresas destacadas, sendo as outras três mexicanas. Além das brasileiras que estão entre as 25 maiores em termos globais, estão na lista latino-americana a Martini Meat, Arfrio, o Grupo AP Logística e a Brasfrigo. Atualmente, os associados possuem ou operam 178,4 milhões de metros cúbicos resfriados e/ou congelados. Uma capacidade total de 25 milhões de metros cúbicos foi adicionada ao Top 25 Global desde a publicação das listas em 2019, devido em grande parte à atividade frequente de fusões e aquisições.

“A consolidação continua a desempenhar um papel importante no crescimento dos maiores players do setor de armazenamento a frio”, disse o presidente e CEO da IARW, Matthew Ott, CMP, CAE. “Nossos associados continuam expandindo e adquirindo outras empresas em mercados desenvolvidos, mas também registramos o crescimento em mercados emergentes e em desenvolvimento, nos quais os serviços da cadeia de frio são mais necessários.” Em diversos países foi relatado o aumento de capacidade e novas empresas aderiram à IARW no ano passado.

Desde a publicação das listas de 2019, ocorreram muitas alterações:



Foto: Superfrio

- Capacidade global dos TOPs 25 aumentou em 25 milhões de metros cúbicos;
- Capacidade dos TOPs 25 da América do Norte cresceu 19 milhões de metros cúbicos;
- Capacidade dos TOPs 10 da América Latina aumentou 2,7 milhões de metros cúbicos;
- Capacidade dos TOPs 10 da Europa aumentou 470 mil metros cúbicos.

Os associados da GCCA contam com mais de 1.300 instalações em mais de 80 países. As empresas oferecem ampla variedade de soluções em logística, como armazenamento, distribuição, transporte e exportação, entre outras. **Logweb**



# Controladores de temperatura: imprescindíveis para alimentos e medicamentos

*Quando se fala em logística fria, estes equipamentos se mostram primordiais no sentido de preservar a integridade dos produtos, desde a saída do armazém até a entrega final, com todas as suas características preservadas, sem mais nem menos.*

**A**tualmente, o mercado oferece várias opções de sensores para monitorar a temperatura, fator primordial quando se trata da logística do frio.

Existem modelos mais simples, que apenas registram os dados ao longo da sua utilização e, para acessá-los, é necessário um processo manual de coleta do sensor e leitura dos dados em algum computador. Este tipo de sensoriamento pode trazer para o usuário algumas informações sobre o histórico de temperatura, mas não permite, por exemplo, uma atuação imediata diante de uma possível excursão.

“Portanto, existem modelos de sensores que possibilitam o acompanhamento em tempo real, por estarem conectados a uma nuvem. Neste caso, a central de monitoramento e operações pode atuar de forma rápida e tomar as ações e decisões corretas que impedem o deterioramento do produto devido à quebra da cadeia do frio”, explica Alexandre Boldrin Ferreira, Head of Sales Business Services Latin America da Bosch Service Solutions.

Além de avançados dispositivos para monitoramento de temperatura e umidade em tempo real, Ferreira diz que a Bosch também opera todo o sistema por meio processos customizados para cada cliente, executados em uma



**Ferreira, da Bosch:** Além da indústria farmacêutica, outros segmentos, como alimentício, de cosméticos e eletrônico, também se utilizam dos controladores de temperatura

ao segmento de logística fria são fornecidos equipamentos para aquisição e comunicação de dados destinados ao monitoramento e registro de variáveis analógicas, como temperatura, umidade e pressão, e digitais, como pulsos de vazão ou sensor de aberto/fechado, nos mais diversos processos, como indústria, logística, infraestrutura de TI, cadeia do frio, entre outros, conforme explica Alexandre Parra Mendonça, supervisor Comercial da Novus.

## Aplicações

Se referindo aos locais onde estes controladores são mais usados, dentro da logística fria, Ferreira, da Bosch, diz que são dentro dos próprios laboratórios, nas linhas

plataforma inteligente e totalmente segura.

No caso da Novus, para atender



de fabricação, no transporte em todos os modais e armazéns, além de locais como conservadoras, refrigeradores, salas limpas, centros de pesquisa e até mesmo clínicas e hospitais.

“Sem dúvida alguma, a indústria farmacêutica é o setor que mais demanda este tipo de serviço, porém o mesmo também se faz necessário em outros segmentos, como indústria alimentícia, cosmética, eletrônica e demais setores de produtos de alto valor”, completa o Head of Sales Business Services Latin America da Bosch.

Mendonça, da Novus, também aponta o transporte, os Centros de Distribuição, armazéns e as câmaras frias como os locais onde estes controladores são mais utilizados, atendendo a hospitais, laboratórios, clínicas, o segmento de alimentos e bebidas e a logística da cadeia fria.

## Benefícios

São inúmeros os benefícios obtidos com o controle de temperatura na logística fria. “Para o setor farmacêutico, por exemplo, – explica Ferreira, da Bosch – podemos destacar a integridade dos produtos e, consequentemente, o impacto na saúde dos usuários. De acordo com dados da Organização Mundial de Saúde (OMS), estima-se que até 50% das vacinas produzidas em todo o mundo chegam ao seu destino deterioradas e sem condições de uso, em grande parte por conta das variações de temperatura durante o transporte e a armazenagem.



No Brasil, o transporte de produtos farmacêuticos apresenta muitos desafios em razão, principalmente, da complexidade da infraestrutura logística, grande extensão territorial e diversidade climática.” Além das vacinas existem diversos outros produtos farmacêuticos igualmente sensíveis às variações de temperatura: os chamados termolábeis. “A seriedade do assunto abordado pode ser compreendida de forma mais clara quando levamos em consideração que a vida de muitas pessoas depende de certos medicamentos. Além disso, o impacto econômico também é significativo, uma vez que quando um produto é descartado pelo motivo da quebra da cadeia fria, as perdas vão muito além de seu valor comercial, pois trata-se de desperdício em todas as etapas que vão desde a matéria prima – que por vezes é rara – até a fabricação, armazenagem e distribuição, ou seja, esses custos devido ao desperdício são somados à conta que é paga por todos os elos envolvidos na cadeia”, completa Ferreira.

## Covid-19

O executivo da Bosch também comenta sobre as mudanças que poderão ocorrer no modo de operação dos controladores de temperatura na logística fria em função da pandemia da Covid-19.

Ferreira lembra que, antes mesmo da pandemia, já existiam mudanças muito importantes em todo o pro-

cesso de distribuição e armazenagem dos medicamentos.

“A RDC 304 (agora 360), que dispõe sobre as boas práticas de distribuição, armazenagem e de transporte de medicamentos, foi um passo significativo e assertivo das autoridades no sentido de proteger a saúde da população e também melhorar a confiabilidade e competitividade dos medicamentos produzidos no Brasil. É claro que com a pandemia, as pessoas ficaram muito mais atentas e exigentes às questões de higiene e qualidade, e isso também redefinirá padrões de consumo. Se antes da pandemia os temas sanitários pouco ocupavam as pautas da mídia, hoje ocupam quase que a totalidade dos conteúdos divulgados. A expectativa pela chegada da vacina contra o Covid-19 é enorme e, sem dúvida, quando ela estiver disponível haverá uma verdadeira mobilização de toda a sociedade para acompanhar a sua distribuição, armazenagem, conservação, administração e claro, eficácia. Portanto, o acompanhamento do controle da temperatura estará bastante evidente à muitos olhos.”

Logweb

Mais  
“Logística do Frio”  
no portal Logweb

No portal Logweb, você  
vai encontrar a conclusão  
desta matéria especial, com  
a participação das caixas e  
dos paletes plásticos neste  
segmento.

Acesse:  
<http://abre.ai/biX0>



# O poder do **webinar** como acelerador de desenvolvimento de **negócios**



O **webinar** tornou-se uma maneira cada vez mais excelente de atrair clientes em potencial, comunicar-se com público específico e expandir os negócios. Um webinar de sucesso funciona como uma ferramenta eficiente de prospecção de novos clientes e negócios que, sem dúvida, reduzem o tempo e custos para você.

## O que é webinar?

Webinar é uma espécie de videoconferência com fins comerciais ou educacionais, na qual uma empresa utiliza uma plataforma online para uma comunicação em via única. O termo é uma abreviação da expressão em inglês *web based seminar*, que significa “seminário realizado pela internet”.

### Objetivo 1

Lançar um novo produto fazendo uma apresentação para o público alvo.

### Objetivo 2

Realizar palestra para reforçar a autoridade em determinado assunto junto ao público alvo.



Em vez de ter o trabalho de lotar um auditório e cuidar de todos os detalhes que um evento desse porte exige, **você faz da internet o seu local de realização.**

## Benefícios de um webinar

Alguns números que reforçam a necessidade de experimentar essa estratégia.

No ano passado, o *Content Marketing Institute* identificou em pesquisa que dois terços dos comerciantes B2B (entre empresas) usavam webinars na sua estratégia e que, entre eles, 66% viram efetividade na ferramenta.

Já de acordo com pesquisa da *Cisco*, até 2020, mais de 80% de todo o tráfego na internet vai ocorrer por meio de vídeos.

Isso reforça que, aquilo que hoje talvez seja utilizado para se diferenciar da concorrência, em breve será condição obrigatória para sobreviver no meio digital.

**Então, está na hora de levar essa ferramenta aos seus clientes.**



### ATENÇÃO:

Não é por acaso que a preferência pelo conteúdo em vídeo vem numa crescente. Isso acontece porque boa parte dos usuários online gosta de consumir informação dessa forma e não através de um artigo de blog, por exemplo.



## Projeto Webinar

O projeto Webinar é uma parceira entre a **Logweb** e a **W6connect Events**, empresa de eventos situada em Londres promotora de vários eventos no Brasil, entre eles dois no segmento de logística: **Supply Chain Summit (SCS) Brazil**, que acontece nos dias 4 e 5 de novembro, e **Manufacturing Summit Brazil**.

Nos dois eventos a Logweb é mídia apoiadora.

**Fale conosco.** E conheça mais desta ferramenta que vai acelerar os seus negócios



Tel.: 11 **3964.3744**  
Tel.: 11 **3964.3165**



# **Aeroporto Industrial em MG promete elevar a competitividade das empresas no mercado externo**

**P**ara transformar o Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, em Confins, MG, em um hub de negócios, a concessionária BH Airport inaugurou, em maio último, o primeiro Aeroporto Industrial do Brasil, um projeto inédito que prevê benefícios fiscais a empresas exportadoras que estiverem instaladas dentro do sítio aeroportuário. O empreendimento tem grande potencial para elevar a competitividade das empresas brasileiras no contexto internacional, além de atrair novos investimentos externos para o Brasil.

Localizado ao lado do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, o Aeroporto Industrial ocupa uma área de 750.000 m<sup>2</sup> em duas cidades, Lagoa Santa e Confins. Ambos os aeroportos utilizarão a pista para pousos e decolagens já existente, já que, até então, somente 50% de sua capacidade está sendo usada.

A quantidade de empresas instaladas no local depende do tamanho da área de cada uma, pois o espaço é dinâmico, atraindo companhias de todos os portes. De toda forma, a expectativa de atração é de cerca de 250 empresas, ao longo dos próximos anos.

O novo empreendimento é destinado a companhias que tenham como foco principal a exportação de produtos manufaturados, utilizando matérias-primas importadas em seu processo produtivo. Além disso, terão a facilidade de importar matérias-primas e exportar sua produção utilizando o modal aéreo, acessando mercados

internacionais e nacionais de forma rápida, eliminando o custo e o risco com o transporte rodoviário. Uma das vantagens é a isenção total de impostos para exportação de produtos com matéria prima importada. Uma vez instaladas no sítio aeroportuário, as empresas têm o benefício do Aeroporto Industrial automático, eliminando o processo burocrático para obtenção de benefícios do regime especial de entreposto aduaneiro junto à Receita Federal (isenção do imposto de importação, IPI e de contribuições como PIS/Pasep e Cofins).

Além dos benefícios fiscais, as empresas instaladas poderão contar com o portfólio de serviços prestados pela BH Airport, que inclui gestão de estoque, infraestrutura

de apoio e, principalmente, uma plataforma de soluções logísticas multimodais, que promete conferir eficiência tanto para a chegada de matéria-prima quanto para o escoamento da produção.

Outra vantagem é a redução nos prejuízos com perda de insumos, em razão de um rigoroso controle do estoque versus produto final com just-in-time e kanbam. O projeto contemplará, ainda, áreas comuns, como vestiário, business center, refeitório, entre outros, reduzindo ainda mais os custos.

Vale lembrar a posição estratégica do aeroporto: está próximo de 65% da produção industrial do Brasil e de mais de 60% do PIB do país. Belo Horizonte é a quinta maior base industrial da América

O primeiro Aeroporto Industrial do Brasil ocupa uma área de 750.000 m<sup>2</sup> em Lagoa Santa e Confins





Latina, e Minas Gerais é o segundo maior exportador brasileiro para a China, Europa e os Estados Unidos, além de ter a maior malha viária do país.

## Expectativas

No dia 25 de junho último, a BH Airport promoveu um programa para debater com autoridades, empresários e políticos as contribuições da nova estrutura para a economia brasileira. Para o diretor-presidente da BH Airport, Marcos Brandão, assim como a Zona Franca de Manaus foi uma iniciativa inovadora na década de 60, o Aeroporto Industrial é um projeto pioneiro em Minas, podendo ser chamado de Zona Franca Mineira. “Do ponto de vista da internacionalização da indústria brasileira não há projeto similar na América Latina. Temos potencial para receber investimentos privados da ordem de R\$ 3,5 bilhões nos próximos anos”, avaliou, adiantando que já foram assinados mais de 10 acordos de confidencialidade para instalação de indústrias no local. O governador Romeu Zema também ressaltou a importância do empreendimento, sobretudo para o crescimento da economia mineira. “É uma oportunidade belíssima para diversificação das atividades econômicas de Minas Gerais e também para conexão com o exterior, o que torna o estado muito mais aberto e próximo de grandes centros no mundo todo.” Para o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes Freitas, a estrutura é fundamental no atual momento, em que estão em discussão as cadeias de produção global e a reindustrialização. “O Brasil é um país resiliente que vai dar passos firmes na direção da retomada, do crescimento e da geração de empregos. Essa iniciativa se insere nesse contexto, unindo-se a outros investimentos do governo federal na região, como em duplicações de rodovias, pavimentações e acessibilidade, que são fundamentais para o crescimento do Estado”, disse. Também participou do programa Flávio Roscoe Nogueira, presidente da

Fiemg – Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais. “O Estado não tem portos, portanto, o aeroporto é o local perfeito para o escoamento de produtos de alto valor agregado, que serão incorporados à base de exportação das empresas. Assim, abre-se um novo horizonte para que a indústria mineira de alta tecnologia possa se inserir no mercado internacional, importando e exportando com facilidade, sem a tradicional burocracia brasileira.”

## Primeira empresa

A Clamper, especializada em equipamentos contra surtos elétricos, será a primeira indústria mineira a se instalar no aeroporto, com previsão de início das operações em julho.

Para ilustrar os ganhos dessa iniciativa, importante mostrar que 65% dos custos de fabricação de um dos seus produtos provêm de varistores importados da Eslovênia. Com a transferência da industrialização para dentro do aeroporto, a empresa trabalhará dentro de um regime diferenciado de tributação. Isso significa que insumos e matérias primas passarão a ser importados sem que a empresa precise pagar tributos. Só serão recolhidos impostos se a venda for para dentro do próprio país e, mesmo assim, somente quando a nota fiscal de venda for emitida.

Segundo Marcelo Lobo, CEO da Clamper, a nova estrutura trará mais competitividade e agilidade, tanto para operações no mercado interno quanto no externo. “Já temos atuação forte na América Latina e agora, com as facilidades operacionais e logísticas do Aeroporto Industrial, estamos mirando os Estados Unidos, onde nosso produto tem grande aderência”, disse.

Participaram, ainda, do programa, o secretário Nacional de Aviação Civil, Ronei Glanzmann; o subsecretário-geral da Receita Federal, Decio Rui Pialarissi; o deputado estadual Agostinho Patrus, presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais; e o senador mineiro Antonio Anastasia, vice-presidente do Senado. lccweb



# AGVs

A popularização dos AGVs (veículos automaticamente guiados) é uma tendência no mercado brasileiro. Eles movimentam, transportam e armazenam desde itens e peças a caixas, cargas paletizadas, ferramentas, bobinas de aço e de papel, e outros materiais de grande volume e peso sem intervenção humana. Flexíveis, podem ser usados em linhas de produção, abastecimento de linhas de montagem em fábricas e até mesmo em centros logísticos por sua independência, segurança e alta produtividade. Além de ser um sistema versátil, que pode substituir e integrar-se a outros equipamentos, os AGVs operam 24 horas por dia, 7 dias por semana, apoiados por tecnologia embarcada e modernos dispositivos de guiamento.

**Bem-vindo à Era da Intralogística 4.0**



*Inovando a cada dia!*

**www.transliftbr.com**  
**(11) 3199-6200**



# Veículos elétricos e a gás estão entre os projetos sustentáveis da PepsiCo implantados no Brasil

Considerada uma das maiores empresas no setor de alimentos e bebidas do mundo, a PepsiCo vem adotando uma série de iniciativas com o objetivo de alinhar logística e sustentabilidade. Sua meta é reduzir 20% das emissões de gases do efeito estufa (GEE) e 30% das emissões totais de CO<sub>2</sub> até 2030, liderando a agenda de transformação por uma frota mais sustentável. “Temos a responsabilidade de contribuir para mitigar as emissões de CO<sub>2</sub> em toda a nossa cadeia logística, aliando o fornecimento de suprimentos aos consumidores ao desenvolvimento econômico e social, enquanto ajudamos a proteger o planeta e diminuir impactos”, afirma João Campos, CEO da PepsiCo Brasil. Sua iniciativa mais recente foi a compra de 18 caminhões Scania movidos a GNV (Gás Natural Veicular) ou gás biometano, a maior aquisição de veículos com esta tecnologia da história do país. A parceria com a montadora foi anunciada no dia 5 de junho último, véspera do Dia Mundial do Meio Ambiente. Os veículos, 10 modelos G 340 4x2 e oito R 410 6x2, serão usados no abastecimento de produtos por todo o território nacional. O motor Ciclo Otto (o mesmo conceito dos automóveis) não é convertido do diesel para o gás e opera 100% a gás e biometano, ou a mistura de ambos. Importante ressaltar que os motores têm garantia de fábrica e tecnologia confiável, com desempenho consistente e força semelhante ao do caminhão a diesel.



No segundo semestre, serão incorporados à frota 10 caminhões JAC Motors 100% elétricos de médio porte

A PepsiCo foi a primeira do setor a fazer testes com o veículo movido a gás natural. Em novembro de 2019, a marca recebeu um modelo para demonstração, que foi colocado à prova nas mais severas condições que sua proposta de atuação promete. Os resultados foram: alta redução na emissão de poluentes, redução do ruído em 20% e menor ergonomia, frenagem e torque.

“Nosso veículo a GNV apresentou resultados de economia de consumo de combustível na ordem de 20% e, quando utilizamos o biometano, essa redução pode chegar a 90%”, revela Eduardo Sacchi, diretor sênior de Supply Chain da PepsiCo Brasil.

## Veículos elétricos

Em março deste ano, em conjunto com a montadora JAC Motors, a PepsiCo iniciou os testes com veículos elétricos. No segundo se-

mestre deste ano serão incorporados à sua frota 10 caminhões 100% elétricos de médio porte, o que representa cerca de 10% da intenção de compra no ano, dentro deste segmento.

Com capacidade de 8 toneladas, o modelo iEV 1200T é o primeiro caminhão elétrico de médio porte no mercado nacional. Conta com baterias de 97 kWh que garantem autonomia para rodar até 250 km com uma carga.

“Eles serão responsáveis por operar, inicialmente, na cidade de São Paulo, na distribuição dos produtos da divisão de salgadinhos a comércio de pequeno e médio portes. Com isso, será possível reduzir a zero as emissões de CO<sub>2</sub> desses veículos, em comparação a uma frota tradicional”, ressalta Sacchi.

A PepsiCo foi a primeira empresa a testar comercialmente o modelo da JAC Motors. Existem testes no mercado com outro modelo de





A empresa adquiriu, em junho, 18 caminhões Scania movidos a GNV (gás natural veicular) ou gás biometano



Segundo **Sacchi**, substituindo aos poucos os veículos antigos pelos novos, a expectativa é ter uma frota 100% sustentável num prazo de 15 a 20 anos

médio porte elétrico, mas que ainda não está disponível para aquisição. “O veículo da JAC foi um dos primeiros disponíveis e que atendiam às nossas necessidades de negócio”, acrescenta.

## Biodiesel e etanol

Mais uma ação sustentável surgiu em 2011, quando PepsiCo adotou políticas de redução de emissão de CO<sub>2</sub> por meio da incorporação de veículos que utilizam biodiesel. O diesel S-10 emite 30% CO<sub>2</sub>, quando comparado ao diesel S-500. Além do biodiesel, a empresa incentiva também a utilização do

etanol, em vez da gasolina, e melhorou ano após a ano o percentual de ocupação dos veículos, diminuindo as viagens e, consequentemente, reduzindo o consumo de combustível e emissões de CO<sub>2</sub>.

Já em 2018, criou uma empresa de logística que permite vender fretes a parceiros de negócios e diminuir os retornos vazios dos veículos. Atualmente, são realizadas 1.009 viagens para terceiros, o que corresponde a 517 mil quilômetros a menos rodados com os caminhões vazios.

## Energia solar

Já com a Sunew, empresa brasileira que produz tecnologia de terceira geração de energia solar, a PepsiCo firmou parceria para o desenvolvimento de um projeto de energia solar pioneiro para caminhões de distribuição. Filmes Fotovoltaicos Orgânicos (OPV) serão instalados em 10 veículos da frota de distribuição em um projeto-piloto, que fará a gestão da recarga da bateria dos veículos e do seu sistema de iluminação. “O plano é expandir a solução de energia limpa para toda a frota da companhia”, afirma Sacchi.

A solução consiste na instalação de um sistema de geração de energia solar composto por filmes Sunew

LIGHT, posicionados na parte superior externa (teto) do implemento e um controlador de carga. O objetivo é manter a carga da bateria em níveis operacionais, fornecendo energia para os sistemas de carga de stand-by do caminhão, luzes internas e impressora fiscal. “Trata-se do início dos testes e pesquisas. A intenção, no futuro, é explorar outras formas de utilizar esta fonte de energia limpa nos veículos”, declara.

## Outras ações

A área logística tem muito a contribuir com o objetivo da empresa de reduzir as emissões dos gases de efeito estufa. “Trabalhamos com o standard de substituição de veículos antigos pelos novos a GNV ou elétricos. Mas isso será realizado no longo prazo, com a retirada de carros e caminhões de acordo com sua vida útil e investimentos disponíveis. Calculamos que será possível ter uma frota 100% sustentável num prazo estimado de 15 a 20 anos”, explica Sacchi.

O próximo passo é conduzir estudos de viabilidade para a produção de gás metano a partir da própria Estação de Tratamento de Efluentes e para a instalação de Pit Stop GNV nas bases de sua frota, iniciando o fechamento do ciclo. **Logweb**

## **Medidas do BC liberam até R\$ 255,5 bilhões em crédito**

Os bancos ganharam um incentivo para destravar o crédito a micro, pequenas e médias empresas. O Banco Central (BC) facilitará o empréstimo para companhias com faturamento anual de até R\$ 100 milhões. A medida integra um novo pacote de enfrentamento à crise provocada pelo coronavírus, que tem o potencial de liberar até R\$ 255,5 bilhões em crédito para a economia.

Somente o destravamento do crédito de capital de giro pode injetar até R\$ 127 bilhões. A medida vale para operações do tipo contratadas entre 29 de junho e 31 de dezembro. O BC aceitou melhorar a qualidade de ativos decorrentes de diferenças temporárias usadas para melhorar os requerimentos mínimos de capitais que devem ficar retidos desde que os bancos concedam empréstimos para micro, pequenas e médias empresas.

Entre os ativos classificados como “decorrentes de diferenças temporárias” estão provisões para passivos contingentes e marcação a mercado de títulos (oscilações dos preços de títulos no mercado). Atualmente, a manutenção desses ativos no valor de R\$ 127 bilhões exige que os bancos deixem R\$ 105 bilhões retidos como capital. Com a medida, se esses mesmos R\$ 127 bilhões estiverem emprestados para empresas de menor porte, os bancos teriam de reter R\$ 11 bilhões de capital.

Segundo o BC, os financiamentos de capital de giro para as micros, pequenas e médias empresas precisarão ter prazo mínimo de três anos e carência de seis meses (seis meses para pagar a primeira parcela). O risco de inadimplência deverá ser assumido exclusivamente pela instituição financeira.

## **CNI lança parceria com o SOSA para impulsionar inovação na indústria brasileira**

A Confederação Nacional da Indústria – CNI e o SOSA, maior plataforma internacional de inovação aberta, firmaram parceria estratégica que colocará empresas e startups brasileiras em contato com o que há de mais avançado em termos de tecnologia no mundo.

O acordo possibilitará que indústrias e startups no Brasil tenham acesso a ecossistemas de tecnologia em Nova York e Tel Aviv, inaugurando um pro-

cesso de engajamento e colaboração com as tecnologias 4.0 mais disruptivas em desenvolvimento fora do país. Com sede em Israel, um dos países mais inovadores do mundo, o SOSA mantém uma plataforma que levará para empresas brasileiras soluções e produtos desenvolvidos nos ecossistemas de inovação mais avançados do planeta. As startups nacionais também vão poder usar a plataforma e levar suas ideias para o mundo.

## **Plano Safra 20/21 terá maior subvenção do Prêmio do Seguro Rural da história**

O Plano Safra 2020/2021 apresentado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) vai destinar 1,3 bilhão de reais para subvenção do Prêmio do Seguro Rural. Trata-se do maior valor já registrado desde a sua implantação e vai viabilizar a contratação de 298 mil apólices e cobertura de 21 milhões de hectares, em um total de R\$ 52 bilhões de bens segurados.

## **De olho em rede ferroviária, grupo anuncia investimento de R\$ 40 milhões**

A perspectiva de Lucas do Rio Verde, no Mato Grosso, vir a se tornar um eixo ferroviário fundamental para o escoamento da produção de grãos torna o município destino de investimentos de empresas que atuam no agronegócio. Com a chegada da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), da Rumo, e da Ferrogrão, Lucas do Rio Verde se tornará o maior porto seco da América Latina e atrairá muitos outros investimentos.

Por todos estes fatores, a Bestway, do grupo Comfrio e que atua no segmento de logística e armazenagem de sementes, resolveu investir na construção de uma nova unidade na localidade.

Localizado à margem da MT-449, no Complexo Industrial Senador Atilio Fontana, próximo à BRF, o empreendimento, com investimento superior a R\$ 40 milhões, deverá ser inaugurado no começo de outubro. O novo projeto não envolve apenas a refrigeração de sementes, mas será uma unidade de armazenamento de semente em ambiente refrigerado com uma TSI (Tratamento de Semente Industrial) e, provavelmente, em meados do próximo ano, deve começar o novo projeto para armazenagem de crop protection, ou seja, uma unidade para armazenamento de defensivos agrícolas.

## **Faturamento do e-commerce cresce 56,8%**

Segundo estudo realizado pelo Movimento Compre&Confie, em parceria com a ABComm, o faturamento do e-commerce totalizou R\$ 41,92 bilhões nos cinco primeiros meses de 2020. Isto representa uma alta de 56,8% em relação ao mesmo período do ano passado. No período, houve alta de 65,7% no número de pedidos, de 63,4 milhões para 105,06 milhões.



## Indústria de Materiais de Construção mostra otimismo

A pesquisa Termômetro, divulgada pela Associação Brasileira da Indústria de Materiais de Construção – Abramat, mostra que para 34% das empresas associadas o desempenho nas vendas em maio foi considerado bom ou muito bom. Já em junho essa mesma expectativa subiu para 44% das empresas, enquanto 43% vislumbram um período regular. Para o mês de julho, a expectativa de ter vendas com desempenho bom ou muito bom permanece em 44%. A pesquisa também indica que, apesar dos impactos da crise, a pretensão de investimentos no médio prazo subiu de 43%, em maio, para 52% em junho. O nível de utilização da capacidade instalada registrado foi de 64% em junho, contra 53% no mês anterior.

Fonte: Gironews

## Energia solar pode acelerar a recuperação econômica no pós-pandemia

O setor global de energias renováveis poderá alcançar a marca de 29,5 milhões de empregos no mundo até 2030, com políticas públicas de recuperação econômica e transição energética no pós-pandemia. Os dados são do novo estudo da Agência Internacional de Energia Renovável (IRENA) intitulado “The post-covid recovery: an agenda for resilience, development and equality”, divulgado no final de junho. Para a Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica – ABSOLAR, as fontes renováveis, em especial a solar fotovoltaica, têm demonstrado forte resiliência frente ao cenário atual e podem alavancar a retomada econômica nos países. O relatório da IRENA aponta que investimentos em energias renováveis nos programas de estímulo e recuperação econômica poderão contribuir com a geração de 29,5 milhões de empregos até 2030. Deste total, a fonte solar lideraria em novos postos de trabalho, representando cerca de 11,6 milhões de empregos, ou seja, mais de 39% do total. O estudo mostra, ainda, que o mundo poderá chegar a 100 milhões de novos trabalhadores no setor de energia até 2050, cerca de 40 milhões a mais do que hoje. Isso inclui até 42 milhões de empregos no segmento de renováveis, hoje com 11 milhões de empregos totais. Uma transição energética acelerada poderia adicionar 5,5 milhões de empregos a mais até 2023

do que o cenário de referência. Segundo levantamento da ABSOLAR, o setor solar fotovoltaico brasileiro já gerou mais de 165 mil empregos desde 2012, espalhados por todas as regiões do País. Com 5,7 gigawatts (GW) de potência operacional total, somando a geração centralizada e os sistemas de pequeno e médio portes (geração distribuída), o setor trouxe mais de R\$ 30 bilhões em novos investimentos privados ao Brasil. Nos primeiros cinco meses de 2020, o setor criou mais de 37 mil empregos no País, mesmo com a queda da atividade econômica decorrente da pandemia da Covid-19. Somente em maio, foram gerados 7,2 mil postos de trabalho, trazendo R\$ 1 bilhão em novos investimentos e uma arrecadação de mais de R\$ 424,5 milhões aos cofres públicos.

## CMN altera juros e prazos para cerealistas investirem em armazéns

O Conselho Monetário Nacional – CMN aprovou resolução para adequar a linha de crédito exclusiva para cerealistas investirem na construção ou ampliação de armazéns às novas condições de juros e prazos do Plano Safra 2020/21. A linha para as empresas terá juros de 6% ao ano e 13 anos de prazo para reembolso, sendo três de carência. São R\$ 200 milhões disponíveis via BNDES até 30 de junho de 2021. A alteração segue as condições do Programa de Construção e Ampliação de Armazéns (PCA) do Plano Safra que atende produtores rurais. (Fonte: Valor Econômico)

## Porto de Santos bate recorde mensal de movimentação pela quarta vez consecutiva

A movimentação de cargas pelo Porto de Santos registrou recorde histórico para o mês de maio e para o total acumulado no período. Ao atingir 12,98 milhões de toneladas, maio superou em 13,9% a até então maior marca para esse mês, ocorrida em 2017, e em 18,1% o verificado no mesmo mês do ano passado. É a quarta vez consecutiva que o Porto de Santos bate o recorde mensal.

A significativa alta mensal elevou o acumulado no ano para 58,00 milhões de toneladas, ultrapassando em 8,2% o maior acumulado para o período, ocorrido em 2018, e em 11,5% o verificado em 2019, sempre na comparação janeiro-maio.

O movimento mensal foi fortemente impulsionado pelo aumento de 27,6% nos embarques, liderados pelo crescimento de 40,2% de exportações de soja em grãos e farelo (4,50 milhões de toneladas), carga de maior participação na movimentação total do complexo, e de 94,3% nos carregamentos de açúcar (2,25 milhões de toneladas), segunda maior carga escoada por Santos.

No total acumulado, o quadro é semelhante, com os embarques acusando alta de 13,7%, também impulsionados pelo complexo soja (18,86 milhões de toneladas), que cresceu 22,4%, seguido pelo açúcar (6,67 milhões de toneladas) com aumento de 35,1%.

Outro destaque nos embarques foi o crescimento de 209,6% de óleo combustível (246,5 mil toneladas) no mês, elevando em 70,6% o total no período (881,35 mil toneladas). Nos desembarques, ressalta-se o crescimento de 67,3% nas descargas de adubo (653,3 mil toneladas) no mês, incremento de 32,2% no acumulado dessa carga (2,14 milhões de toneladas). Logweb

## Vuxx

A Vuxx, transportadora digital com foco em carga fracionada, anuncia a contratação de Rodolfo Montanha (ex-Vale e ex-FEMSA) para o cargo de COO (Chief Operating Officer). Após um ano como Engenheiro Master na unidade da Vale em Moçambique, o profissional retorna à startup que ajudou a fundar, em 2016. Doutor e mestre em Engenharia Naval pela Universidade de São Paulo (USP) na área de Pesquisa Operacional (Simulação e Otimização), Montanha se graduou em Engenharia Naval também pela USP em 2008 e possui pós-graduação internacional em Logística e Supply Chain pelo MIT (Massachusetts Institute of Technology).

## Enivix

Pablo Diego Bonna assumiu a diretoria de Operações da Enivix Logística e Transporte. Ele atua na área de logística há mais de 24 anos, tendo sido gestor de grandes empresas do segmento no Estado do Espírito Santo. A base do Pablo será o novo armazém da Enivix situado no TIMS –, considerado o maior e mais completo terminal multimodal daquele Estado –, onde deverá liderar a implantação dos novos processos operacionais, melhoria contínua, zeladoria e demais práticas necessárias para uma prestação de serviços diferenciada.

## Mercedes-Benz

Jens Oliver Burger é o novo diretor geral do Regional Center Daimler Latina, responsável pelas exportações de caminhões e ônibus da Mercedes-Benz e também de outras marcas do Grupo, como Freightliner e Mitsubishi, para a América Latina. Antes, o executivo brasileiro atuava na Mitsubishi Fuso Truck and Bus Co. em Tóquio, Japão. Jens ingressou na Daimler em 1998 como trainee. Logo após, atuou em diferentes posições de

liderança em Vendas e Marketing de Peças e também no Atendimento ao Cliente. Em 2011, passou a trabalhar com Vendas de Caminhões, dirigindo o escritório de vendas de São Paulo. A partir de 2015, passou a liderar a área Customer Services International and Industrial Engines na Daimler Trucks Asia. Com graduação em Marketing e Comunicação pela PUC-RJ e MBA em marketing pela ESPM, o executivo reúne experiência internacional entre marcas no Brasil, Japão e América Latina.

## Maersk

A A.P. Moller-Maersk nomeou Robert van Trooijen como diretor geral para a América Latina e Caribe a partir de 1º de agosto. Trooijen foi nomeado após cinco anos como head da Maersk Ásia Pacífica, onde é responsável pelas atividades de logística terrestre e oceano. Atualmente ele é presidente do Conselho da Sealand – A Maersk Company na Ásia – e assumirá o papel de presidente do Conselho da Sealand nas Américas, sediado no Panamá.

## Prosegur

O Grupo Prosegur tem novo diretor geral do seu negócio Security para a região Latam Sul (Argentina, Brasil, Chile, Uruguai e Paraguai). Heitor Salvador assumiu no lugar de José Maria Pena, que passou a ocupar a posição de CEO global Security da organização. No Grupo desde 2016, Salvador é diretor geral da SegurPro, braço de segurança patrimonial e tecnologia do Grupo Prosegur no Brasil, e passa agora a ocupar as duas funções. O executivo iniciou carreira na General Electric, passou pela Siemens e Atento na América do Sul. É administrador de empresas pela FAAP e possui MBA em Administração de Empresas pela Universidade de São Paulo (USP).

## anúncios

Bauko .....	25
Logistique.....	3ª Capa
Logweb.....	23 e 30
Modern .....	4ª Capa
Paletrans .....	19
Retrak.....	5
Runtec.....	15
Toyota.....	2ª Capa
Translift .....	33
W6connect/Logweb.....	30

**Logweb:** várias mídias, para a **máxima informação** ao leitor

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

**Revista impressa, portal, facebook, linkedin, canal Logweb no Youtube, podcast, newsletter, e-book.**

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





# LOGISTIQUE

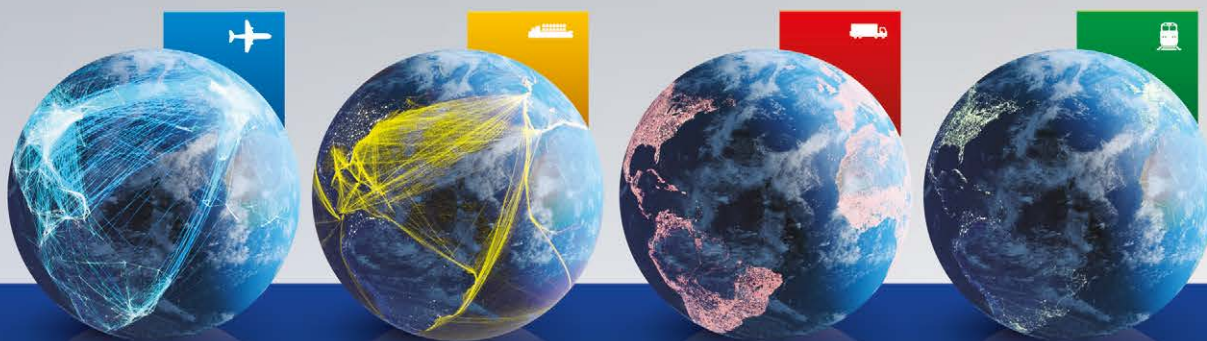
# 2020

FEIRA E CONGRESSO  
DE LOGÍSTICA E  
NEGÓCIOS MULTIMODAIS

**5a7**  
**OUTUBRO**  
PAVILHÕES DA EXPOVILLE  
JOINVILLE SC



LOGÍSTICA | TRANSPORTE MULTIMODAL | COMÉRCIO EXTERIOR | INTRALOGÍSTICA



## A NOVA LOGISTIQUE APRESENTA O CICLO COMPLETO DA CADEIA LOGÍSTICA EM UM DOS MAIORES CENTROS DE PRODUÇÃO DO BRASIL

### MELHOR NA LOGÍSTICA

Mais tecnologia e inovação  
Área maior de exposição  
Conferência internacional  
Região forte em investimentos

### MELHOR NA INTRALOGÍSTICA

Mais equipamentos e serviços  
Espaço para demonstração  
Fórum de intralogística  
Excelente público comprador



Conheça mais sobre o evento através dos QR CODEs:



Assista aos depoimentos no vídeo

Baixe o PDF de apresentação



Patrocínios:

Caminhões e Ônibus



Inclua a Logistique em suas estratégias comerciais, reserve agora o seu espaço e venha realizar bons negócios, ampliando sua base de clientes.

**zoom**  
FEIRAS E EVENTOS

(49) 3361 9200

✉ info@logistique.com.br

🌐 feira-logistique no LinkedIn

# Estamos tomando todos os cuidados



## Seguimos trabalhando para o país continuar a girar

**Em tempos de incertezas,  
cuide para que o foco seja  
criar suas próprias certezas**