



Agronegócio e e-commerce movimentam setor de implementos rodoviários e trazem boas perspectivas

R\$ 22,00
SET 2020

Nº 40

O **AGRO** ESTÁ EM **TUDO**,
E NÓS **ESTAMOS** NO **AGRO**.



Contamos com
Modernos Centros de Distribuição
para atender nossos clientes em
diversas regiões do Brasil.



+ 140 MIL
POSIÇÕES PALETES

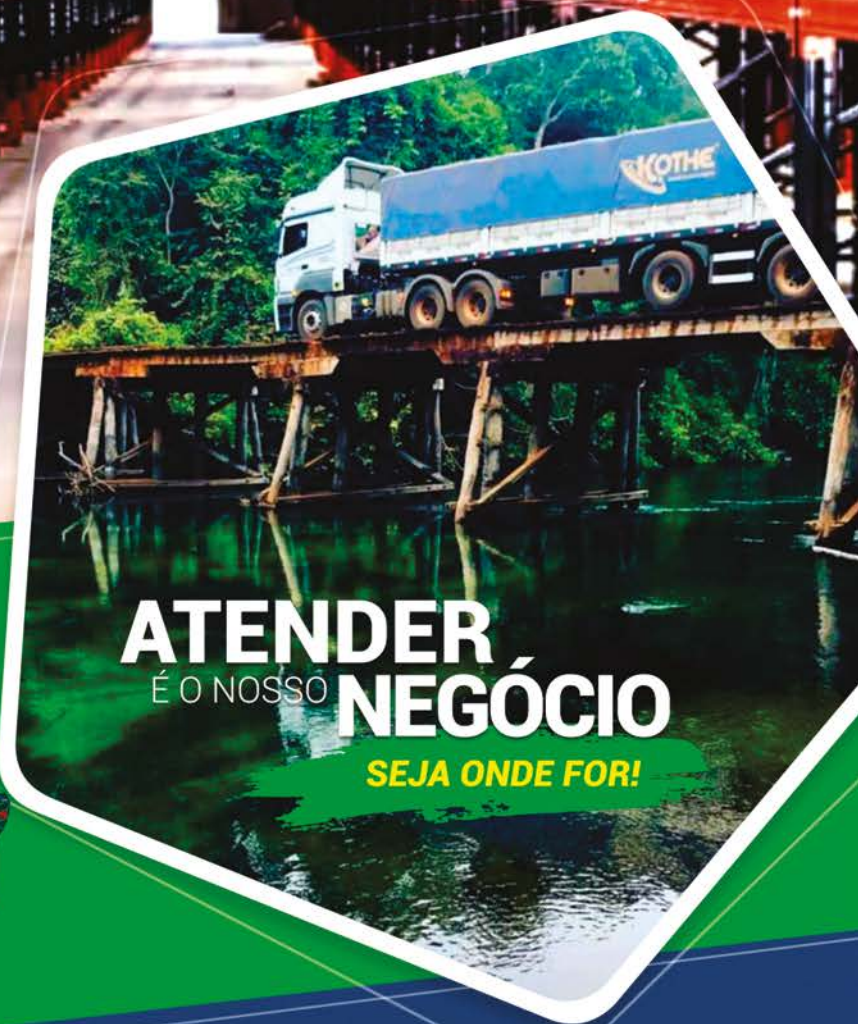
10

Armazéns
dedicados
ao AGRO

6

Armazéns
Gerais

Saiba mais em: www.kothe.com.br



ATENDER
É O NOSSO **NEGÓCIO**
SEJA ONDE FOR!

Implementos rodoviários em crescimento

Duramente atingido pela crise econômica provocada pela Covid-19, o setor de implementos rodoviários dá sinais de recuperação, apoiado pelo e-commerce e pelo agronegócio.

É em razão deste crescimento que damos destaque ao segmento nesta *Logweb Digital*. O foco da matéria? Justamente os efeitos da pandemia – com todas as exigências e mudanças que impuseram. E também, as tendências e perspectivas em termos de uso e aplicação dos implementos rodoviários, também considerando os reflexos da pandemia na economia como um todo e a sua retomada; o papel do agronegócio e do e-commerce neste crescimento; e os novos setores que estão utilizando estes implementos.

Como sempre, com a chancela de qualidade das informações de Logweb, mais uma matéria jornalística de grande importância, sobretudo neste momento.

Ainda no quesito importância, destacamos, dentro da nossa pauta sobre logística setorial, dois segmentos muito em voga: hospitalar e agronegócio.

No primeiro caso, são mostrados os efeitos da pandemia na logística hospitalar, abrangendo as exigências para com os Operadores Logísticos e transportadoras, as mudanças na logística do segmento e a importância desta no auge da pandemia. E também as tendências/perspectivas con-

siderando os reflexos da pandemia na economia como um todo e a sua retomada; as exigências impostas pelos embarcadores, de um modo geral, para se operar neste segmento; e os diferenciais desta logística.

No caso da logística no agronegócio, a matéria especial aborda: os efeitos da pandemia – o que exigiu, o que mudou, quais os segmentos mais impactados, quais as cargas mais transportadas e por quê; as exigências impostas aos fornecedores de serviço neste segmento, que tem se apresentado pouco ou nada afetado pela pandemia; as tendências/perspectivas nesta logística, considerando os reflexos da pandemia na economia como um todo e a sua retomada; as exigências impostas pelos embarcadores, de um modo geral, para se operar no segmento; e os diferenciais da logística aplicada ao agronegócio.

A estes enfoques, outros igualmente importantes se juntam nesta edição de *Logweb Digital*. Por exemplo: na nossa entrevista, destaque para a importância da pesquisa de mercado para ajudar a empresa a superar a crise e se adaptar às mudanças; a pesquisa sobre a participação das mulheres no transporte rodoviário de carga; e, fechando a edição, o Modal Marítimo, com as principais notícias do setor.

Aproveite, atualize-se.

Os editores

REVISTA
Logweb
referência em logística

ISSN 2317-2258

Edição nº 40 | Setembro 2020

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

**Redação, Publicidade,
Circulação e Administração**
Rua Engenheiro Roberto Mange, 353
13208-200 - Anhangabaú - Jundiaí – SP
Fone: 11 4087.3188

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

Redação
Carol Gonçalves (MTB/SP 59413)
redacao2@logweb.com.br

Diretora Executiva

Valéria Lima de Azevedo Nammur
valeria.lima@logweb.com.br

Diretor de Marketing

José Luiz Nammur
jlnammur@logweb.com.br

Diretor Administrativo-Financeiro

Luís Cláudio R. Ferreira
luis.claudio@logweb.com.br

Administração

Wellington Christian Borsarini
admin@logweb.com.br

Caroline Fonseca (Auxiliar Administrativa)
admin2@logweb.com.br

Diretora Comercial

Maria Zimmermann Garcia
Cel.: 11 99618.0107 e 94382.7545
maria.garcia@grupologweb.com.br

Gerência de Negócios

Nivaldo Manzano - Cel.: 11 99701.2077
nivaldo@logweb.com.br

José Oliveira - Cel.: 11 96675-4607
oliveira@logweb.com.br

Assistente Comercial

Camila Meloni
comercial.2@logweb.com.br

Diagramação

Alexandre Gomes

Log. Setorial

- 6 HOSPITALAR: SEGURANÇA DO PACIENTE E ACURACIDADE DOS PROCESSOS PERMEIAM TODAS AS ATIVIDADES**
- 14 LOGÍSTICA NO AGRONEGÓCIO: PERSPECTIVAS DE CRESCIMENTO VÃO EXIGIR MAIS DE OLS E TRANSPORTADORAS**

CAPA

Foto de capa: Noma

- 22 AGRONEGÓCIO E E-COMMERCE MOVIMENTAM SETOR DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS E TRAZEM BOAS PERSPECTIVAS**

18 Pesquisa

IA, MC e BG terão maior impacto nas previsões de demanda e gestão de estoques no agronegócio

20 Entrevista

Como a pesquisa pode ajudar a sua empresa a superar a crise, segundo especialistas do Instituto Logweb

28 Mulheres na logística

SETCESP e IPTC pesquisam a participação das mulheres no transporte rodoviário de cargas

31 Coluna SETCESP

A importância dos serviços de psicologia e coaching

41 Fique por dentro**Agenda**

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

www.logweb.com.br

32 Modal Marítimo
Infraestrutura e Integração

BRASPRESS®

QUALIDADE | INFRAESTRUTURA | SEGURANÇA



A frota mais jovem do Brasil



Gerenciamento de Riscos



Conectividade integrada



Maior sistema automatizado da América Latina



Modernas filiais em todo Brasil



*A sua transportadora de encomendas
em todo o Brasil*

www.braspress.com

Logística Hospitalar: segurança do paciente e acuracidade dos processos permeiam todas as atividades

Um projeto de logística hospitalar de bom nível deve estar preparado para controlar todas as etapas dos processos, desde o recebimento dos produtos nos almoxarifados, internos ou externos, até a aplicação no paciente na chamada atividade de beira-leito.

A logística hospitalar é, sem dúvida nenhuma, de primordial importância, principalmente nestes tempos de pandemia (veja o box desta matéria). Afinal, através dela são movimentados medicamentos, insumos e equipamentos médicos que atendem às necessidades de clínicas, consultórios, farmácias, ambulatórios, laboratórios e hospitais e, portanto, requer uma operação logística que exige, além da especialização, atendimento à legislação e a responsabilidade de trabalhar com vidas, pois rupturas nessa cadeia podem gerar danos irreversíveis à saúde. De fato, a logística hospitalar é uma especialidade, uma área da logística muito particular e com características especiais, principalmente por se desenvolver em um ambiente de conhecimento restrito. “Deve-se ter uma dedicada atenção sob o ponto de vista dos fluxos de materiais e como estes devem se acomodar e contemplar as especialidades médicas, diante de especificidades em diferentes tipos de produtos dentro da cadeia, e que envolvem desde a forma de armazenar, manipular, distribuir e assim por diante. Assim, um projeto de logística hospitalar de bom nível deve estar preparado para controlar todas as etapas dos processos, desde o recebimento

dos produtos nos almoxarifados, internos ou externos, até a aplicação no paciente na chamada atividade de beira-leito.”

Ainda segundo a análise de Domingos Fonseca, presidente do Grupo UniHealth, todas as etapas destes processos devem ser feitas usando metodologias de rastreabilidade e unitarização, com controle de lote e validade, durante todo o percurso e sempre gerando informações e relatórios, que permitam monitorar todas as atividades e responder a qualquer questão que surgir e sempre voltadas para a acuracidade dos processos e a segurança dos pacientes. “Desta forma fica claro que logística hospitalar não é uma atividade comum, que o domínio de todos os recursos, técnicos e tecnológicos, além de equipes de trabalho bastante preparadas e familiarizadas, são

questões fundamentais para ter sucesso nesta atividade e certamente estão diretamente relacionadas à qualidade e aos resultados dos projetos”, completa Fonseca.

Marcelo Azevedo, gerente Nacional de Operações da Ativa Logística, também comenta este ponto, ressaltando que quem opera nesse segmento precisa se adaptar, comprometendo-se com prazos de entrega mais agressivos e com senso de prioridade e responsabilidade para esse perfil de carga, já que muitas vezes a entrega correta significa a manutenção de uma vida humana. “Esta logística certamente exige processos com maior controle, geralmente voltados à temperatura e umidade, bem como há uma criticidade relacionada a prazo de entrega, visto a ‘perecibilidade’ de muitos produtos



transportados”, acrescenta Guilherme Picolli, diretor Comercial da CCA Express – Caxias Cargas Aéreas.

Na visão de Fabio Gobor, diretor Comercial da Gobor Transportes & Logística, o diferencial da logística hospitalar está na preocupação com o usuário final, o paciente. Precisam ser seguidos, rigorosamente, critérios que garantam a qualidade do produto transportado, para que este não ofereça risco à saúde humana. “Temos de garantir que o produto não seja contaminado, que mantenha as características físico-químicas inalteradas, do início ao fim de nossa prestação de serviços.”

A avaliação de Rui Borges Freitas, diretor Comercial da RV Ímola Transportes e Logística, segue pelo lado do que precisa ser usado nas operações logísticas hospitalares. No transporte, ferramentas de telemetria que possibilitem



Azevedo, da Ativa: Quem opera nesse segmento precisa se adaptar, comprometendo-se com prazos de entrega mais agressivos e com senso de prioridade e responsabilidade

gerenciamento online da frota e o aumento de produtividade nas operações, em armazéns, com instalação de modernos sorters (esteira separadora de caixas), coletores de dados, a Logimat (máquina elevadora para armazenagem),

além das ferramentas de comunicação e informação, tudo rápido, com agilidade e em real time.

Exigências especiais

Já que Freitas apontou os equipamentos e sistemas exigidos para atuação neste segmento, vale a pena destacá-los. Lembrando que a ANVISA, órgão que regula o segmento, é bem exigente e a novidade é o atendimento à RDC ANVISA 304/2019, que obriga, principalmente, a armazenagem e o transporte preservando temperatura ambiente em toda a cadeia – desde a saída do laboratório até o cliente final. Isto obrigou todos os OLs a terem armazéns e veículos climatizados. “Ação necessária, mas com grande dificuldade de adequação por conta dos altos investimentos”, completa o diretor Comercial da RV Ímola.

Picolli, da CCA Express, destaca que, para controle de tempera-



CCA express

Rodov. Nacional

• **MEDICAMENTOS E INSUMOS FARMACÊUTICOS**

• **CORRELATOS**

• **COSMÉTICOS**



Soluções em transporte expresso, na medida da sua urgência.

*Estamos prontos e preparados para lhe atender com 84 bases operacionais em todo o Brasil, cobrindo todos os aeroportos nacionais.
Estrutura rodoviária e fluvial para coletas e entregas.
Rastreamento on-line e em tempo real.
Integração com plataformas de e-commerce e EDI*

Transportador Autorizado



ccaexpress.com.br | **comercial@ccaexpress.com.br** | SAC - 0800 603 0011

Caxias do Sul-RS: (54) 3290 0000 | Porto Alegre-RS: (51) 3029 7199

São José-SC: (48) 3112 0900 | S.J. dos Pinhais-PR: (41) 3411 0000

São Paulo-SP: (11) 5031 7008



tura e umidade, os veículos precisam possuir termohigrômetro e, se for exigência do cliente, há necessidade de ser refrigerado. “Para transporte de mercadorias sensíveis a variações de temperatura, são necessários equipamen-

tos de refrigeração e registradores de temperatura e umidade. Nossas filiais e frota possuem estrutura adequada para proteger as mercadorias de variações climáticas. Com a 304/2019, a Gobor iniciou o mapeamento térmico das rotas e

a qualificação das áreas e veículos destinados ao transporte e armazenagem de medicamentos, atendendo a nova portaria”, aponta o diretor comercial da empresa. Fonseca, do Grupo UniHealth, lembra que o uso de equipamen-

Logística Setorial – Logística Hospitalar

Nome da Empresa	Ativa Logística	CCA Express Caxias Cargas Aéreas	Gobor Transportes e Logística	Grupo UniHealth	RV Ímola Transportes e Logística
Site	www.ativalog.com.br	www.ccaexpress.com.br	www.gobor.com.br	www.unihealth.com.br	www.rvimola.com.br
Transportador, Operador Logístico ou Ambos	Ambos	Transportador	Ambos	Operador Logístico	Ambos
Principais Clientes no Segmento	n.i.	n.i.	n.i.	Hospital de Clínicas de São Paulo, Hospital Mario Gatti (Campinas), Ipsemg (MG), SESPA (PA), Hospital Grupo Elfa (DF), Hospital Moriah (SP)	Beneficência Portuguesa, Sta. Casa de Santos
Raio de Atuação no Segmento: Armazenagem	SP, RJ, ES, MG, PR	Transporte rodoviário nacional	Goiania-GO, Campo Grande-MS, Cuiabá-MT, Rio Branco-AC, Porto Velho-RO	Diversas regiões do Brasil inteiro e América Latina	Somente na região de Guarulhos (SP)
Raio de Atuação no Segmento: Distribuição	SP, RJ, ES, MG, PR e todo o Brasil via modal aéreo	Todo o Brasil	Distribuição 100% nas Regiões Norte (AC, AM, AP, RR, RO, TO, PA), Centro-Oeste (GO, DF, MT, MS), Sul (PR, SC, RS) Sudeste (SP)	Diversas regiões do Brasil e América Latina	São Paulo, Santos
Tipos de produtos dentro da Logística Hospitalar com que a empresa mais atua	n.i.	Produtos oftalmológicos, odontológicos, cardiovasculares, equipamentos hospitalares em geral	Equipamentos hospitalares, móveis hospitalares, EPI's, correlatos	Medicamentos, insumos	Medicamentos, correlatos, insumos, alimentos ligados à saúde, equipamentos médicos
Logística Reversa	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Gestão de Transporte	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Tecnologias Usadas	TMS, WMS, Sistemas de RF, Mobile, Dashboards de Gestão, Business Intelligence, Sistemas para automação de EDI	TMS, com api de integração	TMS, Webservice	UnilogWF – Software para Logística de Medicamentos, TMS, WMS	WMS, ferramenta própria para gestão de hospitais (CLIF), TMS que é aplicativo da empresa ESL
Tipo de Rastreamento Usado	Satélite, GPRS	Sascar Híbrido nos veículos	Satelital, híbrido	n.i.	AutoTrack
Frota Própria	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim, com todos os veículos climatizados
Serviços Oferecidos no Segmento	Informações online, adequação e nacionalização de produtos, montagem de kits, separação de pedidos, gestão nacional de transporte sob medida e modal aéreo, gerenciamento de risco, projetos in house, logística promocional, gestão de inventários, apoio e consultoria fiscal e regulatória	Transporte rodoviário nacional	Armazenagem, entrega com carro dedicado, cargas fechadas, distribuição fracionada porta a porta	Outsourcing (terceiração plena), operação assistida, consultoria de processos, integração de tecnologias	Armazenagem, unitização, unitarização, controle de validade, movimentação de equipamentos hospitalares, entrega de testes laboratoriais, entrega de medicamentos pelo sistema delivery

n.i. = Não informado

tos é sempre uma opção a ser considerada, quando se vai planejar um projeto de logística hospitalar. Porém, é preciso saber onde se pretende chegar com o projeto, para poder avaliar a relação custo/benefício e ter um resultado que justifique o uso ou o investimento, ou seja, a utilização de equipamentos não é uma decisão aleatória, ela deve levar em conta as atividades que esse aparelho vai realizar.

“Importante lembrar que as máquinas a serem utilizadas devem estar monitoradas e conectadas fazendo parte do processo, de tal forma que a atividade de todas possa ser monitorada, com uma máquina apoiando a outra, em uma ou mais etapas dos processos. Assim, o uso de leitores óticos, unitarizadoras, robôs, dispensários e outros equipamentos são comuns e necessários, especialmente quando se necessita controlar um universo grande de itens, em movimento permanente, nas várias áreas das instituições de saúde públicas e privadas”, completa o presidente do Grupo UniHealth.

Neste contexto, Adriano Campos, diretor Comercial da Ativa, resalta que os principais desafios no setor são a adequação do armazém para atender às especificações e demandas dos clientes e órgãos públicos, alta qualidade na gestão de estoques, manuseio, packing adequados e armazém condizente às exigências da ANVISA, além de entregas cada vez menores em quantidades e mais frequentes.

Exigências dos embarcadores

De fato, a logística hospitalar atende a um setor extremamente exigente, talvez o que mais demande responsabilidade. Em função dessa criticidade, os embarcadores são rigorosos na se-



Picolli, da CCA Express:
“Exigências operacionais também são bastante detalhadas neste segmento, onde cada cliente possui necessidades diferentes”.

leção de seus parceiros logísticos que, necessariamente, precisam operar com alta performance, realizar investimentos constantes em tecnologia e treinamento, ter atendimento ágil e eficiente com informações em tempo real de todo o processo logístico, além de estar devidamente certificados e homologados pelos órgãos competentes, lembra Azevedo, da Ativa.

Também se referindo às exigências impostas pelos embarcadores, de um modo geral, para se operar no segmento de logística hospitalar, o diretor Comercial da CCA Express vai pelo lado das regulamentações – exigências legais, sendo necessário possuir registro na ANVISA (órgão federal), Vigilância Sanitária Municipal, bem como, em muitos casos, possuir um Responsável Técnico (geralmente com formação em Farmácia). “Exigências operacionais também são bastante detalhadas, cada cliente possui necessidades diferentes, mas geralmente relacionadas a controle de temperatura e umidade”, completa Picolli.

Sem se esquecer, segundo Fabio, da Gobor, que o cumprimento de requisitos sanitários inclui limpeza

e higienização constante da frota, controle de pragas, treinamentos, mapeamento rigoroso de processos que possam impactar na qualidade dos produtos transportados, controle de saída não conforme e monitoramento da temperatura, quando aplicável.

Freitas, da RV Ímola, também lembra que atender as determinações da ANVISA com certeza é a obrigatoriedade maior, bem como documentações, liberações, autorizações (ANVISA, Bombeiros, Polícia Federal, Polícia Civil etc.). “Hoje, os grandes laboratórios se preocupam com tudo e, se você, como OL, não tiver todas essas documentações, sua possibilidade de atendê-los é igual a zero. Cito como exemplo: um grande cliente nosso, um dos maiores laboratórios do mundo, verifica diariamente 100% todas as condições dos veículos que estão sendo utilizados para o transporte de seus produtos. Limpeza, higienização, estado do veículo, vazamentos, limpeza da boleia, eles verificam exatamente tudo. O que acaba trazendo uma tranquilidade para eles, mas também para nós, prestadores. Recentemente, a obrigatoriedade pela RDC 304 tem sido o diferencial de procura: as grandes companhias já colocam como básico você estar totalmente adequado à nova resolução, que, lembro, já está em vigor”, completa o diretor Comercial da RV Ímola.

Concluindo a questão das exigências impostas pelos embarcadores, Fonseca, do Grupo UniHealth, destaca que fazer projetos na área de logística hospitalar tem, como pressuposto, conhecimento prévio da vida interna das instituições de saúde e grande experiência na elaboração de processos consistentes, para monitorar e documentar todas as transações internas feitas com produtos ou materiais

adquiridos e consumidos dentro dessas instituições, gerando registros auditáveis a qualquer momento dessas movimentações. Isso não se faz sem um conjunto de softwares, criados com esses objetivos e considerando as características de cada Instituição e das especialidades médicas que atende, de tal forma que elas estejam contempladas nos processos. Assim, para a contratação de qualquer projeto de logística hospitalar, que é algo tão especial e sensível, é preciso conhecer em profundidade a complexidade de seus fluxos e dos materiais em rota em toda a cadeia de atendimento, do CD até o beira-leito.



Segundo **Fonseca**, do Grupo UniHealth, o uso de equipamentos é sempre uma opção a ser considerada, quando se vai planejar um projeto de logística hospitalar

da utilização de multimodais e a busca por empresas regionais com expertise de acordo com a geolocalização do país.”

Fonseca, do Grupo UniHealth, destaca que a logística vem agregar ao momento presente e futuro, ajudando os players de saúde a se prepararem melhor frente às inúmeras necessidades que advêm da pandemia, sejam de fluxos de atendimentos, sejam de ordem financeira, onde todo o processo de gerenciamento de insumos e medicamentos médicos precisa ser muito assertivo para garantir mais economicidade e segurança das operações, como um todo.

formação logística em tempo real. “Acredito que, por um lado, a pandemia movimentou bastante a logística hospitalar, pois a situação demandou muitos equipamentos, EPIs e medicamentos. Por outro lado, há uma demanda reprimida de cirurgias e outros procedimentos que foram adiados por falta de disponibilidade nos hospitais, ou até mesmo pelo receio de contaminação pelo Covid-19. Ao passo que o vírus reduza sua contaminação, intensificado pelas vacinas em fase final de testes, acredito que essa demanda reprimida faça um novo movimento grande no mercado, demandando novamente a logística de qualidade”, avalia Picolli, da CCA Express.

Na visão de Fabio, da Gobor, a tendência também é de crescimento – as perspectivas são boas. “Apesar de extremamente regulamentado, o setor e as rotas que atendemos são evitadas por muitos de nossos ‘concorrentes’. Contudo, ações estratégicas em relação à infraestrutura das vias continuam sendo um desafio, como manter qualidade, prazos e preço, quando o principal desafio é chegar ao destino com pontualidade. Também há a questão

“A minha percepção é que a grave crise que assolou o mundo contemporâneo demonstrou a importância do papel da logística de saúde para a sociedade. Já havia notado, há algum tempo, que os hospitais vinham enxergando a importância dos OLs em sua vida cotidiana. Já percebo em grandes redes hospitalares a preocupação de seus gestores de que o foco de um hospital deve ser atendimento ao paciente, criando melhores condições e estrutura, deixando um ponto importante, que é a cadeia de abastecimento, para quem tem expertise. Nós, da RV, já tínhamos este foco há algum tempo. Para citar como exemplo: em São Paulo, cuidamos de toda a cadeia de abastecimento (cadeia logística) de um dos maiores e mais eficientes hospitais da América Latina e os resultados que apresentamos mês a mês são excelentes. No final, o conceito de ganha/ganha fica evidente: estamos muito felizes com eles e a recíproca é verdadeira. Os resultados apresentados com excelentes resultados operacionais e econômicos demonstram o que falo. Estou absolutamente convicto que essa seja a tendência de mercado”, finaliza Freitas, da RV Ímola.



Tendências

Já falando sobre as tendências/perspectivas em termos de logística hospitalar, considerando os reflexos da pandemia na economia como um todo e a sua retomada, Azevedo, da Ativa, faz uma pequena lista: Adequação do armazém para atender às especificações e demandas dos clientes e órgãos públicos; entregas cada vez mais frequentes e em menores quantidades, visto que as áreas de estoques dos laboratórios, consultórios e hospitais estão diminuindo; armazenagem capacitada para atender a todos os tipos de produtos e equipamentos, pois há grande variação de dimensões e pesos dos itens estocados; e in-

EMPILHADEIRAS

Por que
COMPRAR
se você pode
ALUGAR?



LINHA COMPLETA DE PRODUTOS

Transpaleteira
elétrica
2,75t



Empilhadeira
elétrica retrátil
2,0t



Empilhadeira
elétrica
2,0t



Empilhadeira
combustão
2,5t



Empilhadeira Linde
até **18,0t**



Efeitos da pandemia na logística hospitalar

Mais onipresente neste momento do que nunca, a logística hospitalar foi bastante impactada pela pandemia, fazendo parte essencial da prevenção e cuidados. Veja a análise feita pelos participantes desta matéria especial.

O que a pandemia exigiu dos Operadores Logísticos e das Transportadoras?

Picolli, da CCA Express: Os piores meses foram abril, maio e junho, quando tivemos de fazer rotas rodoviárias com maior frequência para suprir a demanda, bem como buscar alternativas de fretamento de aeronave dedicado. Além disso, abrimos mais bases de entrega para agilizar as operações last mile, aproximando mais o cliente final da base de entrega.

Fabio, da Gobor: Apesar de desafios, os efeitos da pandemia foram sentidos de forma positiva, pois a Gobor entende que os serviços de logística são vitais para a saúde pública. Antes da crise mundial do coronavírus, a Gobor já tinha iniciado um processo de reestruturação, a pandemia acelerou a execução dos planos.

Fonseca, do Grupo UniHealth: Em nosso caso, as principais exigências foram a necessidade de se criar soluções para um aumento repentino dos volumes processados, assim como atuar para evitar que as equipes sejam contaminadas pela Covid-19, especialmente aquelas que operam dentro dos hospitais.

Freitas, da RV Ímola: A crise sanitária aportada em 2020 e que atingiu o mundo todo fez trazer novas atitudes e ações em todos os segmentos; na logística não foi diferente. Traçando para nosso “mundo”, que é a logística relacionada à saúde, grandes transformações ocorreram. Coloco como destaque: melhorias nas práticas de higiene, cuidados com todos os processos que envolvem as operações (manipulação e higienização em embalagens, melhor higienização de frotas, controle de temperatura nos colaboradores, melhor utilização de EPIs, além do

monitoramento total dos serviços de forma digital). Atrélado a tudo isso, uma intensiva procura por novas tecnologias e maneiras de como “se fazer melhor”.



Fabio, da Gobor: A mudança mais significativa na logística hospitalar foi a urgência: a demanda, que antes era programada, passou a ser espontânea

O que mudou na logística do segmento

Picolli, da CCA Express: A logística hospitalar foi desafiada a buscar alternativas novas, principalmente na cadeia fria. As novas bases de entrega que expandimos e as novas rotas rodoviárias auxiliaram para compensar a redução brusca da malha aérea. Aumentamos muito a contratação de voos charter (dedicados) para operações aéreas. Nos meses de julho e agosto, as remessas retornaram gradualmente para o modal aéreo.

Fabio, da Gobor: A mudança mais significativa neste segmento foi a urgência: a demanda que antes era programada, passou a ser espontânea.

Fonseca, do Grupo UniHealth: Na operação em si não tivemos grandes mudanças, já que os grandes volumes operados não mudaram

os processos fundamentais. Nosso foco, neste sentido, foi o de tratar a questão humana das equipes e a natural insegurança diante do volume de informações externas. Disponibilizamos recursos de proteção individual para todos ao mesmo tempo, fazendo uma campanha intensa de esclarecimentos e motivação para que as equipes se mantivessem firmes nas atividades. Foi muito emocionante como nosso pessoal reagiu, inclusive com iniciativas pessoais de algumas equipes de projetos, publicando fotos e vídeos mostrando seu comprometimento e seu compromisso pessoal de dedicação no combate à pandemia.

Freitas, da RV Ímola: A logística do segmento de saúde já vinha sofrendo alterações gradativas em seu curso e nas formas de se operacionalizar, mas o efeito pandemia fez com que todos os segmentos logísticos sofressem alterações em regime de urgência. Na logística de saúde isso não foi diferente: a necessidade premente de implantação de novos processos operacionais, os redobrados cuidados com a higiene por conta da pandemia, além do maior fator de relevância no segmento que foi a aprovação pela ANVISA da RDC 304 – a resolução ainda está, como podemos dizer, “em quarentena”, ou seja, ainda em fase de implantação, mas ela, sim, está sendo um grande divisor de águas dentro do segmento que, a meu ver, trará grandes benefícios para toda a população.

Quais as cargas mais transportadas e por quê?

Picolli, da CCA Express: Transportamos muitos produtos para saúde, como materiais odontológicos, of-

talmológicos e produtos cardiovasculares, bem como equipamentos hospitalares em geral.

Azevedo, da Ativa: O segmento médico-hospitalar teve um incremento de transporte, com destaque aos insumos relacionados à proteção individual (luvas, máscaras, testes de Covid-19, etc.).

Fabio, da Gobor: A demanda por produtos para diagnóstico e tratamento, higiene e desinfecção e, claro, alimentos, aumentou de forma significativa. Todos os itens de EPI'S e correlatos seguiram em alta de consumo no segmento hospitalar.

Freitas, da RV Ímola: Como trabalhamos em praticamente todos os segmentos ligados à saúde, percebemos em todos os quesitos considerável elevação nos números operacionais. A entrega de medicamentos, correlatos e, principalmente, entregas pelo sistema "delivery" aumentaram consideravelmente. Mas, atualmente, as grandes movimentações estão atreladas à crise sanitária: transportamos e armazenamos muitos testes para Covid-19, EPIs, materiais para higienização, enfim, tudo relativo à pandemia teve grande evolução em suas movimentações.

Qual a importância desta logística no auge da pandemia?

Piccoli, da CCA Express: A logística hospitalar foi (e está sendo ainda) fundamental para transporte de equipamentos hospitalares, EPIs e medicamentos.

Fabio, da Gobor: A logística hospitalar tem impacto direto na saúde pública. Pensando a nível Brasil, a produção ocorre especialmente nas regiões Sul e Sudeste, mas o consumo ocorre em todo o território nacional. As regiões Centro-Oeste e Norte, especialmente esta última, são carentes e de difícil acesso. Para nós é gratificante fazer com que as pessoas que vivem em regiões de difícil acesso também recebam os itens indispensáveis para sua sobrevivência.

Fonseca, do Grupo UniHealth: Numa situação de pandemia ou graves crises na saúde, é fundamental saber quais e quanto dos materiais e medicamentos necessários temos em estoque, quais são os fornecedores e qual o tempo necessário para receber ou repor o estoque consumido ou em processo de consumo, qual o tempo previsto de duração do estoque atual. Em resumo, um bom projeto de logística deve dar todas essas respostas e permitir que se faça uma gestão da crise, com bom nível de eficiência, sem compras ou gastos de dinheiro desnecessários. Com um sistema de automação e um bom gerenciamento do que ele pode nos gerar, conseguimos mapear bem o cenário para o atendimento das necessidades de forma customizada e em tempo hábil.

Freitas, da RV Ímola: A logística sempre teve papel preponderante em toda a sociedade, desde os tempos mais remotos, mas nada se compara ao que vimos e estamos vendo nos dias de hoje e o nome disso é "efeito pandemia". Infelizmente, essa grave crise sanitária pela qual o mundo está passando ajudou a valorizar o segmento de serviços. A logística eficiente foi o carro-chefe para que, de uma forma ou de outra, conseguíssemos atravessar, e ainda estamos atravessando, esta fase tão difícil. Puxando para nosso segmento, fica mais evidente o quanto as operações logísticas eficientes contribuíram para que a crise não fizesse maiores estragos. O suporte à indústria farmacêutica, armazenando e entregando seus produtos nas mais longínquas distâncias, o apoio aos laboratórios de diagnósticos, o abastecimento aos hospitais, farmácias e ambulatórios não teriam sucesso se por trás não houvesse uma cadeia de logística eficiente e preparada. Com certeza existe ainda muito a se fazer, mas a crise demonstrou a alta capacidade do segmento de se reinventar de forma ágil. **UOLweb**

A Translift Intralogística 4.0, está oferecendo ao mercado brasileiro uma nova geração e AGVs empilhadeiras com **Navegação Visual**, baseado em câmaras 3D.

Este moderno e eficiente conceito dispensa a necessidade de instalação de refletores, fitas magnéticas, pinturas no piso, sistema de indução ou modificação do local de aplicação pois utiliza tecnologia de Navegação Visual.

A flexibilidade se destaca pois seu projeto permite ampliação ou redução do número de veículos operando no sistema, fácil configuração de rotas, possibilitando o transporte de materiais a uma quantidade de localização diversas, bem como mudança de layout de circulação, sem impacto na produtividade aliado a uma significativa redução de custo e trabalham 24/7 dias.



AGV Transpaleta



AGV Empilhadeira



AGV Empilhadeira Retrátil



AGV Empilhadeira Slim



AGV Transpaleta Compacto



AGV Empilhadeira Patolada

Logística no Agronegócio: Perspectivas de crescimento vão exigir mais de OLs e transportadoras

Devido à característica cíclica e sazonal do agronegócio, agilidade e flexibilidade são fundamentais para conseguir administrar as flutuações de volumes deste segmento. E saber fazer a gestão de todo o processo também é imperativo.

Segundo o Índice de Fretes e Pedágios Repom (IFPR), a demanda por frete rodoviário no Agronegócio teve incremento de mais de 10% ao considerar o acumulado do ano – de janeiro a agosto de 2020. A Repom é uma empresa de soluções de gestão e pagamento de despesas para frota própria e terceirizada da Edenred Brasil, e faz mensalmente estas análises. “Diferentemente da Indústria e do Varejo, no Agronegócio não se observou a depressão da pandemia entre abril e maio, mas sim um pico de movimento, que está sendo compensado nos últimos dois meses, mais moderados, mas ainda positivos na visão acumulada. Este comportamento mais equilibrado também se deve ao término das safras no país”, pontua Thomas Gautier, Head de Mercado Rodoviário da Edenred Brasil.

Estas e outras análises, bem como notícias diversas, mostram que o agronegócio tem se mantido em alta neste período de pandemia. E fica a pergunta: O que isto exige dos transportadores e dos Operadores Logísticos que atuam no segmento? Quais os impactos na qualidade e nos preços dos serviços oferecidos?

Marcus Vinicius Budel, diretor da Budel Transportes, lembra que o maior impacto é aprender a tra-

balhar na pandemia. As empresas precisam ter cuidado com seus colaboradores para que não haja uma contaminação em massa e assim a operação pare. “O que me preocupa como empresário do ramo é o aumento que tivemos nos equipamentos, não vejo o repasse desses valores por parte dos embarcadores, ou seja, como pagaremos essa conta. Nas operações de cana, por exemplo, temos que ter um cuidado muito grande nas trocas de turnos dos funcionários e o constante monitoramento da saúde dos mesmos”, diz Marcus Vinicius.

Bernardo Pinto Rodrigues, gerente de Segmento Rodoviário e Agro do Expresso Nepomuceno, também destaca que o desafio nesse momento é manter a estrutura operacional (veículos/pessoas) ativa e focar bastante na gestão de



Marcus Vinicius, da Budel:
“O que me preocupa é o aumento que tivemos nos equipamentos, não vejo o repasse desses valores por parte dos embarcadores”

produtividade, sem descuidar da segurança. Com a oferta de carga maior, afirma ele, contradizendo o diretor da Budel Transportes, os valores de frete tiveram os ajustes



necessários para reequilibrar os custos devido ao aumento do valor dos veículos e insumos.

Já na visão de Flávio Gimenes, diretor da De Santa Transporte Rodoviário de Cargas, exigiu-se uma forte adaptação de atendimento e armazenagem de tipos de produtos diferentes, devido ao escoamento de cargas do cliente para o armazém. Conseguiu-se também alinhar os processos internos e sua melhoria na informação para com o cliente, devido ao índice baixo de entregas.



Pavan, da GEFCO: As janelas de plantio e colheita são apertadas e o atraso de um dia na entrega de um equipamento pode representar prejuízos significativos

Renato Pavan, gerente Nacional de Vendas e Marketing da GEFCO Brasil, destaca que no segmento de máquinas agrícolas em que atuam, o maior impacto foi quando as indústrias estavam sem produzir. “Nossas operações de outbound, ou seja, distribuição de máquinas acabadas, tiveram o volume reduzido, mas não pararam. Já no inbound, ou seja, abastecimento das plantas, nosso principal desafio foi acompanhar a retomada da produção que, em alguns de nossos clientes, chegou a ter saltos de 30% no volume transportado de um mês para outro.”

Rogério Andre Dullius, CEO da Moving Express Multimodal, completa dizendo que reduzir custos operacionais, mantendo qualidade e eficiência,

sempre será o diferencial no segmento de transportes, porém com aumento de demanda de entregas é necessário investir na operação, e a terceirização da mão de obra na entrega é o recurso mais usado.

Covid-19

Em que pese o bom desempenho do setor na pandemia, é interessante mensurar os efeitos da pandemia na logística do agronegócio. O que exigiu, o que mudou, quais os segmentos mais impactados, quais as cargas mais transportadas e por que, etc.

“A mudança significativa foi no cuidado que as empresas passaram a ter com seus colaboradores para evitar a contaminação dos envolvidos no processo. Felizmente não houve impactos negativos neste segmento. Inclusive o volume de cargas dessa safra aumentou em relação à safra passada, proporcionando crescimento no volume de transporte”, explica Rodrigues, da Expresso Nepomuceno. Pavan, da GEFCO, lembra que a empresa atua fortemente no segmento de agronegócios com foco nos fabricantes de máquinas agrícolas. No início da pandemia praticamente todas as indústrias tiveram de fechar suas plantas por algumas semanas, o que gerou impacto na produção. Segundo a ANFAVEA, no acumulado de janeiro a agosto, a produção sofreu uma redução de mais de 20% em comparação ao mesmo período de 2019. As exportações também foram impactadas. As vendas no mercado interno, por sua vez, estão nos mesmos níveis de 2019, impulsionadas pelas linhas de financiamento liberadas pelo governo.

“Nós atuamos com entregas em redes de supermercados em todo o Brasil e o que notamos é que o consumo aumentou, gerando mais demandas de entregas, inclusive as entregas nas residências (compras pela internet), que aumentaram muito para os produtos de alimentação em geral”, completa Dullius, da Moving Express.

Tenha a logística em suas mãos

Assine a REVISTA **Logweb**

12 meses
R\$ 233,00

24 meses
R\$ 413,00

**Universitário
paga
meia!**

11 3964.3744

11 3964.3165

admin@logweb.com.br
www.logweb.com.br

Reflexos

Também perguntamos aos representantes dos OLs e das transportadoras sobre as tendências/perspectivas em termos de logística do agronegócio, considerando os reflexos da pandemia na economia como um todo e a sua retomada. “Não há dúvidas de que o motor do Brasil é o agronegócio. Isso tem sustentado nosso país por anos. Teremos mais um aumento na



Gimenes, da De Santa:
O agronegócio vem em uma crescente constante, e quem se adaptar a este negócio com certeza terá uma rentabilidade boa a longo prazo



Rodrigues, da Expresso Nepomuceno, destaca que o desafio nesse momento é manter a estrutura operacional ativa e focar na gestão de produtividade

safrinha 20/21, ou seja, teremos mais negócios, empregos e, em, consequência, investimentos”, come-

mora Marcus Vinicius, da Budel.

O mesmo otimismo é mostrado por Gimenes, da De Santa. “Pelo fluxo desde o início até a sua retomada gradativa, estamos bem confiantes e o mercado está respondendo positivamente. O agronegócio brasileiro vem em uma crescente constante, e quem se adaptar a este negócio com certeza terá uma rentabilidade boa a longo prazo.”

Também para Pavan, da GEFCO, as perspectivas para o agronegócio são bastante positivas. Por sua natureza, é uma atividade cíclica, com altos e baixos, mas que ao longo dos anos só apresenta crescimento, e esta tendência deve permanecer. “Percebemos que nossos clientes continuam otimistas e mantendo a previsão de investimentos na região.”

Já para Rodrigues, da Expresso Nepomuceno, a tendência é que os Operadores fiquem mais focados em gestão para agregar e atingir resultados e produtividade em toda a cadeia envolvida no agronegócio.

“Acredito que o aumento nos produtos e serviços é o próximo passo, os meses que virão serão de retomada da economia em todos os setores, mas no agro e nos transportes com certeza será notado aumento do valor final de venda”, completa Dullius, da Moving Express.

Exigências

Quais são as exigências impostas pelos embarcadores, de um modo geral, para se operar no segmento de logística do agronegócio?

Marcus Vinicius, da Budel, ressalta que não há um grau de exigência como em outros segmentos de cargas perigosas ou industriais. Porém, tem demandado das empresas de transporte maior profissionalismo para se manter no mercado com esses custos altos. Somente o setor canavieiro exige um grau máximo de cuidados devido aos perigos do negócio.

Logística Setorial –

Nome da Empresa	Budel Transportes	
Site	www.budel.com.br	
Transportador, Operador Logístico ou Ambos	Ambos	
Principais Clientes no Segmento	Raizen, Cargil, Yara, Granol	
Raio de Atuação no Segmento: Armazenagem	Sul, Sudeste, Centro-Oeste	
Raio de Atuação no Segmento: Distribuição	Sul, Sudeste, Centro-Oeste	
Tipos de produtos do Agronegócio com que a empresa mais atua	Farelo de soja, soja, milho, fertilizantes, cana de açúcar	
Logística Reversa	Não	
Gestão de Transporte	Sim	
Tecnologias Usadas	TMS	
Tipo de Rastreamento Usado	ONIX, MIX	
Frota Própria	Sim	
Serviços Oferecidos no Segmento	n.i.	

n.i. = Não informado

A análise de Gimenes, da De Santa, é diferente: as exigências são as mesmas para quem opera neste segmento de químicos: Licença da Polícia Civil, Polícia Federal, Exército, IBAMA, CETESB e, principalmente, MAPA – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Rodrigues, da Expresso Nepomuceno, por seu lado, aponta que os grandes embarcadores e contratantes têm migrado para contratações de transporte de empresas que tenham uma estrutura de atendimento e segurança mais robusta, controle de jornada e que atendam plenamente as legislações. Ou, como acrescenta Dullius, da Moving Express, empresas que ofereçam gestão total dos processos e eficiência a baixo custo. “Quando falamos no transporte de máquinas agrícolas, estamos tratando de equipamentos que

Logística no Agronegócio

De Santa Transporte Rodoviário de Cargas	Expresso Nepomuceno	GEFCO	Moving Express
www.desantalog.com.br	www.expressonepomuceno.com.br	www.gefco.com.br	www.movingexpress.com.br
Ambos	Ambos	Ambos	Transportador
Indústria Química Anastácio, Braquim Polímeros, Buntech do Brasil	n.i.	Principais fabricantes de máquinas agrícolas	Neovia
Região Metropolitana de Campinas/SP	n.i.	Todo o Brasil	n.i.
Cargas fracionadas: Estado de SP. Carga lotação: Todo o Brasil	Norte, Centro-Oeste, Sudeste	Todo o Brasil e Mercosul	Todo o Brasil: cargas fracionadas (Supermercados)
Variados: Matéria-prima	Açúcar, soja, milho	Máquinas agrícolas	Carga seca em geral
Sim	Sim	Sim	Sim
Sim	Sim	Sim	Sim
WMS, TMS	TMS, Telemetria	WMS, TMS	TMS, app de entregas
Sighra	Híbrido	Satélite, celular	Satelital, GSM, 5G
Própria e agregados	Sim	Sim	Não
Transporte, armazenagem, transbordo	Transporte	Todas as modalidades para abastecimento da planta nacional e internacional (FTL, LTL, milk-run, emergencial, cross docking, marítimo, aéreo) e distribuição de peças e máquinas acabadas	Transporte rodoviário fracionado e lotação

facilmente superam a casa do milhão de reais. As janelas de plantio e colheita são bem apertadas e o atraso de um dia na entrega de um equipamento pode representar prejuízos significativos para o produtor. Esta criticidade se reflete no rigor dos embarcadores para a seleção de transportadores e Operadores Logísticos, assim como nos altos níveis de serviço exigidos destes prestadores”, completa Pavan, da GEFCO.

Diferenciais

Já que falamos tanto de peculiaridades, fica a questão: Quais os diferenciais da logística aplicada ao agronegócio?

“Hoje, os investimentos por parte de alguns grandes embarcadores em terminais próprios têm feito a diferença”, diz Marcus Vinicius, da Budel.



Ou, como pondera Gimenes, da De Santa, são exigidos espaços customizados para armazenagem e movimentação de carga, bem como estrutura para carregamento de diferentes veículos, licenças, tanto para armazém como para transporte, e atendi-

mento rápido e com qualidade. Ou ainda, tecnologias e processos mais flexíveis, conforme Dulius, da Moving Express.

“Devido às dimensões territoriais do Brasil, grande parte das rotas de escoamento dos produtos é longa e muitas vezes inclui trajetos em estrada de terra. Quanto mais entramos para o interior do país, maiores são as dificuldades de estrutura de apoio, como postos de combustível, restaurantes, concessionárias e oficinas, além das condições das rodovias. A estrutura de carga e descarga tem melhorado, mas ainda gera improdutividade devido ao tempo de espera nestes processos”, destaca Rodrigues, da Expresso Nepomuceno.

Pavan, da GEFCO, lembra que, devido à característica cíclica e sazonal do agronegócio, agilidade e flexibilidade são fundamentais para conseguir administrar as flutuações de volumes deste segmento.

Equipamentos especiais

E quanto a equipamentos especiais. A logística no agronegócio exige?

“Não. São veículos comuns, como basculantes e graneleiros. Somente o canavieiro utiliza equipamento bem específico”, explica Marcus Vinicius, da Budel.

Por sua vez, Rodrigues, da Expresso Nepomuceno, declara que, por se tratar de altos volumes e rotas mais longas, é fundamental possuir veículos com maior potência e que sejam mais leves para gerar maior produtividade e capacidade de carga.

“Para o transporte de máquinas acabadas, sim. Muitas vezes são equipamentos superdimensionados que necessitam de pranchas especiais e acompanhamento de escoltas”, finaliza o gerente Nacional de Vendas e Marketing da GEFCO. 

IA, MC e BG terão maior impacto nas previsões de demanda e gestão de estoques no agronegócio

O agronegócio foi um dos setores menos afetados pela pandemia da Covid-19, mas precisa do auxílio de tecnologia de ponta para seguir crescendo. Segundo pesquisa realizada pela Llamasoft, em parceria com a Ciclo Marketing e o Insper, por meio do Núcleo de Estudos em Operações e Supply Chain, 55% dos participantes estão buscando soluções tecnológicas para tomada de decisão mais assertivas em seus negócios. Desses, muitos indicaram fortes preferências em alavancar Big Data, Machine Learning e Inteligência Artificial para otimizar a eficiência da cadeia de suprimentos da companhia. Além disso, eles acreditam que as técnicas de computação e otimização na nuvem podem permitir o sucesso na tomada de decisão da cadeia de suprimentos.

A pesquisa, que foi realizada no final do segundo semestre de 2019, contou com respostas de representantes de mais de 30 empresas de diferentes segmentos do agronegócio, como sementes, agroquímicos, alimentos processados, proteínas animais e laticínios, companhias essas com a maior representatividade no mercado. E, com a pandemia, os dados certamente ganharam força. (tabela 1)

Tabela 1 - Setores representados na pesquisa

Setor	Insumos	Produção agropecuária	Processamento/ Comercial/Trading	Alimentos e FMCG
Agrícola	16%	6%	20%	18%
Pecuária	3%	3%	3%	4%
Serviç./Dist.	4%	4%	7%	2%

Ainda segundo o estudo, 49% dos participantes classificaram a maturidade de seus processos de Supply Chain como “boa”, isso porque muitos deles estruturaram seus processos utilizando, principalmente, ferramentas operacionais e transacionais. Cerca de 25% dessas empresas utilizam ferramentas transacionais. Já as soluções de planejamento e otimização da cadeia são aplicadas ou estão em fase de análise para 35%, geralmente viabilizadas por meio de Cloud Computing ou de SAAS (“software as a service”).

A modelagem, a análise de cenários como suporte à tomada de decisões e a mitigação de riscos são apontados como os grandes desafios do setor para 17% das companhias participantes. Outros 16% acham importante adotar melhorias nas

previsões de demanda. (tabela 2)

Para Marcos Bernardes, diretor Comercial da Llamasoft no Brasil, “devemos enfrentar esses desafios com tecnologias que possuem capacidade de prever disrupções e modelar cenários de negócios para obter melhores decisões. A garantia de um crescimento lucrativo no agronegócio exigirá um planejamento robusto, seguindo uma orientação de ferramentas completas de network design, inventário, transporte e sourcing”, comenta.

O estudo revelou ainda que a sustentabilidade das cadeias de suprimentos também tem adquirido maior importância no ambiente de negócios. A maioria de empresas do agronegócio está adaptando suas estratégias de Supply Chain para considerar a dimensão de susten-

Tabela 2 - Como enfrentar os desafios no Supply Chain do agronegócio

COMO ENFRENTAR OS DESAFIOS (Marque todos que aplicam)	QTD	%
Frota dedicada	13	7%
Repasse para o cliente final	13	7%
Frete compartilhado	14	8%
Investimentos em infraestrutura (p. ex. através de PPPs)	9	5%
Colaboração com outros agentes no Supply Chain	19	11%
Melhorias na previsão de demanda	28	16%
Implantação de torre de controle com visibilidade de todo Supply Chain	23	13%
Análise de detecção, previsão e antecipação de problemas	31	17%
Modelagem e análise de cenários para suporte à tomada de decisão de negócios	30	17%
Outra: Prestamos soluções ao mercado		

Tabela 3 - Barreiras à sustentabilidade no Supply Chain do agronegócio

BARREIRAS NA APLICAÇÃO DE ESTRATÉGIAS DE SUSTENTABILIDADE	QTD	%
INTERNAS		
Aumento de custos	23	38%
Falta de suporte do TMT	0	0%
Estrutura organizacional	15	25%
Falta de expertise interna	23	38%
EXTERNAS		
Falta de interesse dos clientes	8	17%
Falta de alinhamento do contexto de sustentabilidade	14	29%
Falta de suporte do governo	8	17%
Dificuldade de monitorar cadeias complexas	18	38%

tabilidade, tanto localmente (38%) como seguindo estratégias globais adaptadas às condições locais (23%). (tabela 3)

“O desafio de demanda continuará refletindo o fato de se tratar de uma cadeia longa e, na maioria das vezes, com sazonalidades relevantes, como, por exemplo, decorrente da dependência do comércio internacional para importação de matéria-prima ou princípios ativos de insumos e na ponta do consumo, tendo o Brasil como um dos principais exportadores de diversas culturas, requerendo que as empresas continuem buscando soluções para garantir o suprimento, tanto com uma recuperação gradual ou rápida da economia e do consumo”, comenta Luiz Vieira, professor Sênior Fellow e co-líder do Núcleo de Estudos em Operações e Supply Chain do Insper.

No chamado ‘Novo Normal’ do agronegócio, a adoção dessas no-

ORGANIZADORES DA PESQUISA

LLamasoft – É líder em soluções para Tomada de Decisões Estratégicas em Supply Chain.

Ciclo Marketing – Desenvolve conteúdos para a atualização de executivos em Supply Chain e Logística com o objetivo de gerar insights valiosos, benchmarking efetivo, networking de qualidade e manter suas empresas competitivas.

Núcleo de Gestão de Operações e da Cadeia de Suprimentos do Insper – É formado por um grupo de pesquisadores e profissionais interessados em investigar quais são as práticas de gestão de Supply Chain e Logística e de Operações que mais contribuem para a melhoria de desempenho das empresas.

vas soluções para tomadas de decisões rápidas e estratégicas citadas na pesquisa serão ainda mais essenciais para os negócios. Muitas empresas já intensificaram investimentos na capacidade de reação da cadeia de suprimentos a mudanças

relevantes na demanda, como o aumento de estoques, assim como na colaboração entre players de um mesmo setor, tendências observadas nas duas últimas pesquisas realizadas pela LLamasoft e parceiros.

O compartilhamento de experiências entre empresas sobre práticas de sucesso e desenvolvimento de networking vem impulsionando e direcionando grandes corporações para inovações e transformações. “Neste momento de grandes incertezas globais e mercados voláteis que estamos vivendo, manter-se atualizado sobre os movimentos e estratégias adotadas pelas empresas em todas as áreas é uma condição importante para continuar competitivo e sobretudo sobreviver no mercado. Por isso, pesquisas e eventos on-line têm se consolidado ainda mais e conquistado lugar cativo na agenda dos executivos,” comenta Isabel Cardeal, presidente da Ciclo Marketing. 

SUA TORRE DE CONTROLE LOGÍSTICA

Suíte de aplicativos HODIE

AGOSTO 2020
98%
Satisfação dos clientes

GESTÃO DO
CICLO DO PEDIDO

AGENDAMENTO

TRACKING

OCORRÊNCIA

CUSTOS
EXTRAS

BAIXA DE
ENTREGA

LOGÍSTICA
REVERSA

APP

 **HODIE**
MONITORAMENTO LOGÍSTICO DE ENTREGAS

- Simples
- Integrada
- Intuitiva

- Multiplataforma
- Colaborativa

Como a pesquisa pode ajudar a sua empresa a superar a crise, segundo especialistas do Instituto Logweb

A pandemia acelerou processos que transformaram a oferta e a procura. Além dos impactos da crise econômica e das sequelas do desemprego, estamos diante de uma nova forma de lidar com o trabalho, o mercado e o consumo. Há clara alteração dos padrões de comportamento, com a valorização do home office e do delivery, e um consumidor mais consciente, preocupado com a segurança e a relação custo-benefício.

Neste contexto, com a rapidez de transformação das empresas, sua adaptação a novos modelos de negócios torna-se vital para a sua sobrevivência.

Em situações de crise e retração econômica, o corte de investimento e custo é uma das medidas mais básicas. E a pesquisa de mercado entra de imediato na lista desse corte inicial, pois muitos a consideram supérflua. Porém, é nos momentos de maior dificuldade que ela é mais necessária.

Sobre a importância e a relevância da pesquisa neste momento em particular, a revista *Logweb* ouviu dois representantes do Instituto Logweb.

Ivone M. C. Moinheiro Martins Bogo, VP de pesquisa no Instituto, tem licenciatura em Antropologia pela Universidade Nova de Lisboa e atua na área de pesquisa há trinta anos, em institutos como TNS e Vox Populi (onde foi diretora técnica). Participou de mais de três mil projetos. Além de trabalhar e viver em Portugal e no Brasil, desenvolveu estudos internacionais na Espanha, França, Itália, África do Sul e vários países da América Latina. Publicou cinco livros pela Companhia das Letras, Matrix e Alma Mater.



Ivone: Em momentos de crise, ou recuperação do mercado, quando há menos recursos financeiros, é ainda mais importante saber bem onde colocar o pouco que se tem, por não haver margem para erros. E a pesquisa de mercado permite tomar melhores decisões.

Já Kleber Adriano Pansanato, coordenador de pesquisa do Instituto e responsável pela área de estatística, processamento de dados, modelagem e análise de Big Data, é bacharel em Estatística pela UFMG e pós-graduado em Administração Pública pela PUC-MG. Desde 2000, trabalha com pesquisa em institutos como Ipsos e Vox Populi. Atua no desenho e execução de planos amostrais, elaboração de propostas, supervisão de coleta dos dados, processamento e análise de resultados de pesquisas eleitorais, de opinião e mercado, satisfação de clientes, avaliação de políticas públicas, dentre outras no Brasil e na América Latina.

Qual a importância da pesquisa em momentos como este, de recuperação econômica?

Ivone: Em momentos de crise, ou recuperação do mercado, quando há



Pansanato: Uma pesquisa mal feita, que não respeita critérios amostrais ou metodológicos e, portanto, não representa o universo em estudo, pode levar uma empresa a desenhar estratégias totalmente equivocadas. E os prejuízos podem ser imensos.

menos recursos financeiros, é ainda mais importante saber bem onde colocar o pouco que se tem, por não haver margem para erros. E a pesquisa de mercado é um instrumento que permite tomar melhores decisões e saber como e onde alocar os recursos. Além disso, a pandemia forçou uma série de mudanças, cujo alcance ainda está sendo analisado. O mundo atual é diferente da era pré-pandemia. E é essencial conhecer o consumidor e o comportamento desse novo mercado para definir estratégias de negócio. Isso marca a diferença entre o sucesso e o fracasso de uma empreitada.

Quais os benefícios trazidos pela realização de uma pesquisa, de modo geral?

Ivone: Os benefícios são vários, mas se resumem a uma palavra: informação. Recorrendo a uma pequena analogia: a pesquisa funciona

como uma bússola para orientar o caminho que se deve seguir, definir e ajustar estratégias, posicionar e segmentar o mercado, avaliar a concorrência, saber qual o melhor preço de um produto ou serviço, dentre outros. A informação correta é, sem dúvida, a forma mais confiável de se manter em um mercado tão competitivo e dinâmico quanto o atual.

Qual o universo alcançado por uma pesquisa? O que ela pode retratar/abordar?

Pansanato: Pesquisas são muito abrangentes e diversas. Pode-se pesquisar praticamente tudo. A primeira coisa a definir é qual o problema que pretendemos compreender e qual o público que vamos estudar. Ao definir corretamente a metodologia e a amostra, os resultados obtidos permitem inferências estatísticas. Isto é, ao estudar uma amostra, ela deve representar todo o universo em estudo. É a velha história da sopa: para provar uma sopa, não se come a panela toda, mas mistura-se muito bem o líquido e tira uma colher para provar. Essa colher contém todos os sabores da sopa, correto? O mesmo acontece com uma amostra: ela representa todo o universo estudado, desde que respeite a metodologia. Por isso, é fundamental usar técnicas e metodologias (como a pesquisa deve ser feita) corretas para que os resultados representem o conjunto da população estudada.

Quais as vantagens da pesquisa via internet?

Pansanato: Existem variações pela forma de coleta, via web, telefone e/ou presencial, e também métodos, podendo ser qualitativos ou quantitativos. Cada tipo de pesquisa tem características adequadas à demanda e ao objetivo que se pretende estudar.

Atualmente, a pesquisa pela internet é muito difundida por ter um custo muito baixo, quando comparado ao de outras técnicas de abordagem (telefônica e presencial) e, também,

pela facilidade de coleta, dada a grande quantidade de recursos tecnológicos disponíveis. Pesquisas web, como são autoaplicáveis, funcionam bem quando é possível obter a identificação do público-alvo correto para responder ao questionário. É preciso saber, a priori, e com grau de certeza elevado, que as pessoas convidadas a participar representam mesmo o universo em estudo e são as que melhor entendem os objetivos propostos. E este método nada tem a ver com as enquetes da internet, sem nenhum controle dos participantes. Apesar do atrativo do baixo custo e da rapidez de obtenção de grandes quantidades de respostas, enquetes carregam o alto risco de induzir a tomada de decisões erradas.

Quais as desvantagens da pesquisa via internet?

Pansanato: Há algumas limitações importantes, como controle amostral. Ou seja, desconhece-se a taxa de resposta (não se sabe quantas pessoas vão responder) e o perfil do entrevistado (não se sabe quem vai responder). Isso, além de outras questões, pode prejudicar significativamente a qualidade da informação coletada.

Cite alguns dos métodos para a realização de pesquisa via internet.

Pansanato: Existe o envio de links, que dão acesso a um questionário padronizado, com as temáticas que se pretende analisar. Esses links podem ser enviados por e-mail, SMS ou Whatsapp.

Também é possível monitorar as redes sociais, que é um método bastante difundido atualmente, tanto pela facilidade de acesso ao que as pessoas dizem nas mídias digitais, quanto pelo avanço de recursos para modelagem e análise de Big Data e Inteligência Artificial. Neste caso, não se usa um questionário padronizado para obter as informações, mas sofisticados algoritmos capazes de coletar e processar as grandes massas de informações não padronizadas disponibilizadas nas

redes sociais. Esses algoritmos permitem detectar padrões de comportamentos, características e opiniões sobre marcas, empresas, produtos, serviços e personalidades digitais.

Quais os resultados de uma pesquisa mal feita?

Pansanato: Sendo a pesquisa um instrumento para orientar a tomada de decisões, a sua qualidade e seriedade são fundamentais. Uma pesquisa mal feita, que não respeita critérios amostrais ou metodológicos e, portanto, não representa o universo em estudo, pode levar uma empresa a desenhar estratégias totalmente equivocadas. E os prejuízos podem ser imensos, como, por exemplo, o posicionamento incorreto de um produto no mercado ou a definição errada de um preço. Ter uma pesquisa ruim é quase tão mau quanto não fazer pesquisa.

Quais os motivos que levaram o Instituto Logweb e partir para a realização de pesquisas no segmento de logística?

Ivone: Em qualquer segmento de mercado é essencial aliar conhecimento e experiência. E essa foi a intenção de Valéria Lima, presidente do Instituto Logweb, quando decidiu abrir mais um braço de atuação e criar um departamento dedicado à pesquisa de mercado e opinião para o setor de logística. O Instituto Logweb tem uma vasta equipe de especialistas do setor e profissionais de pesquisa com experiência nacional e internacional. Ao disponibilizar o nosso know-how, queremos ajudar a entender as rápidas transformações que estão ocorrendo. Para superar dificuldades e crescer, qualquer negócio deve conhecer o seu mercado, clientes e colaboradores. Embora alguns digam que a pesquisa é cara e é um dinheiro que não podem gastar, nada é mais importante do que ter informações corretas para saber o que fazer. É isso que a pesquisa oferece, permitindo desenvolver estratégias precisas e maximizando os recursos disponíveis. 

Agronegócio e e-commerce movimentam setor de implementos rodoviários e trazem boas perspectivas

O crescimento destas áreas de negócios impacta positivamente por dois fatores: pela demanda, que gera um constante aumento no volume de produção de implementos, e por acelerar transformações e processos.

A indústria de implementos rodoviários poderá emplacar em 2020 aproximadamente 114 mil produtos. Se a expectativa for confirmada, esse volume representará queda de 5% com relação ao comercializado em 2019. Esses dados são da Anfir – Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários e incluem reboques, semirreboques e carrocerias sobre chassis, compondo mais de 20 famílias de itens.

Felizmente, segundo Norberto Fabris, presidente da entidade, a economia brasileira já dá sinais de reação constante. “O momento atual é diferente daquele que enfrentamos de 2014 a 2018 e, por isso, a recessão poderá ser mais curta. A crise anterior nos fez melhorar nossos processos, reduzir nossos custos e racionalizar nossas operações. Na prática, quando a desaceleração da economia chegou, provocada pela Covid-19, coincidentemente estávamos preparados.”

Esta matéria especial, além de contar com a participação de empresas que oferecem reboques, semirreboques e carrocerias sobre chassis dos mais diversos tipos, também inclui aquelas que atuam no mercado de plataformas elevatórias, plataformas pantográficas, plataformas reboques, lanças elevatórias, caçambas estacionárias, niveladoras de doca, docas elevatórias móveis e rampas rebocáveis, entre outros implementos.



Marcos, da Noma: “É preciso ter equipamentos mais eficientes, que consumam menos combustível e mais seguros para motoristas e usuários das estradas”

Os entrevistados analisam os efeitos da pandemia no setor e apontam as tendências e perspectivas, principalmente considerando o crescimento do agronegócio e do e-commerce.

No foco

Sem dúvida, agronegócio e e-commerce estão nos holofotes de cases de sucesso em um ano tão desafiador, ressalta Marcos Noma, CEO da Noma do Brasil. De forma geral, eles chamam a atenção para a necessidade de investir em infraestrutura no Brasil, com melhores estradas, ampliações de conexões, renovação e modernização das frotas de caminhões.

Segundo ele, é preciso ter equipamentos mais eficientes, que consumam menos combustível e mais seguros para motoristas e usuários das estradas. “O agro tem mostrado sua força em todas as áreas, do florestal à graneleira, com transporte de soja, milho, feijão e tantas outras culturas. O e-commerce também tem feito com que as transportadoras se modernizem e consequentemente invistam em novos cami-



nhões. Toda a cadeia é beneficiada com este aquecimento.”

Segundo Rafael Bett, diretor comercial da Librelato, o agronegócio se manteve resiliente em meio à pandemia devido à sua alta produtividade e competitividade no mundo. O Brasil é um celeiro mundial de alimentos. O sucesso do setor de implementos está diretamente relacionado ao êxito do agronegócio no país.

“Esperamos um crescimento de mais de 30% na produtividade brasileira de grãos nos próximos 10 anos, e o setor de implementos deverá acompanhar estes números. Os implementos mais demandados para o agronegócio são o rodotrem graneleiro e o rodotrem basculante, ambos diretamente relacionados com o transporte de grãos e insumos para o agro”, conta.

Em relação ao e-commerce, o profissional diz que o setor de implementos foi fundamental para interligar toda a cadeia, desde a



Para **Fabio**, da Nivelartec, a tendência é de maior consumo de implementos em 2021 no agro e no Ecom, suprimindo a queda de consumo por outros setores

matéria-prima até a entrega dos produtos na casa do consumidor.

Fabio Alexandre Xavier, diretor comercial e industrial da Nivelartec, acrescenta que o agronegócio é um setor que tende a utilizar mais implementos rodoviários e estacionários.

“Em função do crescimento constante junto com o agronegócio, o e-commerce tem um grande potencial de consumo dado à quantidade crescente de novas construções de Centros de Distribuição. A tendência é de maior consumo em 2021 nestes setores da economia, suprimindo, assim, a queda de consumo de implementos por outros setores”, expõe. Com o aumento principalmente no e-commerce, o setor de transportes precisou de mais caminhões nas ruas para dar conta da grande demanda de entregas. O mesmo aconteceu com o setor do agronegócio, que desde o início da pandemia está em crescimento. “Nossos produtos mais vendidos são o bitrem rebaixado e o semirreboque furgão dois eixos, que demonstram o comportamento do mercado atual”, cita Julio Cesar Skowasch, diretor da Joinville Implementos. Para Sandro Trentin, diretor da divisão Montadora das Empresas

SCS BRAZIL SUPPLY CHAIN SUMMIT BRAZIL 2020

Evento Virtual
4 e 5 de Novembro de 2020 - 9h

Com Transmissão AO VIVO
através de plataforma virtual inédita no Brasil.

Prestigiada plataforma onde executivos-chave de vários setores partilham estudos de caso sobre a implementação de inovações em supply chain e lições aprendidas 200+ participantes discutem experiências e ideias para atingir a sustentabilidade, escalabilidade, melhoria contínua, reduzir custos e maximizar a eficiência ao longo da cadeia de suprimentos.

Alessandro Dessimoni
Vice Presidente Jurídico
Abalog

Alexandre Gerardo
Diretor de Operações
Acer

Ana Paula Vieira
Head de logística e SCM
Simens Healthneers

André Cordeiro
Diretor de Operações
Pátria Investimentos

Arthur Rufino
Chief Executive Officer
JR Diesel

Camila Mansano
Head of Supply Chain
Doremus Alimentos

Carlos Ricardo Andrade
VP of Supply Chain
Bayer

Cesar Meireles
Diretor Presidente CEO
Abel

Claudio M. Ferreira
Diretor de Supply Chain
Sodexo

Daniela Nemec
Procurement Director
Pepsico

André Cordeiro
Diretor de Operações
Pátria Investimentos

Danilo Lencioni
Head of Product
LSG Group

Denise de Pasqual
Commercial Director
Tendências Consultoria

Denner Evangelio
Operations Director
Pierre Fabre

Emerson Lopes
Head of Supply Chain
Alcon

Emerson Viana
Head of S&OP
Recicla BR

Fabio C. Garcia
Head of Spare Parts
VW Caminhões e Ônibus

Fabio Carvalho
Head of Supply Chain
Printi

Fabio Zandrea
Diretor de Operações
Pátria Investimentos

Denise de Pasqual
Procurement Head
Oxiteno

Thiago Lechuga
Tech Innovation Director
Ambev

Jefferson G Fernandes
Supply Chain Director
L'Oréal

Joana Fernandes
Head of Planejamento
Coca-Cola

Daniel Montagner
Diretor de Operações
Ecolab

Luis Fazani
Supply Chain Sr Executive
Luxottica

Luiz Castillo
Head of Supply Chain
Grupo GTEX

Maurício Barros
Supply Chain Executive
Johnson & Johnson

Mauricio Valadares
Strategic Sourcing Director
Baker Hughes

Mario Elias Vieira
Data & Analytics Manager
Ambev

Murilo Soler
Logistics Manager
SKF Group

Nestor Felpi
Supply Chain Director
Natura & Co

Nilton Cacaos
Supply Chain Executive
Ex Pepsico

Patrick Dietz
Head of Operations
Bosch Brasil

Paula de Proença
Supply Chain Director
General Mills

Helga Canelas
Procurement Director
BP - Beneficiária Portuguesa

Ricardo Silva
Head of Supply Chain
Kemira

Mauro Friedrich
Diretor de Logística
Arezzo & Co

Eduardo Multari
Procurement Director
Pfizer

Cassia Pereira
Head of Supply Chain
Fresenius Kabi

Ricardo Bocutti
Compliance Executive
Ericsson

Paula de Proença
Supply Chain Director
General Mills

Valentin Manfrin
Managing Director
Borboleta Beauty

Esta é uma chance única de mostrar seus produtos, serviços e soluções para mais de 200 potenciais clientes. Patrocine - contate **Loran Mariano** em loran.mariano@w6connect.com ou ligue para (11) 3280-2804 para ingressos!

Este é o evento de Supply Chain no Brasil que você não pode perder!

Randon é diretor-geral da Randon Implementos, o crescimento do agronegócio e do e-commerce impacta positivamente: pela demanda, que gera um constante aumento no volume de produção de implementos, e por acelerar transformações e processos. “Uma tendência que já se apresentava ainda antes da pandemia, e que vem se consolidando, é a de oferta de produtos mais tecnológicos e sustentáveis. Entre os implementos mais fornecidos pela Randon estão as linhas Graneleiro e Basculante, além das linhas de Tanque, Frigorífico, entre outras”, expõe. Ainda segundo ele, o e-commerce já está refletindo na recuperação de um setor ainda adormecido no país, que são as entregas urbanas e de curto prazo, o chamado last-mile. “Diferente do segmento pesado, o segmento de leves (carrocerias sobre chassi) ainda enfrenta um período recessivo nos últimos três anos e é perceptível que o aumento do consumo online com entregas urbanas em domicílio favorece esse negócio”, destaca.

No caso da Tailtec & Docktec, as plataformas elevatórias de carga veiculares são cada vez mais utilizadas no segmento de entregas urbanas, “com uma firme tendência de crescimento, principalmente com a sua aplicação em caminhões de pequeno porte”, diz o engenheiro Edison Salgueiro Jr., diretor da empresa.

Efeitos da pandemia

O mercado de implementos rodoviários sofreu os impactos da pandemia e reagiu negativamente, com uma significativa diminuição de produção e consequente queda de receita, o que levou várias empresas a se readequarem à nova realidade. Demissões foram inevitáveis, já que economicamente o mercado não reagia. A análise é de Eduardo Simas dos Santos, presidente da Kabí.

“O ramo da indústria metalúrgica foi bastante impactado e continua sendo, já que estamos amargando elevados aumentos no preço da matéria-

-prima principal, que é o aço, sem conseguir fazer o repasse ao consumidor final”, continua.

A Nivelartec, por exemplo, teve queda de aproximadamente 30% no faturamento de abril a junho. “Neste período, bancos, factorings e fundos diminuíram a injeção de capital, construtoras pausaram obras e clientes solicitaram prorrogações de pagamentos e entrega de equipamento já em produção, afetando diretamente o fluxo de caixa e a liquidez”, conta Fabio.



De acordo com **Salgueiro Jr.**, da Tailtec & Docktec, os hábitos adquiridos com o e-commerce vão gerar aumento cada vez maior no volume de cargas



Para **Rocha**, da Truckvan, o segmento basculante tem ganhado bastante espaço no agronegócio, em função das otimizações dos produtos ofertados

Ele explica que esse impacto demandou atitudes urgentes, pois, diferentemente de qualquer crise, em que há adaptação às mudanças, esta exigiu gestão, controle emocional e decisões dentro de uma semana, como colocar no mercado projetos de equipamentos diversificados que estavam parados ou engavetados, possibilitando a diversificação de vendas.

mentos foram impactados, porém, equipamentos ligados à indústria aeronáutica, construção civil e indústria automotiva tiveram um resultado pior, de forma geral.

De fato, de acordo com Marcos, da Noma do Brasil, o ano começou com um resultado muito bom, mas a pandemia naturalmente freou o ritmo de crescimento por alguns meses. “O mercado de implemen-



tos apresentou uma queda no primeiro semestre, mas, já no final do período, pudemos enxergar uma recuperação. Tanto que a Noma conseguiu manter seu market share em equilíbrio entre alguns setores que vivenciaram retrações e outros que apresentaram crescimento, como siders (cargas paletizadas e bebidas), tanques e florestal. Este último subiu mais de 16%", expõe.

Trentin, da Randon, analisa que o mercado de implementos rodoviários teve um período muito adverso



mente todos os segmentos, trazendo dificuldades aos fabricantes na

melhorias e otimizações produtivas e de gestão", complementa.

Por sua vez, Bett, da Librelato, diz que houve muita incerteza e consequente impacto nos negócios. As previsões negativas chegaram a mais de 40% de queda no mercado, sendo que antes da pandemia estimava-se um mercado 10% superior a 2019.

"Tudo isso exigiu que as decisões fossem tomadas de forma célere, sempre com viés de preservação da saúde de nossos funcionários e respeitando todos os protocolos de saúde divulgados na época e que se mantêm até os dias de hoje", revela. Naquele período, a empresa promoveu férias coletivas de 20 dias e depois adotou uma escala de trabalho flexível para a indústria e home office para os setores administrativos. Para Bett, os segmentos mais afetados foram aqueles que não tinham ligação direta com o agronegócio, como o de consumo, por exemplo.

Skowasch, da Joinville Implementos, reconhece que não é possível mensurar, ainda, os efeitos causados pela pandemia. Ele conta que o segmento de implementos rodoviários iniciou 2020 com crescimento de aproximadamente 6,72% em relação ao mesmo período do ano anterior, porém fechou o primeiro trimestre com uma queda de 13% em relação ao ano anterior, segundo dados da Anfir. "Neste período, estamos enfrentando os desafios da instabilidade do mercado e da alta na procura por implementos rodoviários sem as implementadoras estarem preparadas."



Segundo **Bett**, da Librelato, o agronegócio se manteve resiliente em meio à pandemia devido à sua alta produtividade e competitividade no mundo



Skowasch, da Joinville: "Com o aumento no e-commerce, o setor de transportes precisou de mais caminhões para dar conta da demanda"

no mês de abril, época em que foram sentidos os efeitos mais negativos da pandemia nos negócios, com quedas nos volumes de produção e vendas. No entanto, a partir de maio, os volumes passaram a apresentar uma recuperação gradativa, que se intensificou ao longo do mês de junho. "Um fator fundamental para esse cenário foi o fortalecimento do agronegócio, com as condições cambiais favoráveis, de safra e de demanda."

O efeito mais notório, para Denis Rocha, gerente comercial de Implementos Rodoviários da Truckvan, foi a volatilidade da demanda. "Tivemos uma cessão na demanda no primeiro semestre, e já no início do segundo semestre houve uma retomada acentuada em pratica-

reacomodação da carteira e devido aos reajustes nos custos em toda a cadeia de fornecimento, muito em função do cambio pressionado, o que elevou os custos e gerou escassez de matéria-prima no mercado interno. Contudo, favoreceu as exportações, principalmente no setor agrícola e de itens primários", relata. Rocha ressalta que toda mudança abrupta no mercado traz traumas e incertezas no planejamento, no entanto, o setor já vem de grandes crises, fazendo com que as empresas estejam mais preparadas, sendo ágeis e aptas a entender o novo. "As que melhor executaram isso, neste momento, estão se beneficiando da mesma maneira, seja na expansão ou renovação de portfólio, seja nas

Por outro lado, segundo Salgueiro Jr., da Tailtec & Docktec, a área responsável pela distribuição urbana teve reflexo positivo, pois houve um significativo aumento no volume de cargas na área de supermercados (alimentos) e no e-commerce.

Reflexos

“A pandemia trouxe uma necessidade muito grande de gestão para as empresas do setor, tirando todos da zona de conforto e de uma forma muito abrupta, com a necessidade de maior controle de custos, tornando as empresas mais enxutas”, comenta Fabio, da Nivelartec.

Ele acredita que, com a retomada de economia ainda de forma gradativa, em seis meses haverá um consumo próximo ao que a empresa tinha antes da pandemia. E, em 2021, de acordo com a projeção e a percepção do mercado, a Nivelartec crescerá pouco, mas crescerá.

Skowasch, da Joinville Implementos, diz que com o advento da pandemia de Covid-19, os hábitos de compras dos brasileiros se transformaram. Por exemplo, o e-commerce cresceu 71% em 2020, em relação ao mesmo período do ano anterior. O setor de alimentos no geral também teve aumento de 3% e as exportações de alimentos em torno de 12,8% em relação ao mesmo período de 2019. “Isso gerou o aquecimento do setor de transportes e, consequentemente, dos implementos rodoviários, devendo se manter nesta crescente pelos próximos meses.”

Na opinião de Santos, da Kabí, se for possível “frear” os constantes aumentos do aço, haverá uma boa perspectiva de crescimento. “O setor de coleta seletiva e concessões de rodovias se mostram promissores”, acrescenta.

Na análise de Rocha, da Truckvan, como o Brasil tem o agronegócio pujante e consolidado, o segmento basculante tem ganhado bastante espaço no setor, em função das otimizações dos produtos em oferta

pelos implementadores, com ganho de tara e com a sua característica de descarga mais ágil, levando produtividade e eficiência nos portos e, assim, maior giro do equipamento. “Também houve retomada do segmento da linha de semirreboque furgão, impulsionado pela alta do e-commerce e retomada do consumo, apoiada no auxílio emergencial do governo”, adiciona.

Também fala do agronegócio Bett, da Librelato. “Com o agronegócio brasileiro novamente sendo a locomotiva

aumento da demanda por grãos e o câmbio favorável. Mas outros setores também se destacaram, como aqueles relacionados a produtos essenciais e o transporte de mercadorias para atender o crescimento do comércio eletrônico de itens variados. “Entendemos que, mesmo considerando as oscilações sazonais do período, as demandas desses setores tendem a se manter em níveis mais altos, alavancando toda a cadeia econômica envolvida”, declara o profissional.



Santos, da Kabí: “O ramo da indústria metalúrgica foi bastante impactado e continua sendo; estamos amargando elevados aumentos no preço do aço”



Trentin, da Randon: “Uma tendência que já se apresentava e que vem se consolidando é a de oferta de produtos mais tecnológicos e sustentáveis”

da retomada econômica, com uma safra recorde, valor das commodities em alta e mercado chinês comprador, todos os implementos relacionados a este setor, principalmente a linha graneleira, acompanharam o viés positivo do mercado”, diz.

Além disso – continua o entrevistado –, com a economia gradativamente voltando a crescer, o setor como um todo voltará a apresentar desempenho positivo, seja pelas demandas geradas através da infraestrutura, seja pela volta do consumo, entre outros, como a construção civil.

O que se verificou como reflexos da pandemia, na opinião de Trentin, da Randon, foi a manutenção e o fortalecimento da demanda do setor do agronegócio, impulsionados pelo

Por sua vez, Marcos, da Noma, revela que a empresa está bastante otimista, apostando em uma retomada responsável, em linha com as necessidades do país, que envolve a melhoria da cadeia logística das es-



tradas e dos equipamentos que nela circulam. “Acreditamos que o agro, que foi o grande motor que segurou a economia neste semestre e que é a vocação do país, deve manter um aquecimento importante”, expõe. De acordo com Salgueiro Jr., da Tailtec & Docktec, principalmente os hábitos adquiridos com o e-commerce não vão mais regredir, gerando, pelo contrário, um aumento cada vez maior no volume de cargas.

Perspectivas

É fato que todos os setores da economia brasileira utilizam implementos rodoviários em sua cadeia, em menor ou maior intensidade. Isso é reflexo de uma matriz de transporte predominantemente rodoviária, com taxa superior a 60%, como comenta Trentin, da Randon.

Ele enxerga duas tendências distintas. No segmento de pesados (trailers), é cada vez mais crescente a massa transportada. O Brasil vem evoluindo nas duas décadas com aumento do peso bruto total transportado, também em tamanho e dimensões das combinações de veículos de carga.

No segmento de leves (sobre chassi), devido às restrições de acesso aos centros urbanos e ao fracionamento crescente das mercadorias de consumo transportadas, há um ingresso de veículos menores para atender esse setor, muito ligado ao conceito do last-mile.

“A perspectiva que se apresenta, para além de novos setores que possam demandar desses produtos, é a constante transformação dos nossos portfólios, agregando inovação, tecnologia e novas soluções para os produtos e processos em desenvolvimento”, salienta Trentin.

Sem dúvida que o e-commerce aparece como força surpreendente e, neste segmento, Marcos, da Noma, destaca os siders e os furgões. “Também estamos apostando em setores já tradicionais, com potencial de ampliação, como o flo-



restal e o agro como um todo, que representam quase 70% de todo o nosso portfólio”, conta.

Soluções oferecidas

Joinville Implementos: sobre chassi furgão de alumínio e lonado, semirreboques furgão de alumínio e lonado, linha isotérmica sobre chassi e semirreboque. Serviços de reformas, reparos, etc.

Kabí: poliguindastes, roll on off e caçambas estacionárias (coleta de resíduos), guinchos-socorro, plataformas reboques, lanças elevatórias (cestos aéreos) e plataformas pantográficas, entre outros.

Librelato: semirreboques, bitrens, bitrenzões, rodotrens e tritrens, nos modelos: graneleiro, basculante, tanque, furgão alumínio, furgão lonado, portacontêiner, carrega tudo, florestal, canavieiros, entre outros.

Nivelartec: niveladoras de doca, doca elevatória móvel, rampa rebocável, plataforma pantográfica e plataformas ergonômicas.

Noma do Brasil: linhas graneleira, siders, portacontêineres, smart floor, basculantes, furgão, carga seca, bobineiro furgão frigorífico e tanques.

Tailtec & Docktec: plataformas elevatórias de cargas veiculares em vários modelos e capacidades de carga.

Truckvan: semirreboque, reboque, bitrem e rodotrem, modelos graneleiro, sider, furgão, carga seca, piso móvel, transporte de valores e inloader, além das tradicionais carrocerias roll-up para transporte de bebidas.

Ainda segundo ele, há também crescimento na demanda da indústria em geral, tanto que a empresa lançará, em breve, um carrega tudo, que transporta, por exemplo, máquinas agrícolas. “Também deveremos enxergar mais aplicações de alumínio e aço inox nos implementos e investimentos em soluções que gerem segurança e menos parada para manutenção”, conta.

Com o aumento exponencial do e-commerce, diversos setores que até então não forneciam serviços de entrega tiveram de se adaptar ao novo comportamento dos consumidores. “E vemos este comportamento refletir no setor de implementos rodoviários, que desde julho está com o mercado superaquecido”, observa Skowasch, da Joinville Implementos. Realmente, o crescimento do setor de transporte, impulsionado pelo e-commerce, trará aumento na venda de veículos leves e pesados, como aposta Santos, da Kabí.

“As empresas de e-commerce e de logística estão mais próximas e sensíveis ao setor do transporte em si, haja vista que uma parte do ‘produto’ reconhecido pelo cliente é o recebimento do item no tempo e da forma adquirida. Desse modo, elas movimentam o segmento de implementos, assim como o de locação”, opina Rocha, da Truckvan.

Para Bett, da Librelato, a tendência são implementos cada vez mais inteligentes com muita eletrônica embarcada e conectividade. Já para Fabio, da Nivelartec, empresas de porte médio no setor alimentício podem gerar consumo de implementos rodoviários em 2021. Logweb

SETCESP e IPTC pesquisam a participação das mulheres no transporte rodoviário de cargas

Com a intenção de entender o perfil da mulher que trabalha no setor de Transporte Rodoviário de Cargas – TRC e saber quais são os objetivos e os desafios enfrentados por elas em sua rotina profissional, o IPTC – Instituto Paulista do Transporte de Carga, centro de pesquisa sem fins lucrativos criado pelo SETCESP – Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região, elaborou a pesquisa Mulheres no TRC, a pedido do Sindicato.

O estudo foi realizado entre os dias 20 e 31 de agosto último, por meio

de um formulário eletrônico. Foram feitas 48 perguntas para mulheres que trabalham nas principais transportadoras do país e segmentos ligados a estas. No total, foram obtidas 657 respostas válidas, que retratam o atual cenário.

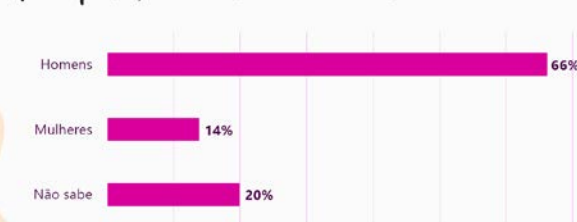
Segundo Fernando Zingler, diretor executivo do IPTC, os dados coletados mostram que a maioria das mulheres percebe os problemas da mesma forma, independentemente do perfil em que se enquadram. Em geral, a pesquisa revelou um tom otimista das participantes em relação ao setor. Veja os resultados a seguir.

Na empresa em que trabalho, a maternidade é vista como um impeditivo para o meu crescimento profissional.

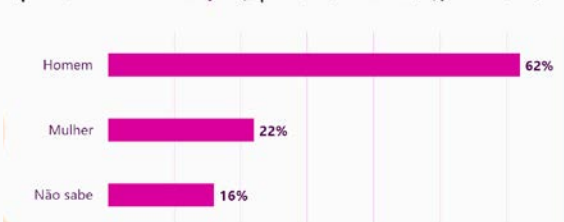
70% concordam

- 70% das mulheres não vêem a maternidade como um impeditivo, 12% expressam receio;
- As mulheres entre 19 e 25 anos, solteiras, são as mais preocupadas com esta questão;
- Quanto maior a escolaridade, maior o receio com a maternidade;
- Mulheres que possuem superiores mulheres, ou estão em

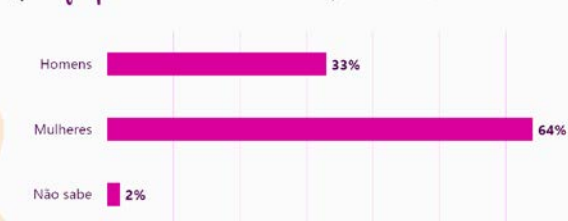
Na empresa, há mais colaboradores:



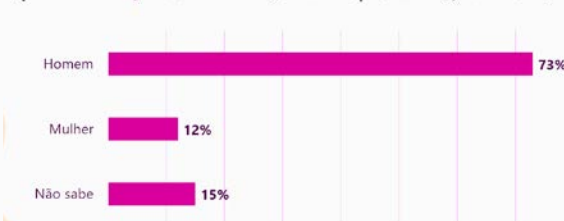
Na média liderança (supervisão / coordenação), há mais:



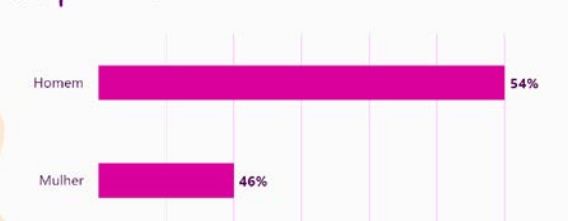
Na equipe de trabalho direta, há mais:



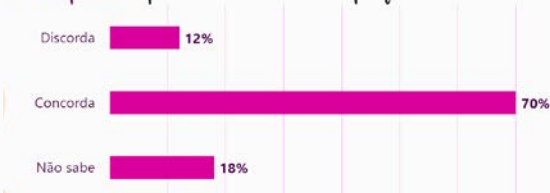
Na liderança executiva (diretoria / presidência), há mais:



O superior imediato é:



Na empresa em que trabalho, a maternidade não é vista como um impeditivo para meu crescimento profissional.



empresas lideradas por mulheres, enxergam de forma mais positiva a maternidade (74% não vêem impeditivo e apenas 9% expressam receio).

Eu desejo alcançar uma posição maior que a minha função atual no setor de TRC.

91% concordam

- Conforme a faixa etária cresce, a motivação de atingir uma função maior diminui;
- Pessoas de raça parda e negra possuem menor perspectiva neste aspecto;
- Mulheres solteiras e em união estável são as mais ambiciosas a crescer;
- Quanto mais filhos, menor a ambição por crescer na função;
- Quanto menor a escolaridade, maior a ambição por crescer na função.

Eu me sinto preparada para alcançar uma posição maior que a minha função atual no setor de TRC.

79% concordam

- As mulheres atingem um pico de confiança entre os 35 e 44 anos;
- A escolaridade importa – o ensino superior completo é que tem maior sentimento de estarem preparadas;
- Empresas micro e médias são as que possuem as mulheres que se sentem mais preparadas para assumir posições superiores;
- As mulheres se sentem mais preparadas após 10 anos de atuação no TRC.

Eu estou confiante de que poderei alcançar uma posição maior que a minha atual no setor de TRC.

77% concordam

- As mulheres acima de 55 anos

já não possuem a confiança para buscar posições superiores às suas funções atuais;

- A união estável representa a maior parcela de mulheres com confiança no crescimento no TRC;
- Mulheres com dois ou mais filhos são mais confiantes em suas habilidades;
- Mulheres que trabalham em empresas médias e muito grandes são as mais confiantes.

Eu acredito que o setor de TRC tem oportunidades profissionais que me permitirão alcançar uma posição maior que a minha função atual.

79% concordam

- Mulheres de raça parda e negra são as que mais acreditam nas oportunidades do TRC, apesar de possuírem menor perspectiva de alcançar uma posição superior;
- Mulheres que trabalham em empresas micro e pequenas tendem a acreditar menos nas oportunidades do TRC, apesar de se sentirem mais preparadas;
- Há uma diferença de perspectiva de acordo com o superior imediato. Quando a superior é mulher, o otimismo é significativamente maior.

As oportunidades de crescimento profissional no setor do TRC são iguais para homens e mulheres.

43% concordam

- Apenas 42,6% das mulheres acreditam que as oportunidades são iguais;
- Mulheres com filhos acreditam mais nas oportunidades do que as sem filhos;
- Mulheres que trabalham em empresas pequenas e médias são as que menos acreditam nessa afirmação;

- Em geral, quanto mais tempo no TRC, menos as mulheres acreditam na igualdade de oportunidades.

As oportunidades de crescimento profissional na minha área/função são iguais para homens e mulheres.

61% concordam

- Em geral, as mulheres acreditam mais na igualdade por função do que no setor como um todo;
- Setores nos quais mais se acredita em igualdade: RH/Departamento Pessoal, Comercial e Atendimento ao Cliente;
- Setor nos quais menos se acredita em igualdade: Jurídico, Comunicação, Financeiro/Contabilidade;
- Ter superior mulher, ou liderança mulher na empresa, as estimula a crescer.

Minha remuneração é igual à de um profissional homem que exerce a mesma atividade que eu na minha empresa.

65% concordam

- As mulheres negras são as que mais discordam desta afirmação;
- Quanto mais tempo trabalhando no TRC, menor é a percepção de equiparação dos salários;
- As mulheres do departamento de tecnologia são as que mais concordam com essa afirmação, e do departamento administrativo são as que mais discordam;
- A média liderança (coordenadoras, gerentes) percebe mais essa diferença de remuneração.

Sinto-me livre para expressar meus pontos de vista e opiniões em meu local de trabalho.

69% concordam

- As mulheres acima de 45 anos são as que mais se sentem livres para expressar opiniões;
- Há um aumento na liberdade para se expressar quando há mais mulheres na liderança como um todo da empresa, mas não quando a superior imediata é mulher;
- As funções de coordenadora e diretora sentem-se mais livres para expressar opiniões que as gerentes. A função que menos se sente livre é de vendedora;
- Considerando os departamentos, os de Segurança do Trabalho, Jurídico e Planejamento são que se sentem mais livres para expressar opiniões;
- Já os que menos têm liberdade são Tecnologia, Comunicação e Contabilidade.

Sinto que minhas ideias são ouvidas e valorizadas em meu local de trabalho.

64% concordam

- Apenas 64% das mulheres se sentem ouvidas no TRC;
- Em geral, a idade contribui para que elas se sintam ouvidas: as mulheres com mais de 45 anos relatam concordar mais com esta afirmação;
- A mulher negra é a que menos se sente ouvida: apenas 48%

concordaram com a frase;

- Quanto maior a empresa, mais a mulher que trabalha nela se sente ouvida;
- A mulher na liderança ou presente em maior quantidade no departamento influencia nesse fator. Em todos os casos a percepção foi positiva quando havia mais mulheres na liderança direta ou geral.

Sinto que contribuo para melhorar os resultados da minha empresa.

92% concordam

- Quanto maior a idade e maior o tempo no TRC, maior também a percepção de contribuição;
- As mulheres sentem que contribuem mais em empresas de médio porte – de 21 a 500 colaboradores;
- Departamentos de Comunicação, Controladoria e Segurança do Trabalho são os que mais sentem que contribuem para os resultados da empresa. Já Contabilidade é o que menos afirma isso;
- Em linhas gerais, há uma relação com o cargo e o sentimento de contribuição nos resultados, pois Assistentes, Auxiliares e Analistas são os que sentem

menor contribuição, enquanto Gerentes, Coordenadores e Encarregadas são as que sentem maior contribuição

Sou reconhecida pelos meus superiores por contribuir para a melhoria dos resultados da minha empresa.

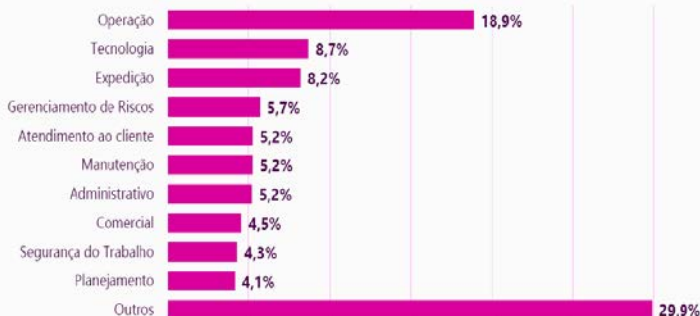
73% concordam

- O sentimento de reconhecimento aumenta com a idade da mulher;
- Quanto maior a escolaridade, menor o reconhecimento percebido pelas mulheres;
- As mulheres se sentem mais reconhecidas quando seu superior imediato é homem, ou quando há mais homens na empresa. Quando há mais mulheres na equipe, o sentimento de reconhecimento também é menor.

Conclusões Gerais

- Quem deseja alcançar uma posição maior que a função atual no TRC também está confiante que irá alcançar uma posição maior no futuro;
- Quem está confiante que vai alcançar uma posição maior no futuro, acredita também que o TRC tem oportunidades para tal;
- Quem percebe as oportunidades iguais para homens e mulheres no TRC, também percebe as oportunidades iguais na sua área/função;
- Quem percebe as oportunidades iguais na sua função para homens e mulheres, também acredita que não há diferença na remuneração entre gêneros;
- Quem se sente livre para expressar opiniões e ideias também se sente ouvida no local de trabalho;
- Quem se sente ouvida no local de trabalho também se sente reconhecida pelo superior imediato. [Logweb](#)

Sinto que há necessidade de mais mulheres trabalhando neste setor de minha empresa.



• **Outros:** Controladoria, Projetos, treinamento, Marketing, Qualidade, Recursos Humanos, Financeiro, Compras, Comunicação, Contabilidade e Jurídico.

A importância dos serviços de psicologia e coaching

Não é novidade para nenhum executivo ou empresário que o ativo mais importante atualmente dentro de uma organização são as pessoas, que podem fazer uma diferença enorme entre ter resultado positivo ou negativo na condução dos negócios. E ainda, há que se considerar o alto custo de aquisição e manutenção deste ativo, razão pela qual se requer dos gestores uma boa dose de paciência e planejamento em técnicas de gestão de pessoas. No momento, temos diversas ferramentas disponíveis que podem auxiliar as empresas nas dificuldades encontradas no dia a dia com relação ao desempenho dos seus colaboradores, afinal, somos seres humanos e todos passamos por problemas, dificuldades e momentos que impactam na nossa performance.

Nesta seara existem dois serviços que podem auxiliar as empresas e as áreas de recursos humanos, no sentido de recuperar, apoiar, potencializar e identificar possíveis problemas que possam estar afetando o dia a dia das pessoas no trabalho.

O serviço de psicologia é um deles, que pode ajudar as empresas desde o momento da contratação, para fazer análise comportamental e de perfil para cada função específica, até para manutenção corriqueira durante o contrato de trabalho. Podemos citar aqui algumas situações em que o serviço se faz importante: para o colaborador que passou pela perda de um familiar muito próximo

(como um filho ou um dos pais) e isso acabou afetando o trabalho; processos de separação e divórcio de casais; brigas familiares; doenças graves; problemas financeiros inesperados; enfim, são diversas situações que qualquer pessoa pode passar e que interferem no trabalho. Claro que cada um reage de um jeito, mas em muitos casos é necessária a intervenção de um profissional qualificado, como um psicólogo, para ajudar o colaborador, fazendo-o sentir-se apoiado e seguro para que consiga desempenhar suas funções a contento.

Alguns até poderiam simplesmente dizer que a solução seria o desligamento e pronto. Mas será que esta análise fria realmente condiz com o que a sociedade e o mundo atual esperam das empresas e dos líderes? Creio que não. É preciso entender que estamos lidando com pessoas, e que há meios efetivos para recuperá-las de eventuais quedas de desempenho.

O segundo serviço que atua nesse sentido é o de coach. Este é voltado para potencializar o desempenho de uma pessoa ou de uma equipe. Estamos falando de uma orientação profissional direcionada e personalizada, que ajuda cada pessoa a desenvolver autoconhecimento, identificar seus pontos fortes e fracos e traçar metas claras para alcançar objetivos, dentro do que a organização pretende. Entretanto, exige alto grau de comprometimento do colaborador, que precisa estar plenamente envolvido com o



Ana Carolina Jarrouge
Presidente executiva
do SETCESP

processo para obter resultados positivos. A pessoa deve se entregar ao processo e assumir o compromisso com a empresa de que seguirá o planejamento proposto.

Estas duas ferramentas são importantes para área de recursos humanos e para o empresário que acredita que qualquer ser humano pode melhorar a cada dia e que merece sempre uma chance. Este certamente vai longe com seu negócio, formará uma equipe de alta performance e colherá os frutos de uma boa gestão de pessoas através dos sólidos resultados que elas certamente produzirão. Logweb

**Para mais
informações, acesse
setcesp.org.br/catc**

Terminais da APM em Itajaí e Pecém foram os que mais cresceram no 1º trimestre de 2020 no Brasil

A pesar da pandemia, o Nordeste e o Sul do Brasil estão apresentando um crescimento desafiador, segundo a APM Terminals, braço operacional da Maersk, que administra 74 terminais no mundo, incluindo os de Itajaí, SC, e Pecém, CE.

Os terminais da APM entraram na América Latina em 1992, com a instalação de terminal retroportuário no Brasil. "A América Latina é uma região muito relevante para nós, temos vários projetos entregues no México, por exemplo. Como comparação, a APM investe 9 bilhões de dólares em seus empreendimentos no mundo todo e 6 bilhões só na América Latina", ressaltou Aristides Russi Junior, diretor superintendente da APM Terminals Itajaí.

Tanto o terminal de Itajaí quanto o de Pecém foram os que mais cresceram no primeiro semestre de 2020 no Brasil, em TEUs, segundo dados da DataLiner. Itajaí ficou em primeiro em importação e em segundo em exportação, enquanto Pecém ficou em primeiro em exportação e em segundo em importação.

Itajaí

Em coletiva de imprensa virtual realizada em setembro, Aristides destacou que a APM Terminals Itajaí cresceu 10,2% de janeiro a agosto de 2020, em comparação com o mesmo período de 2019, movimentando 349.660 TEUs.

Na área de importação, as principais cargas movimentadas foram plásticos,



A APM Terminals Itajaí cresceu 10,2% até agosto de 2020, comparado com o mesmo período de 2019

têxteis, metais, mineração e construção, bebidas e químicos. Mais de 65% dos importadores têm base na região de Itajaí e Navegantes, com armazéns ou filiais estabelecidas, por isso, este maior percentual da carga teve como destino esta região. Outros 10% foram para o Sul do Estado, 8% para o Norte e 7% para Alto Vale. O percentual restante foi pulverizado.

Mais de 50% do volume importado veio da Ásia. Destaque também para as cargas vindas da Argentina (11%). Na região, é o único porto com serviço marítimo nessa rota. Outros importadores foram Índia, Coreia do Sul, Itália e Indonésia.

Nos segmentos de indústria, os maiores aumentos de volume foram registrados nos segmentos de: têxtil (+66,4%), passando de 21% para 42% o share no Estado; químicos (+83,4%), aumentando o share de

16% para 26%; e máquinas e eletrônicos (+166,5%), com share passando de 11% para 19%. A APM Terminals Itajaí continua sendo o maior movimentador de alimentos e bebidas e de peixes (carga refrigerada) na importação em Santa Catarina.

Vale ressaltar que, com a pandemia, houve queda nas importações, sendo junho o mês menos expressivo. Em julho, a recuperação começou a ser sentida com aumento de 37% em relação a junho, porém, ainda abaixo da média de 2019, por exemplo.

Com a queda na importação, uma oportunidade para importadores é trazer LCL (cargas consolidadas) para volumes menores que um contêiner inteiro. "A APM Terminals é pioneira na operação destas cargas em Santa Catarina, com desova e armazenagem dos paletes em armazém alfandegado. Atualmente somos o armazém

com maior share de volume em Santa Catarina neste tipo de operação, 42% do volume LCL no Estado é operado por nós”, contou Aristides.

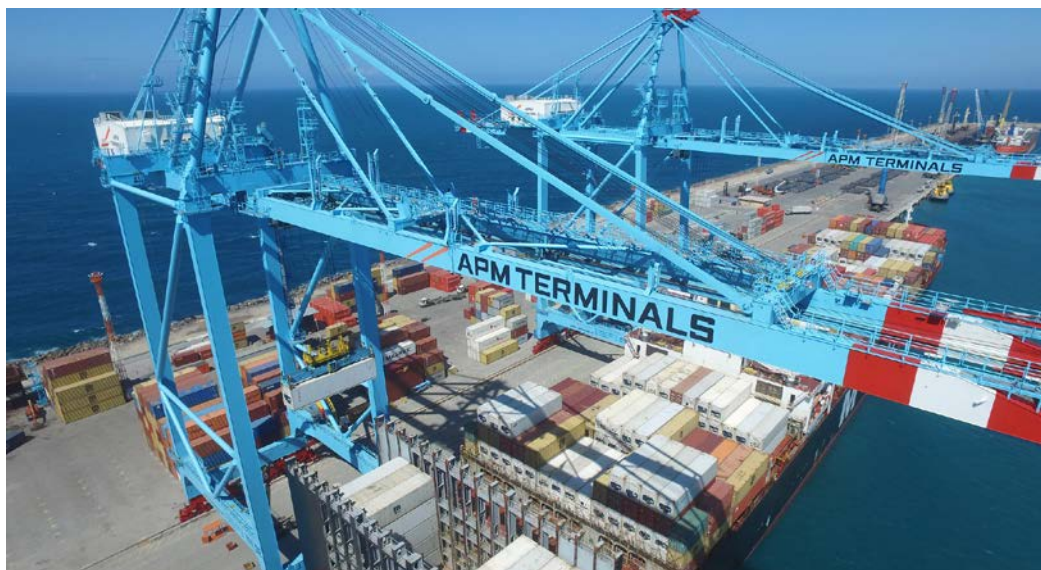
Na exportação, os principais produtos movimentados no período em questão foram: reefer (carnes em geral), madeira, produtos cerâmicos, máquinas e eletrônicos, papel e celulose. Os destinos foram mais pulverizados, porém Ásia e Oriente Médio representaram 50%, seguidos de países da África, Mediterrâneo e Caribe/Golfo (US/MEX). Destaque para o grande salto de exportações para a China em 2020, sendo o maior volume de madeira.

A maior parte das exportações reefer veio do oeste de Santa Catarina, mas, geralmente, foram concentradas nos armazéns frigoríficos da região ITJ/NVT, onde foram estufados e enviados ao porto para embarque. Uma parcela veio diretamente das fábricas, mas em menor quantidade devido à logística e à disponibilidade dos contêineres vazios.

Cargas secas vindas do Paraná representaram 23%, principalmente madeira. Mais de 50% veio do interior do meio oeste e sul do Estado, dependendo do segmento de indústria.

Os maiores aumentos de volume na exportação foram em: madeira (+56%), com share no Estado passando de 12% para 18%; metais, mineração (+143%), principalmente produtos como sucata de ferro, subindo de 23% para 31% o share; celulose, papel (+142%), dobrando o share de 10% para 20%; reefer, principalmente na carne suína e aves, com crescimento de 4% nos volumes, com 41% de share em SC.

“Pela primeira vez, quebramos a barreira de 10.000 contêineres importa-



A expectativa de crescimento da APM Terminals Pecém para 2020 está entre 2% e 3%

dos por mês e 4.000 exportados por mês”, ressaltou Aristides.

Sobre os desafios enfrentados durante a pandemia, ele citou a adequação dos colaboradores ao uso da tecnologia a distância. “Da noite para o dia tivemos de tomar uma decisão. Assim, todo o time gerencial assumiu a responsabilidade de colocar quem fosse possível em home office. E ficaremos assim até o final de 2020”, expôs.

Com isso, foi necessário preparar os sistemas para atuar remotamente. “Mandamos mais de 50 desktops para as pessoas e verificamos a qualidade da internet. Além disso, trabalhamos para incentivar o sentimento de pertencimento a algo. Fizemos vários encontros virtuais para dar updates do negócio. Como resultado, tivemos melhora da performance e os colaboradores estão muito felizes”, disse.

A empresa também investiu na segurança daqueles que precisaram trabalhar em campo, com higienização em cabinas de guindastes, desinfecção com ozônio dos caminhões e guindastes, bem como fornecendo EPIs.

A APM montou, ainda, um comitê de crise, que faz reuniões diárias.

Questionado sobre o leilão do Porto de Itajaí, programado para 2022, Aristides revelou preocupação com o prazo, pois, segundo ele, deveria acontecer antes dessa data. “Esperamos um modelo competitivo, que nos traga mais liberdade. É preciso tratar da mão de obra avulsa, pois não podemos ser exclusivos de uma única opção, porque, desse jeito, ficamos menos eficientes. Se o modelo for diferente do atual, que nos deixe ser competitivos para desenvolver a região, vamos brigar para ficar”, destacou.

Pecém

Também em setembro foi realizada uma coletiva virtual para divulgação dos dados da APM Terminals Pecém, apresentada pelo diretor superintendente, Daniel Rose.

O terminal registrou de janeiro a agosto de 2020 um total de 221.220 TEUs movimentados, com crescimento de 6% comparado ao mesmo período de 2019. O resultado é devido ao forte crescimento do primeiro trimestre

(+18%), que ainda refletiu as movimentações da safra 19/20.

“O primeiro trimestre do ano foi ótimo, mas depois vimos queda de volume com a pandemia, principalmente na cabotagem. Notamos a grande redução no número de navios e escalas, mas a cabotagem voltou em julho e, em agosto, com o começo da safra, chegaram os primeiros navios de frutas para a Europa”, contou Daniel.

De acordo com o diretor superintendente, a safra da Europa foi afetada, por isso estão comprando mais frutas do Brasil, fazendo com que a expectativa para a safra deste ano seja positiva. “Com a transferência de cargas do rodoviário para a cabotagem, este modal continua com forte crescimento, tendo grande desenvolvimento no Nordeste no segmento de frutas, como melão, manga e uva. Com as águas do Velho Chico, o Ceará vai crescer nesse setor, melhorando a produção na região nos próximos anos.”

Em 2019, a comercialização de frutas foi de 980,5 mil toneladas (alta de 16%) e US\$ 858 milhões em receita (aumento de 8,5%). A meta para 2020 é alcançar a marca de US\$ 1 bilhão.

Os principais produtos de importação foram: cereais, plásticos, máquinas e eletrônicos, metais, mineração e construção, papel e celulose. Cerca de 50% das importações para o Porto do Pecém têm origem na Ásia, porém, com grande destaque para os Estados Unidos, que concentram cerca de 20% de todas as cargas descarregadas no Terminal do Pecém.

As importações tiveram um crescimento de 12% no número de contêineres em 2020. Do total de cargas, 93%

foram realizadas em contêiner do tipo dry, 5% em reefer e 2 em tanque.

Os maiores aumentos de volume foram em: máquinas e eletrônicos (+144%), que tiveram um crescimento maior que o dobro do ano anterior, além disso, o setor saltou do quinto mais importado para o primeiro, com maior representatividade nas importações do porto (21,20%); celulose e papel (+381%), que foi o segmento que mais cresceu no período e representa cerca de 5% de todos os produtos importados para o Porto do Pecém; transporte – automóveis e outros (+202%), sendo o segundo maior crescimento no período, ocupando a 10ª posição nos produtos mais importados.

Em exportação, as principais cargas movimentadas foram frutas, sal e pedras, grão, sementes e óleos, reefer (carnes em couros e peles). O mercado de frutas está bastante confiante no período da safra 20/21. Está previsto um aumento de 70% no número de contêineres exportados via Porto do Pecém no período de safra – 8.500 CNTRS e 17.000 TEUs (Ago/20 – Mar/21) devido ao posicionamento de mercado do armador MSC. Mais de 40% de todos os contêineres que são exportados via Porto do Pecém têm como origem os Estados Unidos. Argentina também é destino, via cabotagem.

Os maiores aumentos de volume na exportação foram em frutas, vegetais e plantas (+81%), sendo o segmento de maior representatividade do porto do Pecém (48%), totalizando mais de 3 mil contêineres movimentados no primeiro semestre; grãos, sementes e óleos (+117%), que representaram 12% do total de exportações do porto, subindo uma posição e se tornando o terceiro segmento que mais movimentou contêineres – 820 unidades; alimentos e

bebidas (+134%), que subiu cinco posições, sendo o quinto maior segmento que exporta, dobrando suas unidades em relação ao mesmo período de 2019.

Daniel revelou que entre os planos da empresa para Pecém está aumentar o número de tomadas reefer (já são mais de mil) e o acesso para o porto. A expectativa de crescimento para 2020 era de 5% a 10%, com relação a 2019, mas, com a pandemia, a previsão foi acertada para entre 2% e 3%. O resultado positivo é puxado pela cabotagem, que vai continuar a crescer de uma maneira saudável de três a cinco anos, devido a políticas públicas, ao crescimento do Nordeste e à transferência de cargas do modal rodoviário. Para 2021, a expectativa é de crescimento de 5% a 10%, focando na cabotagem.

Segundo o diretor superintendente, a ideia é levar navios maiores para Pecém. “A atracação desses navios em Itajaí também nos favorece. Não temos limitação de tamanho, mas não adianta sermos os únicos, pois o armador precisa colocar o navio para operar considerando o menor porto, por isso Itajaí nos ajuda a trazer mais movimento”, disse.

Com relação aos gargalos, citou as linhas. “Precisamos de um certo nível de carga local para movimentação o ano inteiro, não apenas na safra. Para nosso crescimento é necessária a chegada de navios de longo curso, e não só para exportação, mas para importação também”, ressaltou.

Questionado sobre a Transnordestina, projetada para ligar o Porto de Pecém, no Ceará, ao Porto de Suape, em Pernambuco, Daniel diz que ela não opera ainda na expectativa esperada. “Por enquanto é relativamente pequena, não chegando a muitos lugares”, disse. **Logweb**

O mais importante evento de supply chain do Brasil vive um momento único. Serão 3 dias de muita troca de conhecimento, com 4 temas principais:

- Reinventando o Supply Chain
- Transformação Digital do Supply Chain
- Transporte e Infraestrutura
- E-commerce e o Novo Varejo

UMA EXPERIÊNCIA ÚNICA

+ 50 PALESTRANTES

+ 35 HORAS DE CONTEÚDO

saiba mais



Realização



Apoio



13 A 15 OUTUBRO

100% ONLINE

www.forumilos.com

26º Fórum
Internacional
Supply Chain
Expo.Logística 2020



Leggio Consultoria aponta pontos críticos no Projeto de Lei "BR do Mar"

O Projeto de Lei (PL) nº 4.199, conhecido como "BR do Mar", em tramitação no Congresso, representa avanços na regulação da cabotagem no Brasil, mas há pontos críticos, principalmente para o granel. Camila Affonso, sócia da Leggio Consultoria, especializada em Infraestrutura e O&G, destaca dois tópicos: as condições oferecidas não valem para todo o mercado, apenas para as empresas que se habilitarem no programa; algumas exigências são subjetivas e outras são mais frequentes no transporte de contêineres.

"O ideal seria que as condições oferecidas pelo PL fossem acessíveis a todas as empresas que operam cabotagem e não fossem exigidas condições potencialmente desafiadoras para aquelas especializadas em tipos logísticos, como graneis líquidos e sólidos e cargas gerais", explica Camila.

Dentre os requisitos subjetivos para habilitação, a Empresa Brasileira de Navegação (EBN) deve atestar melhora da qualidade da eficiência ao usuário, por exemplo. Também é necessário oferecer linhas regulares e serviços na cadeia de valor do cliente, características comuns na operação granel.



Os graneis – em especial os líquidos, como combustíveis e químicos – representam grande parte do volume da cabotagem. Se este segmento não se beneficiar dos avanços do "BR do Mar", o problema da baixa competitividade do modal frente a outros poderá intensificar-se. Este fato é agravado pelas mudanças esperadas no mercado de refino, que afetarão o transporte de combustíveis entre as cadeias de abastecimento – hoje concentrado na Transpetro.

"O 'BR do Mar' acertou ao alterar o critério que define uma EBN e flexibilizar o afretamento de navios a casco nu – que será gradual até 2023, quando se tornará livre. Assim, o PL contempla a questão da competição ao permitir a entrada de novos players no médio prazo, além da

ampliação da oferta de serviços por players menores. Mas este processo poderia ser mais acelerado. Adicionalmente, o 'BR do Mar' propõe a criação da Empresa Brasileira de Investimento em Navegação – proprietária de embarcações, mas sem contratos de transporte. E o afretamento por tempo também foi flexibilizado, dando mais velocidade e liquidez à ampliação da frota, ainda que não amplie diretamente a concorrência no setor", afirma a sócia da Leggio Consultoria.

Outro problema – ainda de acordo com Camila – é que alguns itens importantes do "BR do Mar" só serão normatizados posteriormente por Ato do Poder Executivo. "Isto não é desejável, pois as condições completas do Programa não ficam claras."

Mercosul Line lança novo serviço de cabotagem conectando Sudeste e Nordeste do Brasil

A Mercosul Line, parte do grupo CMA CGM, lançou um novo serviço de cabotagem, o NEXCO, que conecta as regiões Sudeste e Nordeste de maneira mais eficiente e com escalas nos portos de Santos, Salvador, Suape e Itaguaí. O serviço, iniciado em 30 de setembro último, é operado pelo navio CMA CGM Aristote, novo na frota da empresa e com capacidade nominal de 1.700 TEUs (medida que equivale a um container padrão).

Conforme explica Luiza Bublitz, CEO da Mercosul Line, o NEXCO oferece opções eficientes de transporte para as cadeias de suprimentos, possibilitando reduções do lead time porta a porta, com baixo índice de extravio e avarias, e maior sustentabilidade com redução das emissões de CO₂. "O volume de cargas transportado via cabotagem no Brasil ainda está muito abaixo de seu potencial. Temos a ambição de crescer e continuar atenden-

do os clientes que estão em busca de eficiência, segurança e sustentabilidade.", explica a CEO.



NavalPort implanta Sistema de Gestão e Segurança no Porto de Suape

A NavalPort, startup 100% brasileira e investida do BMG UpTech, implantou um inédito Sistema de Gestão e Segurança de Navios no Porto de Suape, no Recife, PE.

O CEO da NavalPort, Marcos Santiago, explica que a solução implementada monitora, por meio de sensores, as embarcações no mar desde o planejamento até a chegada ao porto, incluindo o tempo de aproximação, estadia e manobra. "Amplia toda a

gestão do fluxo, o que é fundamental, especialmente no caso de petroleiros, em que o nível de segurança precisa ser mais elevado. Além disso, a plataforma agrega funcionalidades de inteligência que auxiliam na redução do tempo de permanência da embarcação no Porto, que é a parte mais cara de todo o processo de navegação", detalha.

Ele destaca, ainda, que o sistema reduz a chance da realização de obras estruturais

prematuras no Porto de Suape, podendo aumentar a vida útil da estrutura de cais em cerca de 10 anos — uma economia em torno de R\$ 10 milhões a R\$ 15 milhões. "Isso porque, antes, não havia nenhum controle. Então, diversas manobras ocorriam com a velocidade de toque ligeiramente acima dos limites estipulados para o berço, acumulando microdanos estruturais que comprometiam a vida útil de toda estrutura", argumenta.

Terminal do Itaqui recebe certificação da Cadeia de Custódia para atender a demanda de soja certificada

Em setembro último, um dos terminais no Porto do Itaqui, no Maranhão, obteve certificação da Cadeia de Custódia para atender a demanda de soja certificada RTRS (Associação Internacional de Soja Responsável). O Porto do Itaqui conecta o mercado de grãos do Brasil aos principais mercados internacionais, sendo considerado o terceiro em exportação de soja.

Para o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago, integrar a Cadeia de Custódia RTRS por meio da certificação do terminal que atende a Cargill é uma forma de incentivar a oferta verdadeiramente sustentável de alimentos em todo o planeta. "Desse modo estamos contribuindo para fortalecer e ampliar o volume de produção da soja certificada em nossa área de influência, garantindo segurança alimentar para o mundo que precisa dessa produção sustentável", afirma. Mais de 95% de todo o volume originado no MATOPI (Maranhão, Tocantins e Piauí) pela Cargill — uma das empresas responsáveis pela aceleração desse processo — é exportado por meio do Porto do Itaqui, ou seja, mais de 900 mil toneladas de soja. Uma parte desse volume originado pela Cargill nessa região já era fornecido por produtores certificados RTRS e representava entre 8% e 12% do volume total

exportado (75 mil a 110 mil toneladas). Agora, com a certificação de Cadeia de Custódia RTRS para 47 localidades — quatro unidades de processamento em Barreiras (BA), Rio Verde (GO), Três Lagoas (MS) e Uberlândia (MG); uma unidade de transbordo em Caipônia (GO); três terminais portuários em Mirirituba (PA), Santarém (PA) e Itaqui (MA); além de 39 armazéns nos estados da Bahia, Goiás, Maranhão, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Rondônia e Tocantins, além do Distrito Federal — a Cargill está impactando um fluxo importante de exportação de soja pelo norte do país, que está preparado para atender demandas de soja certificada RTRS via balanço de massa. A companhia completou o mapeamento de localização de pontos de coleta para 100% de seus fornecedores de fazendas de soja no Brasil e estima que 95,68% de sua soja originária do Brasil é cultivada em terras livres de desmatamento e conversão (usando o Código Florestal de 2008 como ponto de referência). "A certificação RTRS das nossas plantas e armazéns na região, junto com o terminal no Porto do Itaqui, vai permitir que uma parte significativa da soja sustentável produzida no Brasil possa ser escoada para o mercado", afirma a gerente de Sustentabilidade do negócio agrícola da Car-

gill na América do Sul, Renata Nogueira.

Valor agregado pela RTRS — A soja certificada, de acordo com o Padrão RTRS de Produção de Soja Responsável, garante não apenas atender aos mais altos critérios ambientais (incluindo a garantia de desmatamento e conversão zero verificada por terceiros), mas também a um amplo conjunto de requisitos sociais e trabalhistas. Com a certificação Cadeia de Custódia, o selo de sustentabilidade da soja RTRS se desloca e agrega valor ao longo da cadeia de suprimento. A certificação consiste em uma série de requisitos para os diversos sistemas de rastreabilidade que uma organização deve cumprir para ter o controle dos inventários da soja certificada sob o Padrão de Produção Responsável RTRS, desmatamento zero e conversão zero. É aplicável ao longo de toda a cadeia de suprimento e é obrigatória para aquelas organizações que queiram receber, processar e comercializar soja ou produtos de soja RTRS. Assim, para os produtores certificados RTRS, a certificação Cadeia de Custódia RTRS do Porto do Itaqui valoriza e dá visibilidade à produção certificada RTRS e à região. A partir de sua entrada no Porto, facilitam-se os acordos e a saída para o mundo da produção certificada.

Inaugurada a pera ferroviária no Porto de Imbituba para facilitar acesso de trens



Ficou mais fácil, seguro e rápido para os trens carregados com contêineres entrarem e saírem do Porto de Imbituba. É que foi concluída a chamada pera ferroviária, que faz parte da primeira etapa de ampliação da malha de trens do Porto. Com o trajeto em formato de pera, os veículos conseguem entrar e sair sem a necessidade de manobras adicionais. Diariamente, cerca de 50 contêineres chegam ao porto pela ferrovia e trazem, principalmente, arroz e cerâmicas produzidos no Sul de Santa Catarina.

Trajeto – Com investimento de R\$ 700 mil, a melhoria na infraestrutura portuária foi realizada pela Ferrovia Tereza Cristi-

na (FTC), concessionária da malha que liga o Sul catarinense ao Porto Público, e integra a primeira fase do Plano de Ampliação da Malha no Porto de Imbituba.

“Essa nova extensão de 400 metros de trilhos incorpora uma qualificação enorme para a malha ferroviária que chega ao porto, trazendo eficiência no transporte de cargas, interferindo cada vez menos no fluxo de trânsito local e promovendo maior segurança à operação”, aponta o diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba.

O projeto da pera foi desenvolvido pelos setores de engenharia da FTC e

da SCPAR Porto de Imbituba, Autoridade Portuária. Entre as melhorias, foi construída uma extensão de trilhos, um trecho de retorno, a duplicação de um trecho para acomodação de vagões, a realização de passagens de nível, instalação de equipamentos para mudança de direção, sinalização horizontal, vertical e semafórica.

Vale destacar, ainda, as estruturas montadas nas portarias do Porto para atender familiares que acompanham caminhoneiros nas viagens. O espaço – um contêiner que serve de base de apoio – será utilizado pelas famílias enquanto durar a operação de desembarque no Porto. Para melhor acolher os familiares, o local será ampliado e equipado com estrutura ainda mais completa, com banheiro, copa, cozinha e espaço para crianças.

Plano de Ampliação do Porto – A próxima fase do Plano de Ampliação consiste em conectar a extensão de trilhos ao Terminal de Contêineres (TECON), localizado próximo ao Cais 3. A proposta está em fase de estudos e iniciou com uma visita técnica da concessionária FTC.

Triunfo Logística investirá R\$ 120,7 milhões na modernização das suas instalações no Porto do Rio

A Triunfo Logística, que movimentou 2,4 milhões de toneladas em 2019, sendo responsável pela movimentação de 32% do total de cargas registrado no porto, anunciou um investimento de R\$ 120,7 milhões para modernização das suas instalações portuárias no Porto do Rio.

A empresa controla uma área concessionada e alfandegada de aproximadamente 50 mil metros quadrados e atua na estocagem, manuseio, embarque e desembarque de cargas, fornecendo

soluções de engenharia e logística para o segmento de óleo e gás, prestando serviço às atividades offshore de exploração e produção de petróleo.

O investimento é fruto de um empréstimo aprovado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que prevê investimentos até 2026 e é uma contrapartida à renovação do contrato de arrendamento antecipado da empresa com a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), cuja vigência agora vai até 2037.

O projeto de modernização prevê a recuperação de área subterrânea ao píer no antigo Armazém 30 do cais do porto, obras de remediação ambiental para reparar o desgaste natural em três galerias pluviais, construção de quatro estruturas (chamadas de dol-fins) para receber embarcações no terminal siderúrgico do porto, aquisição de guindastes para carga e descarga rápidas, além da modernização da infraestrutura do terminal e reforma de equipamentos.

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

Tel.: 11 4087.3188
Tel.: 11 94382-7545 - Maria

REVISTA
Logweb
referência em logística



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

CMA CGM inaugurou o maior navio do mundo movido a gás natural liquefeito

A CMA CGM comunicou, em setembro último, o lançamento do maior navio movido a gás natural no mundo. O Jacques Saadé, que fará rota França-Pacífico, é mais longo que a Torre Eiffel, com comprimento equivalente a quatro campos de futebol, e emite 99% menos SO₂ que um navio equivalente movido a óleo combustível.



Fazendo sua viagem inaugural em 23 de setembro último, o Jacques Saadé é o primeiro de uma série de nove navios com capacidade de 23.000 T.E.U.s (unidade equivalente a um container) que se juntará à frota do Grupo CMA CGM. É a primeira frota de grandes navios de contêineres equipada com motores de gás natural liquefeito (GNL). Hoje, o GNL é a solução mais avançada quando se trata de preservação da qualidade do ar. Ele permite uma redução de 99% nas emissões de dióxido de enxofre (SO₂) e partículas finas e uma redução de 85% nas emissões de dióxido de nitrogênio (NO₂), indo muito além da regulamentação existente. O GNL emite até 20% menos CO₂ em comparação com a motorização de combustível. Esta tecnologia é um dos primeiros passos para alcançar o ambicioso objetivo do Grupo CMA CGM para alcançar a neutralidade de carbono em 2050.

Santos Brasil levanta R\$ 790 milhões em follow-on

A Santos Brasil, especializada em operações de contêineres e logística, levantou R\$ 790 milhões com oferta primária de ações na B3. Com isso, o capital social da Companhia passa a ser de R\$1.871.895.424,12, dividido em 862.478.378 ações ordinárias, todas nominativas, escriturais e sem valor nominal.

As 192.780 novas ações – precificadas a R\$ 4,10 – que foram emitidas para aumento de capital começaram a ser negociadas no dia 28 de setembro último, na B3. A liquidação física e financeira das ações ocorreu no dia 29 de setembro.

Os recursos provenientes da oferta serão destinados, prioritariamente, para viabilizar o crescimento da empresa, por meio de participação em novos ar-

rendamentos de ativos portuários; verticalização e integração da cadeia logística portuária a partir da plataforma da Santos Brasil Logística; e ampliação da participação na movimentação brasileira de contêineres.

Segundo Daniel Pedreira Dorea, diretor Econômico-Financeiro e de Relações com Investidores da Santos Brasil, “esse aumento de capital nos permite executar a estratégia de crescimento da Santos Brasil, que passa não apenas pela expansão de sua atuação no mercado de contêineres, mas também pela seletiva participação nos diversos leilões de ativos portuários que serão conduzidos pelo Ministério da Infraestrutura nos próximos dois anos, algo que não víamos desde a década de 1990 no setor portuário”.

Sulnorte inicia operação no complexo portuário de Vila do Conde – Barcarena

Para contribuir com a expansão de uma região em pleno desenvolvimento, a Sulnorte, tradicional empresa de rebocadores controlada pelo Grupo H. Dantas e a segunda mais antiga do Brasil, acaba de iniciar as operações no complexo portuário de Vila do Conde – Barcarena, no Pará.

A frota será inicialmente composta pelos rebocadores SN Pirambu, de 44t BP, e América, de 50t BP, atendendo às diversas demandas que este novo desafio apresenta. Ao longo de 42 anos de história, a Sulnorte acompanhou a expansão do agronegócio brasileiro sempre pronta para colaborar com soluções logísticas de qualidade.

“Estamos reforçando nossa posição nos doze portos onde atuamos, consolidando importantes atuações nestes mercados e expandindo seletivamente os serviços prestados em novos portos. A intenção deste investimento é ajudar a aquecer a atividade econômica na localidade e, conseqüentemente, no país”, explica Luiz Felipe Gouvêa, diretor executivo da empresa.

Sobre a Sulnorte – Com o intuito de ampliar sua atuação, o Grupo H. Dantas, um dos mais tradicionais grupos empresariais do setor marítimo brasileiro, fundado em 1914, criou, em 1978, a Sulnorte Serviços Marítimos. Presente nos principais portos do país, a Sulnorte foi a segunda empresa de rebocadores fundada no Brasil. E presta serviços de apoio portuário e marítimo, atuando na atracação e desatracação de navios, reboque oceânicos, apoio a plataformas de exploração de petróleo e operações de salvatagens. Atualmente, a Sulnorte opera em 12 portos ao longo da costa brasileira com uma frota própria de 20 embarcações. [logweb](#)

TruckPad

A TruckPad, plataforma digital de conexão entre caminhoneiros e cargas, anuncia Gabriela Bedrossian como sua head de novos negócios, com a missão de acelerar o processo de conexão digital entre as marcas tradicionais com seus consumidores nas estradas brasileiras. Gabriela trabalhou durante 13 anos no grupo de comunicação especializada no setor de transporte. Tem experiência em diversas áreas, desde promocionais até publicidade e propaganda, mas sempre com o viés do atendimento ao cliente.

A.P. Moller-Maersk

A A.P. Moller-Maersk está em plena reorganização. Como parte da nova estratégia, o diretor Superintendente da Hamburg Süd e Aliança Navegação e Logística, Julian Thomas, assume a presidência do grupo Maersk no Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai. Além disso, a marca Safmarine também será integrada à Maersk. O foco da nova estratégia é melhorar a experiência para os clientes com serviços completos de logística terrestre e marítima em toda a cadeia de abastecimento, incluindo serviços como corretagem, aduaneiros e financeiros. Internamente, a reestruturação da Maersk no Brasil faz parte de um movimento mundial. Com isso, a Safmarine, que transportava bens brasileiros para a África, principalmente em mercados como Nigéria, Angola e África do Sul, deixará de existir como marca. As equipes da Safmarine estão sendo integradas à da Maersk. Vale destacar também que, após

14 anos na Maersk e mais de 10 anos no segmento de proteínas, o brasileiro Jean Stoll foi promovido a Head Global de Proteínas e Laticínios da companhia. Com o novo cargo, Stoll passa a fazer parte de uma equipe global de carga refrigerada e se reporta a Bruce Marshall, Head de Soluções de Carga Refrigerada, trabalhando ao lado de colegas focados em segmentos que incluem frutas e peixes na Europa e na África.

Log-In

O economista Pascoal Cunha Gomes passou a integrar o quadro de executivos da Log-In Logística Intermodal como diretor Financeiro e de Relações com Investidores. Pascoal já atuou em grandes empresas nacionais e multinacionais dos segmentos de bens de consumo, duráveis e concessões de infraestrutura. Graduado pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), ele possui MBA pela Fundação Getúlio Vargas de São Paulo (FGV-SP) e especialização em Finanças Corporativas pelo IBMEC RJ.

LATAM Cargo Brasil

O Grupo LATAM Airlines informa que Otávio Meneguette é o novo diretor da LATAM Cargo Brasil, responsável por liderar toda a estratégia do negócio de cargas aéreas da companhia no mercado brasileiro. Meneguette ingressou no Grupo LATAM Airlines em 2015, atuando inicialmente nas áreas de planejamento e comercial de cargas, e, desde 2019, ocupava a posição de gerente sênior de Operações da LATAM Cargo Brasil. Ele é administrador formado

pela Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes), pós-graduado em Finanças pela Fundação Instituto de Administração (FIA) e em Gestão de Negócios pela Fundação Dom Cabral (FDC). E possui passagens por corporações como Suzano Papel & Celulose e Votorantim Cimentos, com atuação direta em Estratégia Comercial, Logística, Supply Chain e Desenvolvimento de Novos Negócios.

Confiancelog

A Confiancelog acaba de contratar Horácio Cajano para ocupar o cargo de diretor de Operações. Ele tem domínio da cadeia de suprimentos, incluindo e-commerce e comércio exterior, além de know-how na direção de projetos de Turnaround Process. Cajano possui mestrado e especialização nas áreas de atuação em instituições de ensino renomadas, como Bocconi (Itália), FGV (Brasil), Poli USP (Brasil) e a Black Belt Lean – Six Sigma VH (Brasil). Passou por empresas como Embraer, Grupo ID Logistics, Danone, Grupo Pão de Açúcar, Droga Raia e Vilah Gestão Empresarial.

Wilson Sons

A executiva Thais Sangean assumiu a Gerência Geral dos Centros Logísticos da Wilson Sons, que incluem terminais alfandegados, Centros de Distribuição e operações de transporte. Engenheira, com mais de 20 anos de experiência na gestão de grandes operadores logísticos, Thais tem sob sua responsabilidade as áreas de operações, projetos e comercial. Na empresa desde 2016, ela ocupava o cargo de gerente de Projetos.

IVECO

Entrando numa nova fase na América do Sul, Central e Caribe, a IVECO tem, desde o dia 1º de setembro último, uma nova estrutura na região, sob a liderança de Márcio Querichelli, para os segmentos de caminhões e ônibus. No novo organograma, Ricardo Barion e Francisco Spasaro seguem como diretores comerciais da IVECO para o Brasil e para a Argentina, respectivamente, enquanto Marcelo Leonardi é o diretor comercial dos demais mercados importadores da América do Sul e Central. Thiago Carlucci comanda a área de marketing da marca; Marcelo Assis é o responsável pelo desenvolvimento da rede de concessionários; Renato Perrotta segue responsável por vendas governamentais; Cláudio Dornellas cuida da administração de vendas e do planejamento de demandas; e Alexandre Jordão segue à frente da área de gerenciamento de produto. A estrutura da companhia na América do Sul tem ainda uma equipe de atendimento e suporte ao cliente com os profissionais Rômulo D'Alessandro, responsável pelo suporte ao produto e ao cliente, e José Queiroz, responsável pela área de Soluções de Pós-vendas. Humberto Spinetti, até então diretor de negócios de ônibus e veículos de defesa para a América do Sul, passa a se dedicar exclusivamente à Iveco Defence Vehicles. A marca ainda destaca a contratação do engenheiro Ricardo Coelho, que retorna à companhia para liderar a Engenharia de Produto e Plataforma de caminhões e

ônibus. Marco Borba, vice-presidente da IVECO para a América do Sul, deixou a companhia para seguir outros objetivos profissionais. E o cargo também deixou de existir.

Já a IVECO BUS, que desenvolve e produz veículos como a Daily Minibus e o chassi 170S28, anuncia a chegada de Danilo Fetzner como novo diretor responsável pela marca na América do Sul. O executivo se reportará diretamente a Querichelli e coordenará as atividades com Stéphane Espinasse, líder global da IVECO Bus. Ana Paula Alvarez também chega para se juntar ao time da marca, sendo responsável pelos importadores de ônibus da IVECO BUS na América Latina e se reportando diretamente a Fetzner.

ARTESP

O engenheiro Milton Roberto Persoli assumiu a Diretoria Geral da ARTESP – Agência de Transporte do Estado de São Paulo – que regula o Programa de Concessões Rodoviárias do Governo do Estado de São Paulo há mais de 20 anos –, com um mandato previsto de quatro anos. Como parte do processo, o novo diretor passou também por uma avaliação pela Comissão de Transportes e Comunicações da Assembleia Legislativa de São Paulo. Persoli é formado em engenharia de produção pela Universidade Mackenzie e pós-graduado em Trânsito e Transportes pela USP, tendo iniciado sua carreira na CET – Companhia de Engenharia de Tráfego.

anúncios

Braspress.....	5
CCA Express	7
Illos	35
Kothe.....	2ª Capa
Logistique.....	3ª Capa
Logweb assinatura...	15
Retrak.....	11
Runtec	19
Toyota.....	4ª Capa
Translift	13
W6connect	23
Webinar Logweb/ W6connect	39

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 **fácilmente disponível.**



LOGISTIQUE DIGITAL '20

FEIRA E CONGRESSO ON-LINE
DE LOGÍSTICA E NEGÓCIOS
MULTIMODAIS

Patrocínios:



LOGÍSTICA | TRANSPORTE MULTIMODAL | COMÉRCIO EXTERIOR | INTRALOGÍSTICA

A LOGISTIQUE 2020 SERÁ 100% DIGITAL,
FOCADA NA CRIAÇÃO DE NEGÓCIOS,
NETWORKING E CONTEÚDO
EXTREMAMENTE RELEVANTE.

Programe-se desde já:

4a6 NOVEMBRO 2020



www.logistique.com.br

zoom
FEIRAS E EVENTOS

☎ (49) 3361 9200

✉ info@logistique.com.br

📘 facebook.com/feiralogistique

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

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

Central de Atendimento +55 11 3511 0400



/ToyotaEmpilhadeira



/toyota-empilhadeiras



ToyotaEmpilhadeiras



ToyotaEmpilhadeiras



TOYOTA

EMPILHADEIRAS