

REVISTA

Logweb

referência em logística

R\$ 22,00
OUT 2020

Nº 41



LOGÍSTICA FARMACÊUTICA: *feita através de vários modais*





NO CAMINHO DA SAÚDE!



Controle de Temperatura
e Umidade

Qualificação térmica de toda a frota para garantir a qualidade do processo de controle e monitoramento de temperatura e umidade conforme exigência da nova RDC 304.

Nossa frota é **100% RASTREADA E MONITORADA** com acompanhamento logístico em tempo real. Prezamos pela **TOTAL SEGURANÇA** da mercadoria transportada, para isso utilizamos o que existe de mais moderno em **TECNOLOGIA** no Transporte Rodoviário.



9001:2015



SASSMAQ
Sistema de Avaliação de
Segurança, Saúde,
Meio Ambiente e
Qualidade



Certificações ISO e SASSMAQ garantem as normas de qualidade, saúde, segurança e meio ambiente.

Licenças:

- **AFE - COSMÉTICOS;**
- **AFE - CORRELATOS;**
- **AFE - SANEARTEIS;**
- **AFE - MEDICAMENTOS;**
- **AE - MEDICAMENTOS CONTROLADOS.**

Em meio à logística setorial, foco na farmacêutica

Nesta edição de *Logweb*, o destaque fica por conta da Logística Setorial. Mostrando que, mais do que nunca, e em que se considere sua importância intrínseca, a logística se mostrou tão imprescindível quanto neste momento de pandemia, no sentido de manter o abastecimento das pessoas, das indústrias e do comércio e, principalmente, por proporcionar a circulação dos elementos primordiais e vitais para o combate ao coronavírus.

Neste contexto, apresentamos aqui a logística aplicada ao setor farmacêutico, que é o nossa capa.

A primeira parte aborda a atuação dos OLs e das transportadoras, olhando para a terceirização e as características desta logística, bem como os desafios enfrentados. Para concluir com uma análise de como está sendo a atuação destas empresas com a volta ao “normal” – se é que podemos dizer assim.

A segunda parte da matéria envolve a participação de embarcadores farmacêuticos, que “abrem” a sua logística – mostrando desde a infraestrutura até as operações –, além de elencarem os desafios e as questões de relacionamento com os seus fornecedores de serviços. Três empresas participam, desde fabricantes até uma rede de farmácias.

A segunda matéria da Logistica Setorial mira na

carga projeto, especificando o que engloba este tipo de carga, os efeitos da pandemia e as exigências impostas para se operar neste setor. Um assunto bastante interessante, e pouco mostrado.

A terceira matéria envolve a logística na área química e petroquímica, na qual os participantes citam os aspectos das operações, bem como abordam os desafios e os requisitos para se atuar no segmento.

Ainda com relação ao transporte rodoviário, este número de *Logweb* traz uma prévia do Top de Transporte – evento que premia as transportadoras com base nos votos dos embarcadores e que tem esta revista como um dos organizadores – focando o papel destas durante a pandemia e agora, com a volta ao “normal”.

No mais, dentro de Logística e Meio Ambiente, mostramos as ações praticadas pela Scania e pelo Carrefour, buscando mitigar os efeitos nocivos da logística no meio ambiente.

E, na nossa entrevista especial, apresentamos o lançamento da Expo Logweb W6connect – Feira e Congresso Virtual de Logística, na qual dois representantes dos organizadores falam dos objetivos, do modelo de evento e dos benefícios de participar deste projeto.

Leia. Atualize-se.

Os editores



ISSN 2317-2258

Edição nº 41 | Outubro 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 Gonell 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
Luis 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 Gómes

CAPA**6 LOGÍSTICA**

Farmacêutica:
Terceirização exige,
por parte dos OLs,
altos investimentos
em infraestrutura e
tecnologia

12 EMBARCADORES:

Logística farmacêutica
praticada através de
vários modais para
enfrentar os desafios

Prévia Top do Transporte**36 Transportadoras**

têm papel
importantíssimo
na pandemia e no
retorno ao “normal”

25 Coluna SETCESP

Compras coletivas no
mundo corporativo

28 Logística e Meio Ambiente

Carrefour reduz em 17% a
tonelada de CO₂ emitido
na logística de transportes

26 Logística e Meio Ambiente

Scania implanta
laboratório logístico para
reduzir emissões de
CO₂ e otimizar custos
operacionais

31 Intralogística

Sistema para transporte
de paletes da Interroll
conta com transelevador
e carro de transferência

32 Entrevista

Logweb e W6connect
realizam o mais
importante evento para
profissionais e empresas
de logística

42 Fique por dentro**Log. Setorial****18 CARGA PROJETO:**

Pelas dimensões, são
exigidos cuidados
especiais visando
ao transporte com
segurança

20 QUÍMICO E

PETROQUÍMICO:
características da carga
manipulada impõem
várias exigências e
restrições

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

Estamos tomando todos os cuidados



Wellington de Souza

**Seguimos
trabalhando para
o país continuar a girar**

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

Logística Farmacêutica: Terceirização exige, por parte dos OLs, altos investimentos em infraestrutura e tecnologia

Também as transportadoras buscam atender as indústrias que fabricam e distribuem medicamentos, as mais atuantes na terceirização, incluindo o grande mercado de vacinas, medicamentos oncológicos, equipamentos médicos, reagentes e correlatos.

A terceirização logística farmacêutica busca, em geral, redução de custos, atender a uma demanda que não pode ser suportada internamente pelo embarcador ou atender à necessidade de áreas em melhores condições para a atividade logística farmacêutica, quando comparada com as suas. “Em geral – diz Marcelo Azevedo, gerente Nacional de Operações da Ativa Logística – as empresas mais novas ou com baixa implementação dos seus processos buscam um Operador Logístico, bem como aquelas que querem focar no seu core business, substituindo local de armazenagem por linha de produção, aumentando eficiência e produtividade e, portanto, competitividade, e que querem acesso a mercados e canais não explorados ou não conquistados e integridade no ponto de venda.”

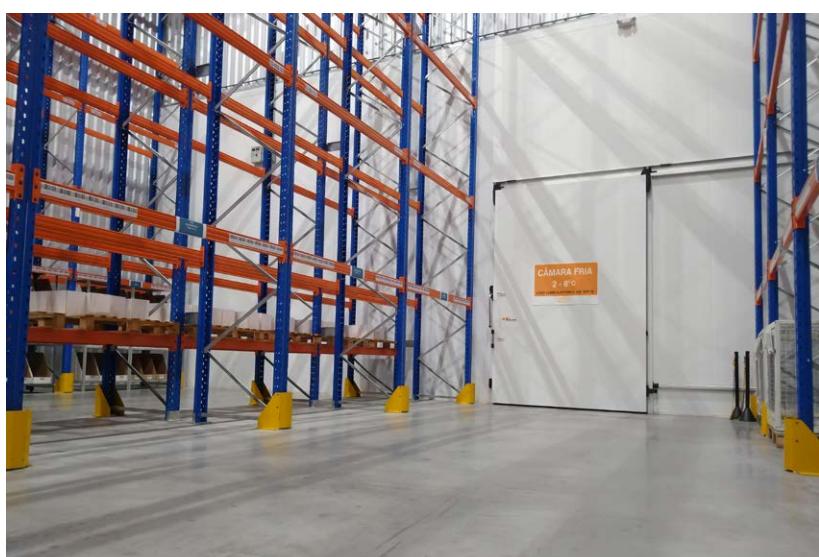
Em linhas gerais, aqui é apresentado o conceito de terceirização logística, com destaque desta aplicação à logística farmacêutica, tema desta matéria de capa de *Logweb*. Lucy Maia, Healthcare Industry Manager da DMS Logistics, também começa por explicar que a terceirização de alguns serviços é importante para aumento de performance, considerando a dificuldade de uma empresa em possuir excelência em todas as



Lucy, da DMS Logistics: Neste segmento, todos os prestadores de serviço devem atender aos requisitos de qualidade como uma extensão da empresa contratante

troles em tempo integral e altos investimentos em infraestrutura. “Para a indústria farmacêutica – pontua Lucy –, todos os prestadores de serviço devem atender aos requisitos de qualidade como uma extensão da empresa.” Ainda especificamente quanto ao segmento farmacêutico, Deiler Alves de Oliveira, gerente de Logística da Embragen Empresa Brasileira de Armazéns Gerais e Entrepôsitos, destaca que a terceirização logística é crescente por parte das empresas que necessitam da regularização dos seus produtos, incluindo a etiquetagem. Esta procura ocorre porque é uma necessidade do importador em cumprir a legislação da ANVISA. Eduardo Viana, gerente Comercial Fármaco da IBL logística, também destaca que a terceirização

etapas. Armazenamento e monitoramento são os principais serviços terceirizados por conta do alto grau de especialização, con-



no serviço de armazenagem na Indústria farmacêutica vem em uma grande crescente, e há grandes OLs que estão totalmente capacitados e contam com profissionais especializados no segmento. "Isso se dá, pois, em sua maioria, a indústria entende que não vale a pena trazer essa atividade para dentro e que se deve passar esse serviço para quem possui know how e a empresa embarcadora focar em novas tecnologias para medicamentos ainda mais eficazes."

Ainda segundo Viana, as indústrias que fabricam e distribuem medicamentos são as mais atuantes na terceirização, incluindo o grande mercado de vacinas, medicamentos oncológicos, equipamentos médicos, reagentes e correlatos.

"A implementação de inovação tecnológica para atender as exigências regulatórias e ganhar em produtividade e eficiência é a ne-



Viana, da IBL logística:
"A implementação de inovação tecnológica para atender as exigências regulatórias e ganhar em produtividade e eficiência é a necessidade do momento"

cessidade do momento, de forma a atender a demanda reprimida pós-pandemia, que muitas empresas estão passando", completa o gerente da IBL Logística.

Já Fabio Gobor, diretor Comercial da Gobor Transportes & Logística, lembra que a terceirização

neste segmento é muito diferente da subcontratação para o transporte de carga geral, porém não é novidade, uma vez que a legislação sanitária reconhece e permite essa prática.

"Atualmente, a ANVISA permite apenas a terceirização de serviços de transporte e armazenagem, incluindo expedição. Já a manipulação com retrabalho na embalagem primária não tem permissão de terceirização. É fundamental salientar que há uma corresponsabilidade entre o embarcador e os demais agentes pelo resultado dos serviços prestados", completa João Trajano, COO da Soluciona Logística. Ele diz que a sua empresa enxerga como tendência e oportunidade a possibilidade de oferecer serviços e soluções que suportem a conexão direta entre a indústria e o varejo ou mesmo com o consumidor final.



AGREGANDO VALOR AO SEU PRODUTO

- › Transporte de Cargas Perigosas
- › Transporte de Gases em Geral
- › Transporte Granéis Sólidos
- › Transporte Florestal
- › Transporte Sucroalcooleiro
- › Transporte de Óleo Vegetal
- › Transporte de Isotanques e Containers
- › Locação de Máquinas e Equipamentos



41 3256-8585

budel@budel.com.br

www.budel.com.br

Características

Na verdade, a logística para produtos de interesse da saúde tem necessidades diferentes no que se refere aos cuidados durante seu processo de distribuição. O medicamento apresenta características de toxicidade, fotossensibilidade, termossensibilidade e higroscopidade, portanto, é necessário garantir a sua estabilidade durante o período de “vida útil” (prazo de validade). “Os produtos para saúde, como equipamentos hospitalares e materiais médicos, também são sensíveis, por isso deve se tomar todos os cuidados necessários para que mantenham suas condições ideais para uso”, acrescenta Cristiane Fabiano Gonzalez Dias, farmacêutica responsável técnica da Via Expressa Logística e Armazenagem.

Devido a sua fragilidade e de acordo com as exigências sanitárias – completa Cristiane –, devem ser transportadas em veículos adequados com controle e monitoramento de temperatura e existe a compatibilidade de cargas que deve ser seguida.

“A logística farmacêutica começa pelas licenças e adequações corretas de acordo com a legislação vigente da ANVISA e vigilância sanitária, pois aí começam as diferenças entre os nichos de negócios dentro do segmento, e seguir todas as exigências corretamente e mantê-las vigentes é o primeiro desafio. Também é preciso realizar investimentos em infraestrutura e, principalmente, em colaboradores de qualidade, considerando a obrigatoriedade de um farmacêutico como RT – Responsável Técnico”, diz Mírian Costa, gerente Comercial da Transrefer Transporte e Logística. De fato, Trajano, da Solucionar, diz que o segmento farmacêutico tem como principal diferencial a necessidade de adaptação

Logística Setorial – FARMACÊUTICO

Nome da Empresa	Ativa Logística	Braspress Transportes Urgentes	DMS Logistics
Site	ativalog.com.br	www.braspress.com	www.dmslog.com
Transportador, Operador Logístico ou Ambos	Ambos	Transportador	OL internacional
Principais Clientes no Segmento	n.i.	n.i.	Eurofarma, Brainfarma, Libbs, Apsen, Biolab, Fiotec, Butantan
Raio de Atuação no Segmento: Armazenagem	Todo o território nacional	Não se aplica	n.i.
Raio de Atuação no Segmento: Distribuição	SP, RJ, ES, MG, PR via modal rodoviário. Todo o Brasil via modal aéreo	Todo o território nacional	n.i.
Volume de Itens Farm. transportado em 2019	n.i.	n.i.	n.i.
Logística Reversa	Sim	Sim	n.i.
Gestão de Transporte	Sim	Não	n.i.
Tecnologias Usadas	WMS e TMS com RF e Dashboards de Gestão, EDI, Telemetria	TMS, Sorter, App baixa online	n.i.
Tipo de Rastreamento Usado	Via satélite, GPRS	Satelital, GPRS, RF, híbrido	n.i.
Frota Própria	Sim	Sim: 2.156 veículos	Não
Serviços Oferecidos no Segmento	Cargas fracionadas, troca de gelo, agendamento, cross docking, adequação e nacionalização de produtos, montagem de kits, separação de pedidos, gestão nacional de transporte rodoviário e aéreo, projetos in house, logística promocional, gestão de inventários, apoio e consultoria fiscal regulatória	Transporte	Agenciamento de carga para logística internacional

n.i. = Não informado

técnica para preservação da integridade da carga, sujeita ao rol de licenciamentos e certificações estabelecidos por órgãos ambientais, ANVISA e demais órgãos regulatórios.

“O mercado farmacêutico é extremamente regulado. Possui demandas próprias e alto nível de especialização. É um mercado extremamente sensível à performance de entrega e sempre em busca de melhoria de processos e inovação”, completa Daniela Teixeira, gerente de Farma da Braspress. E, além da regulamentação bastante específica, em todas as etapas do processo logístico existe um cuidado especial com a integridade física e segurança da carga, como controles de tempe-



A logística farmacêutica começa pelas licenças e adequações corretas de acordo com a legislação vigente da ANVISA e vigilância sanitária, diz **Mírian**, da Transrefer

ratura, de modo a se evitar contaminação cruzada, extravio, perda de rastreabilidade, acrescenta

	Embragen Emp. Bras. de Arm. Gerais e Entrepastos	Gobor Transportes & Logística	Intermodal Brasil Logística– IBL Logística	Solucionar Logística	Transrefer Transporte e Logística	Via Expressa Logística e Armazenagem
		www.gobor.com.br	www.ibllogistica.com.br	www.solucionaria.com.br	www.transrefer.com.br	www.viaexpressa.com
Armazém Alfandegado	Transportador	OL		Transportador	Ambos	Ambos
Abbot, Blau, AstraZeneca	n.i.	n.i.		Cimed Remédios	Coty Brasil, Hypera Pharma, Halex Istar Ind., Cifarma Farmacéutica, Equiplex Ind. Farm., Geolab Ind. Farmac., JRD Ind. Farm., Lab. Globo, Lab. Osório de Moraes, Lab. Teuto, Vitamedic Ind. Farm.	Terumo, Dupatri Hospitalar, Santa Rita Distribuidora, Health Tech, Unit, Integralmedica
Região Oeste e Grande São Paulo	Cuiabá-MT, Campo Grande-MS, Porto Velho-RO, Rio Branco-AC, Goiânia-GO	Guarulhos (matriz), Itajaí (filial)		Não se aplica	Regiões Sudeste e Centro-Oeste	Não armazenam produtos farmacêuticos
Não se aplica	Regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste, Norte	Todo o território nacional		Regiões Sul, Centro-Oeste, Sudeste, Nordeste	Regiões Sudeste, Centro-Oeste	Todo o território nacional
5.152 Toneladas	n.i.	37.332 Toneladas		Iniciaram no segmento em 2020	1.374.540,5 Toneladas	20 toneladas
Não	Sim	Sim		Sim	Sim	Sim
Não	Sim	Sim		Sim	Sim	Sim
WMS	WMS, TMS, Web-service, Mobile, EDI, Telemetria	WMS		TMS, aplicativo móvel para controle de entrega, controle e monitoramento de temperatura	Sascar, Gertran	WMS, TMS
Não se aplica	Satélital, híbrido	GPRS, Satélital, RFS		Equipamento principal com tecnologia híbrida (GPRS e satélital), redundância com bloqueio independente e rastreador na carreta	GPRS, iscas	Omnilink, Sascar
Não se aplica	Sim	Sim		Sim	Sim	Sim
Controle de Temperaturas nos ranges -86º C a -65º C, -28º C a -18º C, 2º C a 8º C, 15º C a 25º C e 15º C a 30º C	Armazenagem, transporte rodoviário (entregas expressas, cargas fechadas e distribuição fracionada)	Aramazenagem, distribuição, etiquetagem, ciclo		Operações customizadas para o mercado farmacêutico, baús intercambiáveis, oferecendo de três a quatro contêineres com diferentes acondicionamentos para diferentes tipos de carga, transportando diferentes tipos de carga em um mesmo caminhão e para diferentes destinos, transporte de terapias especializadas, atuando no modo "built to suit"	Transporte, armazenagem	Transporte de medicamentos e insumos farmacêuticos comuns e de controle especial, cosméticos, produtos para saúde e saneantes



Azevedo, da Ativa: O setor exige mão de obra especializada, que entenda como funciona o segmento e consiga passar o detalhamento para o restante da equipe

de temperaturas, áreas controladas e equipamentos qualificados com periodicidade de sete dias nas temporadas de inverno e verão”, diz, agora o gerente de Logística da Embragen.

Desafios

Diante de tantas exigências, quais são os desafios a serem enfrentados na logística farmacêutica? Azevedo, da Ativa, aponta o alto investimento na construção de uma estrutura moderna que atenda aos clientes de forma muito eficiente e com qualidade, que lida não só com cargas de alto valor agregado, mas que requerem o armazenamento com especificidades de alto nível (controle de temperatura e

umidade). Além disso, é preciso contar com mão de obra especializada, que entenda como funciona o segmento e consiga passar o detalhamento para o restante da equipe, e com treinamento constante para os profissionais, pois as exigências da indústria devem ser observadas, especialmente quanto às condições de armazenagem e temperatura, áreas segregadas e integração com todas as áreas.

Cristiane, da Via Expressa, também destaca que um dos desafios encontrados é o fator humano sendo fundamental para o sucesso na distribuição – qualquer procedimento inadequado significa risco para a saúde do consumidor final.

Lucy, da DMS Logistics.

“Na verdade, os cuidados envolvem controle e monitoramento

Outro principal desafio é o monitoramento, que visa à integridade dos produtos farmacêuticos durante seu processo de distribuição, que deve ser realizado por profissionais qualificados e pautado nas Boas Práticas de Transporte de Medicamentos. São estas práticas que asseguram as condições adequadas de transporte, armazenagem e movimentação das cargas. As distribuidoras devem seguir rigorosamente as diretrizes para garantir o controle de qualidade dos produtos.

Fabio, da Gobor, também diz que, dentre os muitos desafios podem ser citados os altos investimentos em taxas públicas, estrutura operacional e capital humano, tanto para atender ao que determina a legislação, que constantemente traz mudanças importantes, quanto para atender ao mercado, que além das exigências nacionais do segmento, traz requisitos da indústria, baseando-se muitas vezes em critérios de boas práticas e qualidade internacionais.

Também pelo lado financeiro é feita a análise de Daniela, da Braspress. Ela destaca que o grande desafio é conseguir fechar a equação financeira, para conseguir atender os três grandes demandadores dos serviços: 1 - A área de qualidade das indústrias, orientadas pela ANVISA, VISAS municipais e algumas com padrões internacionais, cada vez mais exigentes em relação aos controles e processos de toda a cadeia na distribuição; 2 - A área de logística e a cobrança pelo SLA de entrega, num mercado cheio de destinatários (grandes redes e distribuidores) com suas políticas de recebimento próprias, e pouco "fair" em relação à estrutura necessária para a efetivação da entrega, o que pode gerar desperdício na cadeia e, consequentemente, aumento no custo do serviço; 3 - A área de compras, que procura sempre achar as margens dos parceiros, buscando, através de novos BIDS, o melhor preço, independente da

qualidade do serviço prestado. A análise dos desafios da logística farmacêutica feita por Trajano, da Soluciona, também é bastante ampla. Ele diz que, dada a complexidade de cumprimento regulatório, é necessário ter uma organização de equipamentos e capacitação que garanta uma relação de custo x esforço com viabilidade competitiva. Um desafio de grande relevância é garantir recursos tecnológicos adequados para controle e monitoramento de temperatura em todas as etapas da cadeia.

De modo detalhado, continua o COO da Soluciona, podemos traçar o cenário de desafios da logística far-



Fabio, da Gobor: A terceirização neste segmento é muito diferente da subcontratação para o transporte de carga geral, porém não é novidade



Daniela, da Braspress: O mercado farmacêutico é extremamente sensível à performance de entrega e sempre em busca de melhoria de processos e inovação



Trajano, da Soluciona: "A ANVISA permite, atualmente, apenas a terceirização de serviços de transporte e armazenagem, incluindo expedição

macêutica da seguinte maneira: Os diferentes tipos de medicamentos requerem diferentes acondicionamentos; Os de cadeia fria, por exemplo, devem ser transportados a temperaturas entre 2°C e 8°C. Já os de cadeia seca devem ser transportados a temperaturas entre 15°C e 30°C; A depender do destino, algumas remessas precisam combinar diferentes modais, como transporte rodoviário e aéreo, geralmente necessitando de diferentes empresas de logística para isso; As distribuidoras sempre tiveram estoques gigantes e frequentemente sofrem com a demora e o "engessamento" do sistema de entregas;

Hoje, elas preferem operar com estoques menores, contando com mais agilidade e flexibilidade das empresas de logística para atender a diferentes Centros de Distribuição. Quanto ao mercado de terapias especializadas, Trajano coloca que essas cargas são bastante específicas e abarcam produtos oncológicos, cardiológicos, para transplante e para o tratamento de doenças imunológicas e metabólicas.

A entrega final geralmente é feita em hospitais, clínicas, consultórios ou residências onde existam pacientes de home care sob supervisão médica, incluindo também materiais médicos educativos e amostras grátis.

O setor no pós-pandemia

Agora, neste momento de volta ao “normal”, como está sendo a logística no segmento farmacêutico?

O que tem sido mais requisitado? O que mudou na demanda e na distribuição? Quais os produtos mais requisitados e por quê? Qual a frequência de reposição? Veja a seguir o que falam alguns dos participantes desta matéria especial.

Azevedo, da Ativa: A logística de produtos farmacêuticos ou a indústria farmacêutica tende a ser menos suscetível às oscilações da economia, por conta da necessidade do produto farmacêutico, e assim o segmento obteve um crescimento de faturamento de 11,16% em um período de 12 meses – comparativo realizado entre julho de 2019 e julho deste ano, conforme informado pela Federação Brasileira das Redes Associativas e Independentes de Farmácias (Febrifar). Dessa forma, não foram notadas alterações de demanda ou mudança de frequência de reposição de forma geral.

Daniela, da Braspress: O volume de carga para abastecimento de grandes redes e distribuidores tem aumentado consideravelmente desde julho. Esse aumento pode estar sendo impulsionado pelo auxílio emergencial liberado pelo governo, que está permitindo o acesso a medicamentos a uma classe menos privilegiada. E agora no último trimestre, há, ainda, o aumento gradual de abastecimento desses grandes centros para suportar o período de férias coletivas da indústria farmacêutica.

Oliveira, da Embragen: Hoje os maiores requisitos são: Flexibilidade, preços, prazos de pagamento e atendimento personalizado. Os horários de recebimento das cargas oriundas de zona primária foram os que mais mudaram, fazendo com que o terminal aumentasse o seu efetivo nos horários após as 20 horas, finais de semana e feriados. Quanto aos produtos mais requisitados, no sentido do recebimento e abastecimento do mercado, são os laboratoriais, testes de Covid e EPIs, porque todos eles estão ligados ao

combate ao Covid. E, quanto à frequência de reposição, para alguns itens a chegada e saída passaram a ser diárias, e outros semanais – com mudanças em relação ao mesmo período sem o cenário do Covid.

Fabio, da Gobor: A distribuição está se mantendo em alta, tanto que a Gobor antecipou os projetos de expansão previstos para 2021, atendendo essa alta e colocando em prática projetos que estavam parados. No início da pandemia, a frequência de reposição de produtos farmacêuticos por parte dos clientes aumentou, desta forma, de modo proporcional, a demanda por transporte também aumentou, mas com a retomada da ‘normalidade’ a volumetria programada tem sido retomada, facilitando a programação e roteirização diária.

Viana, da IBL logística: Hoje, o que tem sido mais requisitado são a qualidade nos serviços e a redução de custos. Quanto à mudança na demanda e na distribuição, a empresa entende que ela foi no aumento da volumetria. Houve um crescimento de 25% neste período, principalmente na movimentação de produtos para exames laboratoriais. Isto porque, devido à pandemia, a população começou a fazer um tratamento preventivo. Sobre a frequência de reposição, no caso da empresa, ela sempre foi diária e assim se permaneceu.

Mírian, da Transrefer: O segmento farmacêutico é, economicamente, muito forte, é um mercado que dificilmente entra em crise, sempre mantém um movimento acima da média dos outros e é uma indústria que se renova e se adapta muito rapidamente. O que têm sido mais requisitado hoje são a agilidade e a

confiabilidade nas informações e o cumprimento do lead time acordado para cada mesorregião acima de 98% de performance exigida pela indústria. No início da quarentena houve um grande aumento no volume, devido às incertezas do mercado, porém com o aumento da duração e das restrições, não somente as indústrias, como os destinatários também começaram a não receber, esta foi a maior dificuldade. Hoje, com as adequações de todos, a necessidade de demanda está se normalizando. No início da pandemia, os produtos mais requisitados foram os químicos, voltados a limpeza industrial, agora com o mercado aquecendo, matérias primas para abastecimento das fábricas voltam a ter alta demanda. As indústrias estavam com seus estoques praticamente vazios devido à indefinição do mercado, com a reação de agora, as reposições estão sendo praticamente diárias, pois as dificuldades de encontrar matéria prima e insumos são crescentes.

Cristiane, da Via Expressa: Hoje, o que tem sido mais requisitado é o serviço especializado com entrega imediata. Com relação à demanda, aumentaram o número de clientes e a quantidade de envios, enquanto o prazo de entrega de alguns diminuiu. Com os protocolos obrigatórios adotados pelos órgãos governamentais e de saúde houve a necessidade de uso de máscaras de proteção por toda a população, e não somente por parte dos profissionais da saúde como era antes. Dessa forma, o consumo aumentou consideravelmente e houve uma alta rotatividade nas prateleiras dos comércios, com isso a frequência de reposição se tornou diária, diferente do que era antes, em que os prazos para reposição eram muito mais extensos. Logweb

Embarcadores: Logística farmacêutica praticada através de vários modais para enfrentar os desafios

Para ser ágil e segura, principalmente em época de pandemia, a logística praticada pelos embarcadores do segmento se utiliza desde o modal marítimo até o aéreo, passando, logicamente, pelo rodoviário.

Farmácias Pague Menos: Transportadora faz parte do grupo

A Pague Menos utiliza uma transportadora terceirizada, mas que faz parte do grupo. “Essa opção foi feita devido ao grau de especialização que a única rede de farmácias presente em todo o Brasil exige logicamente. Ainda assim, a frota é dedicada e a operação é acompanhada hora a hora pela torre de controle. Nossa empresa terceirizada é a L'Auto Cargo. E, além do transporte rodoviário, e devido principalmente às dificuldades logísticas para a região Norte, também fazemos uso dos modais aéreo e fluvial.”

A explicação é de **Renan Vieira**, diretor de Supply da Pague Menos. Ele também informa que são usados mais de 300 veículos, realizando cerca de 150 viagens por dia. Eles saem dos cinco CDs próprios da empresa – Fortaleza, CE, com 100.000 m² de área total e 40.000 m² de área construída; Hidrolândia, GO, com 150.000 m² de área total e 30.000 m² construída; Jaboatão dos Guararapes, PE, com 12.000 m²; Simões Filho, BA, com 8.000 m²; e Contagem, MG, com 12.000 m² – para todos os estados da federação e Distrito Federal.

Sobre o relacionamento empresa/transportador, Vieira diz que é muito bom e construído por anos com muito sucesso. Mesmo assim, a empresa pretende ampliar



a quantidade de parceiros logísticos, visando um salto de qualidade e gestão. “Claro que ainda assim temos oportunidades de melhoria, como a frequência de entrega e janelas de entrega em loja. É necessário avançar nessa qualidade de entrega para que tenhamos maior eficiência em loja, uma execução de qualidade e o mínimo de atrito com o cliente.”

Desafios logísticos – O maior desafio logístico enfrentado é, sem dúvida, a baixa qualidade da malha logística do país, pensando tanto em estradas em mau estado quanto em uma falta de opção por mais modais. Ainda segundo Vieira, isso traz um desafio, por exemplo, na hora de chegar até unidades que levam saúde e acesso ao medicamento em pontos mais interioranos dos estados.

Além disso, outro fator importante envolve as diferenças fiscais/tributárias entre os estados.”

Tudo isto se complica ainda mais se considerarmos que a operação de transporte de medicamentos possui muitas especificidades e uma legislação rigorosa. “Precisamos cuidar de vários processos para garantir que os medicamentos cheguem ao cliente com toda a qualidade exigida. Entre esses processos, podemos listar: sistema de qualidade/Boas Práticas de Armazenamento e Distribuição; controle de entrada e saída de lotes; auditoria dos sistemas de qualidade; controle de umidade e temperatura nos CDs; controle de temperatura nos veículos de transporte; e sistema de qualificação de fornecedores, que são documentos que validam a qualidade e capacidade de ser fornecedor.”

Para se adequar a estas peculiaridades do setor, e também buscar soluções para os problemas enfrentados, a Pague Menos investe em sua frota para uma redução do Lead Time de entrega e ampliou os controles de monitoramento. “Revisitamos as inteligências de algoritmo, distribuição e estoque. E com a pandemia ampliamos a experiência omnichannel do cliente com ferramentas como 'Clique

& Retire', na qual o cliente pode realizar a compra online e retirar diretamente na loja, e 'Prateleira Infinita', na qual o cliente realiza a compra na loja, e caso o produto em questão não esteja em estoque no momento, ele recebe em casa. Além disso, aportamos investimentos em estoques, com a disponibilidade de produto no centro da experiência de consumo, e implementamos entrega expressa, entre outros", diz o diretor de Supply da Pague Menos.

A estes procedimentos se juntam outras soluções logísticas, como as torres de controle, que acompanham diariamente todos os indicadores dos CDs e dos transportadores; uso de gestão da rotina dentro dos CDs; utilização de tecnologia pick to light nos CDs de maior porte; além do início de implantação da cultura lean nos CDs.

Pandemia – Durante a pandemia,

em termos de operação, a empresa teve um aumento importante na relevância do e-commerce. Dentro dessa ótica, foi necessário reforçar os parceiros "last mile", desenvolver maior inteligência de estoques e redobrar a atenção com a disponibilidade em todos os canais. O cliente digital é mais exigente, menos fidelizado e demanda uma experiência de compra fluida e sem atrito, reforça o diretor de Supply Chain.

"Acreditamos que as mudanças impostas pela pandemia vieram para ficar. O choque de realidade enfrentado por todos os players do mercado em relação à mudança no mix de venda, mudança no comportamento de compra (canais) e nível de exigência dos clientes são tendências que permanecerão."

As Farmácias Pague Menos são a primeira rede varejista presente

nos 26 estados da Federação e no Distrito Federal, desde 2009. Hoje, a rede conta com 1.112 lojas, 798 unidades do Clinic Farma e mais de 20 mil colaboradores que atuam em 327 municípios. Com produtos e serviços voltados para a saúde e bem-estar, a Pague Menos atua no mercado de varejo de especialidade, seguindo o conceito de drugstore, ou seja, focado em medicamentos de referência (marca) e genéricos, sujeitos à prescrição médica ou over-the-counter ("OTC"), produtos polivitamínicos e de perfumaria, os quais incluem artigos de higiene e beleza, compondo, aproximadamente, 15,6 mil itens adquiridos de 440 fornecedores diferentes. Além de oferecer a venda de medicamentos formulados através de seis farmácias de manipulação, com produtos sob medida para os clientes.

SUA TORRE DE CONTROLE LOGÍSTICA

Suite de aplicativos HODIE



Escritório Showroom



- Simples
- Multiplataforma
- Integrada
- Colaborativa
- Intuitiva
- Completa



Ashland: falta mão de obra capacitada

A Ashland Comércio de Especialidades Químicas do Brasil fornece matéria prima para as áreas farmacêutica, cosmética, de bebidas e indústrias químicas, atuando com um Operador Logístico terceirizado, a Nova Logística. “A media é de sete veículos diários e as entregas são todas em São Paulo. Para fora de São Paulo nossos clientes usam os redespachos. Também usamos os modais marítimo e aéreo para importação”, explica Mauro Cotrufo, coordenador de Logística da Ashland. Ele também destaca que a empresa não tem CDs próprios e que o maior desafio logístico enfrentado é contar com um parceiro de alta performance com um custo compatível com o processo. “Também temos o desafio das entregas com agendamento e seguir as especificações dos nossos clientes para o recebimento dos materiais. A solução para estes problemas seria termos pessoas com maior capacitação e conhecimento na área, já que, normalmente, os Operadores Logísticos/transportadoras, para diminuir custo, têm funcionários com nível de conhecimento e discernimento muito baixo, não temos mão de obra especializada.”

Cotrufo também fala dos diferenciais da logística no segmento em comparação à de outros setores, salientando que é muito grande, pois as exigências, normas e legislação para o segmento farmacêutico são muito mais exigentes. “Para atuar neste segmento, a nossa empresa adotou como fundamento a excelência em Supply Chain, com investimento em funcionários e em tecnologias para atender os clientes.

Grupo Mafra: CDs em várias regiões

O Grupo Mafra é um ecossistema especialista em cuidado, composto por empresas que conectam todos os elos da cadeia da saúde, com indústrias, distribuidoras e operação logística referenciais no setor da saúde. Com o propósito de cuidar de cada vida através da simplificação da gestão de materiais e medicamentos, a companhia atua de forma integrada desde a fabricação até a entrega ao cliente final.

“O Grupo Mafra é o maior ecossistema de soluções para saúde do Brasil. Está presente na cadeia da saúde de forma completa, com portfólio de quase 10.000 SKU’s, e é líder na fabricação e distribuição de materiais e medicamentos hospitalares, com produtos e soluções presentes em mais de 97% dos leitos do país.”

Ainda segundo **Lúcio Flávio Bueno**, diretor de Operações do Grupo Mafra, em distribuição, são mais de 20 unidades operacionais e Centros de Distribuição em todas as regiões do território brasileiro. A companhia opera com 87% de entregas através de frota própria, que conta com cerca de 200 veículos.

“A opção de ter uma frota e Operador Logístico próprios é por entender que o serviço de entrega faz parte do ‘core’ da nossa empresa, visto que lidamos com vidas e precisamos garantir a disponibilidade do produto no local e no momento necessários ao consumo, construindo, assim, uma relação de confiança e a certeza de entrega ao cliente. Independentemente de situações ou cenários como já experenciados, como greve e mesmo a pandemia, que possam gerar dificuldades operacionais, estamos preparados para adversidades. Nossos motoristas são treinados, conhecem todos os nossos parceiros e a peculiaridade de cada um dos produtos oferecidos, e os clientes, por sua



vez, confiam em nossa prestação de serviço e cumprimento de rigorosos SLAs (compromissos de nível de serviço). ”

Falando sobre o relacionamento com os fornecedores de serviços, Bueno diz que, como a fabricação (Cremer), distribuição (Mafra Hospitalar, Expressa, Tecnocold e Diagnóstica) e o Operador Logístico/transportador (Health Log) fazem parte do mesmo ecossistema pertencente ao Grupo Mafra, as operações são integradas, o que permite um bom relacionamento e conhecimento em toda a cadeia logística e a possibilidade de oferta de soluções que se potencializam. “Para outras indústrias/clientes, procuramos desenvolver o maior número de integrações possíveis, de forma a prover uma visibilidade operacional que também proporcione um bom relacionamento e transparência. Graças à conquista da confiança dos clientes, conseguimos atuar prestando uma espécie de consultoria, o que em momentos como o da pandemia foi fundamental para garantir o abastecimento de itens básicos de saúde. Conseguimos gerar valor para toda a cadeia, desde a contribuição dos JPs com as indústrias farmacêuticas, que são nossas parceiras, até soluções personalizadas para os clientes. Somos parceiros da indústria e dos clientes, o trabalho

em conjunto possibilita ao cliente ganhos de eficiência, redução de custos e otimização de estoques e operação.”

Ainda em termos de logística, Bueno lembra que operam com 93% da capacidade da frota diariamente, mantendo rigorosamente em dia as manutenções preventivas e o cumprimento das RDC's (Resoluções da Diretoria Colegiada) que normatizam operações logísticas no mercado da saúde. Mantém uma política de renovação da frota, cujos veículos possuem no máximo quatro anos. “Pelo posicionamento estratégico dos Centros de Distribuição, a rodagem é menor se comparada à de outros players, o que também gera economia em combustível, manutenção, pedágios e carga horária de trabalho dos motoristas e potencializam a qualidade das entregas. A rodagem é de aproximadamente 1.120.000 km/mês (cerca de 5,6 mil km/mês por veículo) – o que corresponde a 28 voltas em torno da Terra.” Por se tratar de materiais de saúde, a estratégia é estar o mais próximo possível dos clientes, e funcionar como um pulmão para garantir quaisquer demandas emergenciais dos hospitais.

Também vale destacar que toda a frota do Grupo Mafra já atende à legislação Proconve P7 – veículos geração EURO V. Trata-se de um conjunto de normas regulamentadoras que visa a diminuição da emissão de poluentes de veículos movidos a diesel. Oficialmente, no Brasil, ele é chamado de Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores, o PROCONVE P-7.

Visto que o Brasil possui dimensões continentais, ampla variação climática e carência de infraestrutura, o Grupo Mafra também usa o modal aéreo, para entregas na região Norte e parte da região Nordeste, alcançando cerca de 97% dos leitos do Brasil. Outro papel importante do modal aéreo é a importação direta de insumos, principalmente EPI's neste momento, em que novos protocolos de seguran-

ça foram implantados para prevenção tanto dos profissionais de saúde como de toda a população. Porém, devido à escassez de voos em decorrência da pandemia (91% da malha aérea foi suspensa), foi necessária a adequação das operações para o modal rodoviário, com o desafio de manter o mesmo SLA (nível de serviço) junto aos clientes. A proporção de entregas via modal rodoviário em 2020 passou de 57% para mais de 80%.

Com relação à armazenagem, são 15 Centros de Distribuição, nas regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste.

CD's Mafra Hospitalar

Localidade	Área (m²)	Posições-Paletes
Ribeirão Preto	11.236	9.271
Catalão	5.540	4.797
Brasília	4.500	4.840
Londrina	3.289	2.614
Recife	2.970	2.500
Cajamar (Cordis)	728	160
Jatay	4.680	1.800
Jatay II	5.850	5.180
Cajamar (Himes)	13.000	4.500
Curitiba (Cross docking)	350	n.a.
Marília (Cross docking)	400	n.a.
Lajeado (Cross docking)	924	360
Indial	15.000	14.000
Pousos Alegre	13.900	13.000
Caucaia (CE)	1.000	800

Desafios – A recorrência e a administração de estoques sem dúvida são pontos cruciais quando se fala em logística para o setor de saúde como um todo, e o ano de 2020 deixou clara a importância de se ter uma estratégia bem estruturada.

O Grupo Mafra trabalhou para garantir o abastecimento de medicamentos e materiais hospitalares no setor privado e público diante da alta de custos globais, da possível falta de suprimentos, do cancelamento de 91% dos voos nacionais e da falta de uma rede de transportes brasileira apta a atender a demanda simultânea. Tudo isso em escala nacional no imenso território brasileiro.

Como a demanda por insumos básicos de proteção EPI's (máscaras, luvas, aventais etc.) e dos medicamentos pede entregas recorrentes, o desafio é potencializado pela alta dependência

GESTÃO DE FRETE

Otimize o seu transporte de cargas em um só lugar, de forma 100% online e gratuita.



- Fortaleça sua relação com seus TAC's
- Planeje melhor suas viagens
- Negocie com mais de um motorista ao mesmo tempo
- Emite todos os documentos
- Tenha a visibilidade completa de toda a operação
- Conta digital e antecipação de recebíveis para os motoristas

CONTATO

comercial@nimbi.com.br

(11) 3135-8052

www.nimbi.com.br

do Brasil das indústrias estrangeiras, aumentando o risco de desabastecimento em cenários adversos e aumento do custo devido à variação cambial.

“Nestes desafios, a tecnologia pode ser um forte aliado no entendimento das necessidades e comportamentos do cliente. A tecnologia para gestão de estoques – que envolve soluções de VMI (Vendor Managed Inventory), a Gestão Compartilhada de Estoques entre fornecedor e cliente – tem papel essencial nessa estratégia. Com o melhor uso da tecnologia, reduzimos a necessidade de mais espaço para acomodação de estoques e obtivemos, consequentemente, melhoria no fluxo de caixa para aquisição desses produtos.”

Bueno também conta que, aliada ao serviço de VMI, a Health Log, Operadora Logística do Grupo Mafra voltada exclusivamente ao mercado da saúde, passou a oferecer uma estrutura de armazéns – um projeto nomeado de “estoque zero”, que possibilita a redução de estoques de forma significativa nos hospitais e simplifica o processo de recebimento de materiais e medicamentos hospitalares, além de proporcionar ao cliente espaço e condições para ampliar as áreas voltadas para os pacientes e se dedicar exclusivamente ao atendimento médico, permitindo foco total na jornada do paciente. Com o sistema de monitoramento remoto de estoques e acompanhamento de informações em tempo real, é possível tomar as melhores decisões diante das variações de demanda e curvas de pico de forma colaborativa e consultiva junto com os clientes.

Diferenciais – O relacionamento próximo do cliente, o entendimento da demanda da saúde e o investimento em tecnologia são os diferenciais do grupo que proporcionam esse nível de atendimento. “Temos disponível uma plataforma de tracking de todas as nossas entregas, sendo possível o monito-

ramento em tempo real de toda mercadoria desde o embarque até a entrega final com a disponibilização do comprovante de entrega.”

Além disso, o Grupo está investindo em uma tecnologia de Customer Care que melhora a eficiência de processos simples e, principalmente, a experiência do cliente, o qual conseguirá acompanhar de forma ágil e fácil toda a sua jornada dentro do Grupo e terá atendimento através da assistente virtual, Mel, desenvolvida com tecnologia de Machine Learning.

Bueno também fala que o Grupo oferece uma gama de soluções e serviços direcionados ao mercado de saúde, como Operador Logístico para terceiros, processo de nacionalização de mercadorias, processo de consignação de mercadorias, armazéns gerais, VMI, fracionamento de mercadorias e montagem de kit’s de EPI’s, transporte de produtos e medicamentos controlados pela ANVISA.

Estas soluções visam atender aos clientes da área de saúde, pois promovem redução de custos com armazenamento, distribuição e transporte.

Pandemia – Durante a pandemia, o Grupo Mafra passou a realizar o abastecimento emergencial de máscaras, luvas e testes, entre outros produtos considerados prioritários (90% dos insumos necessários ao leito hospitalar), ampliou turnos de trabalho e aumentou o investimento na operação.

Além disso, o Grupo iniciou a produção própria de álcool em gel e máscaras em seu polo industrial da Cremer, em parceria com fábricas da região que, por conta da pandemia, iriam paralisar suas operações, garantindo emprego e renda para centenas de pessoas.

Outra medida foi descentralizar o estoque. Se antes um item ficava concentrado em apenas alguns Centros de Distribuição, agora esses CDs recebem uma variedade maior

de produtos, que assim chegam mais rápido aos clientes. A empresa adquiriu ainda 15 veículos para reforçar a frota.

No momento mais crítico, também foi feito um forte trabalho para trazer produtos de outros países. Bueno conta que a indústria brasileira não estava preparada para a demanda que surgiu. Em abril, o Grupo Mafra fretou três aviões da Latam para buscar 13 milhões de máscaras importadas da China. Também importou 42 contêineres da Malásia, com 84 milhões de pares de luvas.

A Health Log reforçou o seu papel como parceiro estratégico, customizando novas soluções para atendimento aos hospitais na sua nova realidade. “A expertise no segmento da saúde de todo o Grupo, a eficiência das operações unindo tecnologia à frota própria e aos CD’s estrategicamente posicionados nas principais regiões do território brasileiro têm permitido abastecer hospitais em 24 horas ou, em algumas localidades mais distantes, em até 72 horas, mesmo com a alta no volume de pedidos”, explica o diretor de Operações do Grupo Mafra.

Sobre se estas mudanças vieram para ficar ou se são apenas temporárias, ele destaca que, além de protocolos de segurança que se tornaram parte do dia a dia do Grupo e permanecerão, elas vieram para ficar na estratégia e relacionamento entre empresas. Reinvenção e união da cadeia como um todo em busca de soluções são partes de um aprendizado coletivo em todos os setores.

“Ser um ecossistema da saúde e apoiar nossos parceiros desde a fabricação de produtos, distribuição e oferta de soluções e serviços é nossa essência.

Hoje, com a estrutura de Centros de Distribuição, gestão de estoques e veículos próprios, cobrimos quase 97% do mercado hospitalar privado com nossa logística própria em até 48 horas, e mais de 81% em até 24 horas.” 



Moldando Soluções Sustentáveis

**HÁ 45 ANOS CONSTRUINDO
UMA HISTÓRIA DE SUCESSO
ESPECIALIZADO EM TRANSPORTES
E SERVIÇOS DE ALTA PERFORMANCE!**



A gente sabe o que faz.



PILARES:

Segmentos:

- Acabamentos de Construção Civil
- Agronegócio
- Automotivo
- Calçados
- Cosméticos
- Embalagens
- Máquinas e Equipamentos
- Mineradoras (abastecimento)
- Papel e Celulose
- Químico e Petroquímico
- Suprimentos, Compras e MRO
- Têxtil

Serviços:

- Carga fracionada
- Lotação LTL e FTL
- Inbound
- Outbound
- Importação
- Exportação
- DTA
- Operações Just in Time
- Distribuição nas regiões sul, sudeste e nordeste.
- Cargas expressas / Dedicado
- Aéreo / Operação 24 Horas
- Gestão e Monitoramento / 24 Horas
- Followay (Diligenciamento)

**INBOUND
OUTBOUND**
IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO (DTA)

**OPERAÇÕES DIÁRIAS:
SUL, SUDESTE E NORDESTE.**



f in @
(51) 3462.3500
www.modular.com.br



Carga Projeto: Pelas dimensões, são exigidos cuidados especiais visando ao transporte com segurança

Além dos equipamentos adequados para atuação neste segmento, também é preciso atender as normas que dizem respeito à adequação da carga à plataforma dos conjuntos transportadores e suas capacidades de tração. Principalmente para os pesos e dimensões especiais.

Quantas vezes não nosparamos com cargas imensas, desproporcionais até, sendo transportadas pelas ruas e rodovias, ou mesmo por navios. Estas são as carga projeto.

O que as caracteriza, de acordo com Roberto Croce, Regional Director LATAM da GEFCO Forwarding, são três aspectos principais: 1. Suas dimensões, pesos e características gerais, que via de regra são excedentes em dimensões quando comparadas ao tamanho de um contêiner de 40' Dry – e ao peso total que via de regra excede o de uma carreta convencional, ou seja, 25 ton; 2. A condição de consolidação ou não num determinado número de embarques, por fazer parte de um conjunto ou sistema e que possa estar inserido numa demanda especial; 3. Carga que esteja inserida em protocolos ou medidas legais e/ou de isenção ou benefício fiscal tarifário que estejam incluídas dentro de uma demanda ou embarque específico.

Para ilustrar, Croce cita os tipos de cargas mais transportados pela empresa e os serviços oferecidos. No tocante a carga especial ou projetos, a GEFCO tem operado, mais recentemente, com peças e equipamentos para a indústria automobilística e de duas rodas, peças de reposição para itens de não duráveis de mineração (correias transportadoras), guindastes, carretas mo-



Croce, da GEFCO: Alguns segmentos continuam implantando os projetos que haviam sido programados. Num lead time estendido, porém dando prosseguimento

dulares hidráulicas, estruturas metálicas para construção industrial, máquinas de linha “amarela” para obras de engenharia ou infraestrutura, peças para supply boats de embarcações do segmento óleo e gás e painéis solares para usinas fotovoltaicas, entre outros. E a empresa oferece uma diversa gama de operações logísticas nos modais rodoviário, marítimo, aéreo, e os seus mais diversos arranjos no conceito ponto-a-ponto. Em adição ao transporte propriamente dito.

“Normalmente consideramos carga projeto uma carga com dimensões fora do padrão de contêineres e/ou carretas no modal rodoviário”, comenta, agora, Carlos Souza, gerente da Divisão de Cargas Projeto da Al-

log International Transport. Ele cita os tipos de cargas mais transportados pela empresa: Na importação, todo tipo de maquinário para indústrias. Na exportação, o segmento de barcos de luxo, maquinário para indústria cervejeira, caminhões, implementos agrícolas, etc.

Exigências

É óbvio que, pelas dimensões e características, este tipo de carga impõe exigências específicas para sua operação, tanto em termos de equipamento, quanto de leis e procedimentos.

Croce, da GEFCO, diz que um dos principais tipos de equipamentos empregados envolve os para transporte rodoviário especial em pesos e dimensões, visto que a quase totalidade do transporte de cargas projeto no Brasil se dá por modal rodoviário, ou ainda por modal rodofluvial. “Se pensarmos em cabotagem, são usadas balsas para navegação de longo curso.”

No segmento rodoviário são necessários cavalos mecânicos especiais com três ou quatro eixos configurados com tração 6x2, 6x4 e 8x4, bem como uma diversa gama de semirreboques especiais, como pranchas de comprimento especial, pranchas rebaixadas, carretas extensivas, linhas de eixo modulares hidráulicas, plataformas rebaixadas, gondolas ou vigas hidráulicas, enfim equi-

pamentos a depender da faixa de peso da carga que se pretende ter como oferta da solução, bem como do mercado alvo do transportador.

Em termos de legislação no modal rodoviário – continua o Regional Director LATAM da GEFCO – é necessário atender as normas do DNIT-MT (resolução 001/2016) no que diz respeito à adequação da carga à plataforma de carga dos conjuntos transportadores e suas capacidades de tração. Em especial para os pesos e dimensões especiais. Bem como o acompanhamento dos eventuais reforços necessários na Obras de Arte Estruturais (OAR) ao longo do trajeto, acompanhamento e gestão do trabalho das empresas concessionárias, de telefonia, eletricidade e de fibras ópticas, bem como monitoramento e/ou rastreamento dos conjuntos transportadores.

“Na visão do Agente de Cargas, é preciso ter know-how nesse tipo de operação, para escolher os parceiros corretos que atendam todas as exigências de cada tipo de operação com base na carga movimentada”, complementa Souza, da Allog.

Pandemia

Já falando sobre os efeitos da pandemia no segmento de cargas projeto, abrangendo o que exigiu, o que mudou, quais os segmentos mais impactados, quais as cargas mais transportadas neste período e por que, o gerente da Divisão de Cargas Projeto da Allog diz que este segmento, no Brasil, tem sua base forte nos investimentos das indústrias em construção e/ou reforma de indústrias e parques fabris, exigindo importação de estruturas e maquinários. Para esse segmento específico houve um efeito direto da pandemia, por conta da retração da economia brasileira.

“Por outro lado – continua Souza –, temos o exemplo do segmento de barcos de luxo, que já despon-



tava como um bom exemplo de produto exportável, porém com a pandemia e desaquecimento da economia interna, os estaleiros focaram seus esforços nas vendas internacionais, aumentando consideravelmente o volume de exportação desse segmento.”

Croce, da GEFCO, concorda que a retração da atividade econômica fez com que muitos dos projetos que estavam em andamento fossem temporariamente paralisados/postergados. Em especial os que envolviam conteúdos importados. O que se observa neste momento é uma corrente de comércio favorável aos exportadores, muito por conta das taxas de câmbio.

“Os fabricantes positivamente impactados são as filiais brasileiras das transnacionais com plantas industriais no Brasil, e que estão sendo bastante competitivas. Incluem-se neste grupo empresas brasileiras como a WEG e Aeris Energy, que produzem materiais de alto valor agregado no seu nicho, e que têm atuação comercial global.”

Diante deste cenário, o Regional Director LATAM da GEFCO apon-

ta as tendências/perspectivas em termos de cargas de projeto, considerando os reflexos da pandemia na economia como um todo e a sua retomada.

De acordo com ele, alguns segmentos continuam implantando os projetos que haviam sido programados. Num lead time estendido, porém dando prosseguimento. Neste contexto, os tipos de carga que devem ser mais transportados serão máquinas de fabricação, embalagem e envase de bebidas e alimentos, equipamentos de geração de energia (eólica, solar e termoelétrica) e equipamentos para indústria de mineração. “No futuro próximo e médio prazo, equipamentos de construção pesada, como tratores, gruas, guindastes e máquinas ferroviárias para as obras de infraestrutura a serem concessionadas pelo governo federal”, aponta Croce.

Ele é complementado por Souza, da Allog, para quem, com base no cenário atual, as perspectivas seguem a tendência de crescimento para 2021, após a profunda recessão de 2020.

Químico e petroquímico: características da carga manipulada impõem várias exigências e restrições

Por isso mesmo, só os OLs e as transportadoras que têm condições de seguir as normas rigorosas, oferecer treinamento constante e específico e operações seguras, sem comprometer o meio ambiente, podem atuar neste segmento.

O segmento de químicos e petroquímicos é de suma importância para a vida econômica de um país, com a produção de insumos elementares que permeiam por outros segmentos, como de fertilizantes, plásticos, fibras, inseticidas, explosivos, produtos farmacêuticos e outros.

“Por outro lado, também é o ramo industrial de maior mutação tecnológica, sendo cada vez mais necessária a concentração de capital e baixa intensidade do fator trabalho, com elevada automação e investimento de recursos.”

Por fim – continua Manoel Bonfim Brito de Souza Júnior, gerente de Segmento de Oléo, Gás e Petroquímico da TPC Logística Inteligente –, também é preciso destacar que neste setor, um dos fatores importantes, quando comparado a outros segmentos, é a segurança, pelas características dos produtos, sendo preciso, sempre, reduzir os riscos de incidentes e acidentes nas operações de armazenagem, movimentação e, principalmente, distribuição.

“É um segmento que exige um tratamento bem diferente em relação aos outros, pois estamos falando do transporte de produtos químicos, e isso, por si só, já exige cuidados especiais. Fatores como incompatibilidade de produtos, utilização de identificações nos



Lopes, do Expresso Nepomuceno:

Encontrar motoristas qualificados para esta modalidade de transporte é um desafio, pois é sempre um fator restritivo nas contratações

veículos conforme as classes de risco dos produtos transportados, bem como as credenciais exigidas dos motoristas (por exemplo, curso MOPP – Movimentação Operacional de Produtos Perigosos), uso de kits de emergência, entre outros requisitos legais, precisam ser muito bem geridos e fazem toda a diferença, quando comparados com o transporte de outros produtos”, completa Giovani Viana Lopes gerente de Distribuição Corporativo do Expresso Nepomuceno.

Neste mesmo caminho vai a análise de Nilson Santos, diretor de operações e logística da TGA Logística Transportes Nacionais e Internacionais, quando aborda as características da logística no segmento.

De acordo com ele, quando falamos de químicos e petroquímicos, estamos falando de carga perigosa. Só por este aspecto, o transporte desses produtos já se diferencia dos outros segmentos, por ser de alto risco humano e ambiental.

“Transportar esses insumos exige expertise no seu manuseio, capacitação especial dos motoristas, além de licenças e certificações diversas de órgãos controladores, como as emitidas pelo IBA-MA, pelas polícias civil e federal, entre outras. Provavelmente, nenhuma outra mercadoria é capaz de causar danos ambientais graves como esta em questão, se não for transportada com os devidos cuidados e precauções”, adverte Santos.

André Luís Façanha, diretor presidente do Grupo Toniato, é outro profissional a alertar que o segmento químico e petroquímico como um todo exige muita especialização dos seus Operadores Logísticos e transportadoras, uma vez que, além das exigências normais de nível de serviço de excelência com entregas no menor prazo possível, elevada confiabilidade e previsibilidade, ainda há o cuidado com a carga – seja no sentido de assegurar a compatibilidade da mesma em toda cadeia, sobretudo na etapa de distribuição, seja na competência para zelar pela prevenção de eventos

que possam ocorrer. O Operador Logístico e a transportadora – ainda de acordo com Façanha – deve ter estrutura para lidar com casos de qualquer adversidade, investir muito em treinamento, licenças e certificações, como o SASSMAQ – Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade. Além disso, existe a preocupação com o gerenciamento de risco de roubo, onde investimentos relevantes são adotados para atender às exigências das apólices das seguradoras.

“Para a operação de transporte e armazenagem neste segmento é necessário adequação de armazém, certificação SASSMAQ, seguro ambiental, licenças municipais, estaduais e federais, enfim, há uma série de itens necessários para a realização deste tipo de operação. A maioria destes produtos não é distribuída para o consumidor final, o que diferencia também o segmento. Outra questão é que o transporte de produto químico qualifica o transportador, pelas exigências e certificações, principalmente pela SASSMAQ, que possibilita a avaliação do desempenho das empresas que prestam serviço à indústria química. O motorista que conduz este tipo de produto também precisa possuir o curso MOPP, que o habilita a transportar produtos perigosos, sendo um programa preventivo onde o motorista aprende primeiros socorros, como evitar acidentes, direção defensiva e como conduzir no caso de um acidente com produtos químicos. Os veículos para transportar este tipo de produto também precisam ter no máximo 10 anos de fabricação. É necessário, ainda, ter contrato com uma empresa especializada para limpeza de solo, no caso de derramamento de produtos no meio ambiente.”

Todas estas características da logística no segmento são citadas por

Renê Mesquita, diretor presidente, Rice Fagundes, diretor de Operações, e Roberto Luft, gerente Nacional de Vendas, todos da Modular Cargas – Modular Transportes. E, apontando que os produtos químicos e petroquímicos são, muitas vezes, classificados em um perfil de carga perigosa e, por isso, exigem cuidados e elevados padrões de segurança por parte do Operador Logístico, além de uma estrutura adequada de sistemas de tecnologia e profissio-



Façanha, do Grupo Toniato: Um desafio é a parte regulatória que não segue padrões em todas as unidades federativas – existem legislações próprias em algumas cidades

nais treinados e capacitados para operar este tipo de carga, Mauricio Alvarenga, diretor comercial da Log-In Logística Intermodal, faz a sua análise com uma visão da navegação.



“Este segmento está entre os mais representativos em volume transportado na navegação pela Log-In, que opera com os principais players do setor. Atualmente, a Log-In possui quatro serviços com rotas regulares que integram os principais portos do Brasil e Mercosul, sendo eles Atlântico Sul, Amazonas, Shuttle Rio e Manaus, atendendo a três mercados diferentes: cabotagem (todas as cargas que circulam entre portos brasileiros); Mercosul (cargas transportadas entre Brasil e Argentina) e feeder (direcionado aos armadores estrangeiros que não podem operar cabotagem no Brasil).”

Desafios

“Como se pode notar, o principal desafio na logística neste segmento é manter um controle rigoroso no transporte, de forma a evitar qualquer tipo de avaria, uma vez que, em se tratando de produtos químicos, pode causar um grande impacto ambiental”, aponta, agora, Anderson Perez, gerente comercial da Alfa Transportes.

Também falando em desafios, Lopes, do Expresso Nepomuceno, faz questão de destacar que este é um segmento cuja característica não favorece quando há a necessidade de se fazer sinergia. “Por exemplo, se temos ociosidade em algum outro segmento e pensamos em utilizar os equipamentos no segmento químico, há necessi-

Logística Setorial – Químico e Petroquímico					
Nome da Empresa	Alfa Transportes	Budel Transportes	Expresso Nepomuceno	Grupo TGA	
Site	www.alfatransportes.com.br	www.budel.com.br	www.expressonepomuceno.com.br	www.tgalogistica.com.br	
Transportador, Operador Logístico ou Ambos	Transportador	Ambos	Transportador	Ambos	
Principais Clientes no Segmento	Innovative Water, Hexit Científica, Spartan do Brasil	BR, Raizen, Unigel, Innova	Akzo Nobel, Basf, Dovac, Eucatex, PPG	Henkel, Hunstmann, Base Química	
Raio de Atuação no Segmento: Armazenagem	RS, SC, PR, SP, MG, GO, ES, DF	Todo o território nacional	Todo o estado de MG	Osasco/SP, Barueri/SP	
Raio de Atuação no Segmento: Distribuição	RS, SC, PR, SP, MG, GO, ES, DF	Todo o território nacional	Todo o estado de MG	Capital, Interior, Mercosul	
Volume de Itens de Químico e Petroquímico transportado em 2019 (Unidades e/ou toneladas)	n.i.	n.i.	128.000 Toneladas	8.500 toneladas	
Logística Reversa	Sim	Sim	Sim	Sim	
Gestão de Transporte	Sim	Sim	Sim	Sim	
Tecnologias Usadas	TMS	TMS	O2P, Protheus	ERP Back Office, como CRM/ECM/TMS/GCH	
Tipo de Rastreamento Usado	On-line	Onixsat, Mix	Onixsat	Track & Tracing	
Frota Própria	Sim	Sim	Frota propria e agregados	Sim	
Serviços Oferecidos no Segmento	Transporte, armazenagem	Atuam em todas as cargas líquidas e granel sólido	Distribuição, transferências	Transporte, distribuição, logística	

n.i. = Não informado

dade de verificar a compatibilidade do veículo (kits de emergência) e do motorista devido aos itens mencionados. Por outro lado, em caso de sinistro com derrame de carga, o tratamento da situação geralmente é caro, pois exige remoção de salvados por empresa credenciada junto aos órgãos ambientais. Encontrar motoristas qualificados para esta modalidade de transporte também é um desafio, pois é sempre um fator restritivo nas contratações.”

A estes desafios, Marcus Vinicius Budel, diretor da Budel Transportes, acrescenta a dificuldade perante novos entrantes, que não

sabem o custo do transporte de produtos perigosos, trabalham sem os devidos cuidados e com um custo desconexo da realidade. “Para fazermos a carga perigosa chegar em segurança, sem danos e contaminação e com qualidade operacional, consideramos aqui na TGA dois desafios principais: 1. Segurança para todas as partes envolvidas no processo de transporte – desde a coleta e o embarque, passando pelo transporte propriamente dito, até a entrega final. Isso exige equipamentos de proteção individual (EPI) adequados para os operadores, controladores e motoristas, bem como a capa-

citação frequente desses condutores e avaliações periódicas que garantam uma melhoria contínua desse atendimento; 2. Garantir a qualidade da operação por meio de constantes avaliações e análises de riscos e de rota feitas antes de cada embarque de produtos perigosos, além de um gerenciamento operacional que elimine ou minimize os impactos ao meio ambiente durante o transporte”, aponta Santos, da TGA Logística. Já Façanha, do Grupo Toniato, coloca como desafio a parte regulatória que não segue padrões em todas as unidades federativas e, muitas vezes, existem legislações

Grupo Toniato	Log-In Logística Intermodal	Modular Cargas	Terra Master em Logística e Transporte	TPC Logística Inteligente
www.grupotoniato.com.br	www.loginlogistica.com.br	www.modular.com.br	www.terramlt.com.br	
OL	Ambos	Ambos	Transportador	OL
n.i.	n.i.	Brasken, Petronas, YPF, Lanxess, Bayer, Motul, Arlanxeo, Castrol, Brascola, Monsanto	SI Group, Usina Ester, Nexo International, M&S Logistics, Stolt, Italmatch, Eckert & Ziegler, RMI Maxxi Rubber, Sabará, Newport, Hoyer	Petrobras, Braskem, Basf, Dow Química
Todo o território nacional	Armazenagem: Vila Velha, Itajaí e Guarujá	Sul, Sudeste	Todo o território nacional	Refinarias da Petrobras (Araucária-PR, São José dos Campos-SP, Canoas-RS), Polo Petroquímico de Camaçari-BA, Simões Filho-BÁ
Todo o território Nacional	Sul e Sudeste	Sul, Sudeste, Nordeste	Todo o território nacional	n.i.
1.350.000 Tonaladas de carga embalada	Quase 30 mil TEUs transportados por contêineres apenas na navegação	n.i.	n.i.	1.620.000 Tonaladas
Sim	Sim	Sim	Sim	Não
Sim	Sim	Sim	n.i.	Não
TMS, WMS, Control Tower, Inteligência Artificial	WMS	TMS, WMS, aplicativo de baixas	TMS	WMS
Satelital com redundância	Intermodal	GPRS, híbrido	Sascar, 3S	n.i.
Sim	Sim	Sim	Sim	Não
Transporte, armazenagem, gestão de estoque, 4PL, intralogística	Multimodal de cabotagem com ponta rodoviária, importação e exportação para Mercosul, movimentação portuária, cross docking, armazenagem, gestão de estoque, gestão de frota	Armazenagem, transporte, logística reversa, importação, exportação, embarque aéreo	Transporte rodoviário	Armazenagem, movimentação, carga e descarga, manutenção, desembarque aduaneiro

próprias em algumas cidades, gerando complexidade e perda de produtividade para lidar com tudo isso, sobretudo pela característica da carga que não pode, de forma alguma, seguir com outros produtos incompatíveis. Tudo isso faz com que a escala no segmento seja mandatária para assegurar elevado nível de serviço a um custo competitivo, respeitando os requerimentos legais e dos clientes. Por sua vez, Mesquita, da Modular Cargas, considera que os maiores desafios no transporte deste tipo de carga envolvem os riscos ambientais que podem ser gerados por alguma avaria. As exigências

legais e de qualidade que os transportadores necessitam para transportar e armazenar este tipo de produto, conforme já destacado, também podem ser citadas como um desafio. “É relevante o alto custo para manusear, armazenar e transportar esse tipo de produto em sua totalidade de exigências, porém as certificações necessárias qualificam todos os demais serviços da empresa”, completa o diretor presidente.

Alto custo operacional também é citado como desafio por Thiago Veneziani, sócio diretor da Terra Master em Logística e Transporte Eireli. Aqui, os altos custos

envolvem licenças, certificações, seguros, treinamentos de equipe, adequação de veículos e planos de atendimento.

“Vejo como um dos principais desafios da logística neste segmento não só as questões inerentes aos avanços tecnológicos, mas, pensando em questões de segurança, é necessário que se conheça bem o cliente, as suas necessidades, o produto a ser manuseado, seja armazenado, movimentado, transportado e, principalmente, como ele se comporta em ambientes diferentes, buscando sempre negociar uma proposta que tenha como premissa não apenas as

questões financeiras, mas esteja em acordo com os fatores regulatórios exigidos nacional e internacionalmente. Os fatores acima, com o que há de mais moderno em tecnologia, farão com que as grandes empresas que prestam serviços para o segmento de químicos e petroquímicos se destaquem neste mercado competitivo e ansioso por grandes volumes de cargas”, completa Souza Júnior, da TPC Logística Inteligente.

Exigências

Pela complexidade das operações neste segmento, é de se esperar que os embarcadores façam inúmeras exigências junto aos OLs e às transportadoras.

“Os mais corretos exigem certificações, fazem auditorias e acompanham os processos”, diz Marcus Vinicius, da Budel Transportes.

Lopes, do Expresso Nepomuceno, concorda. Primeiramente, exige-se o atendimento aos requisitos legais, o que envolve licenças específicas junto aos órgãos ambientais para o transporte destes produtos. Além disso, os programas internos de treinamento e capacitação de motoristas são pontos requeridos dos grandes embarcadores. Também a idade da frota e uma gestão preventiva e preditiva das manutenções dos veículos são fatores relevantes, pois isso está diretamente relacionado ao índice de sinistros e avarias de produtos.

“Os embarcadores deste segmento são extremamente exigentes, indo muito além da legislação local, sobretudo pela característica dos produtos que comercializam. Muitos deles, por se tratar de grandes multinacionais, nivelam seus requerimentos pelo que encontram de melhores práticas ao redor do mundo”, acrescenta Façanha, do Grupo Toniato. Mesquita, da Modular Cargas, também coloca que os embarca-



dores exigem o controle de qualidade (SASSMAQ) para transporte de produtos químicos, seguro ambiental e todos os itens exigidos



Mesquita, da Modular Cargas:

É relevante o alto custo para manusear, armazenar e transportar esse tipo de produto em sua totalidade de exigências

do transportador”, completam Fagundes e Luft, também da Modular Cargas.

Souza Júnior, da TPC Logística Inteligente, pontua as exigências de uma forma mais ampla. Começa por explicar que os embarcadores, clientes, dentre todos os que necessitam de demandas para uma prestação de serviço no segmento de químicos e petroquímicos, devem exigir requisitos legais, com validações regulatórias, licenças operacionais em todas as fases do processo logístico, buscando não só o preço final do serviço e, sim, estar protegido dentro da esfera legal, evitando acidentes ambientais incalculáveis e irreversíveis para a natureza.

“O demandante do serviço também precisa conhecer os prestadores de serviços e suas diretrizes de segurança, qualidade e tecnológicas aplicadas, sejam eles Operadores Logísticos e/ou transportadoras, a fim de que se certifiquem de que estão colocando o seu produto aos cuidados de empresas reconhecidas para tal serviço.”

A forma como o produto é acondicionado e transportado – ainda segundo o gerente da TPC Logística Inteligente – é de suma importância e precisa seguir a ficha de segurança que cada produto determina. Desta forma, derramamentos, contaminações e explosões serão evitadas e a carga seguirá por todo o fluxo logístico atendendo ao SASSMAQ. logweb

dos para este tipo de transporte e operação logística em relação à preservação do risco ambiental. “É importante ressaltar que os clientes de armazenagem exigem a avaliação de barreiras e bacias de contenção necessárias nos armazéns, para conter eventuais vazamentos de produtos e, também, a análise prévia do solo, onde o material estará armazenado, feita por um engenheiro ambiental. Além disso, são exigidas todas as licenças federais, estaduais e municipais para o transporte e manuseio deste tipo de produto. Os embarcadores também exigem utilização de frota própria por par-

Compras coletivas no mundo corporativo

Não é de hoje que sabemos da importância do mercado de transportes, mas diante dos últimos acontecimentos mundiais, o setor se viu na necessidade de modificar o modelo tradicional de atuação. Muito se fala sobre economia compartilhada através de cargas e fretes, o que gera reduções expressivas no custo das operações. Mas, vamos abordar também a nova realidade para compras coletivas no mundo empresarial.

Pensando na fase atual de recuperação da economia, alguns empresários já iniciaram um movimento de aquisições em conjunto, dos mais diversos itens, que acabam gerando descontos por volume no momento da compra. Tudo isso intermediado por entidades de classe, associações ou grupos de interesse em comum, para garantir a confiabilidade nas negociações. A exemplo do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região (SETCESP), que realiza há três anos, para seus associados, compras coordenadas em escala, justamente por ser uma ferramenta rentável para o transportador.

Um “Pool de Compras” vai muito além de oferecer ganhos imediatos para as empresas que dividem com o grupo seu histórico de gastos e têm acesso aos preços antecipadamente negociados junto a fornecedores. A cada nova rodada de negócios, uma nova demanda é compartilhada, resultando em mais ganhos mútuos. Dentro desta lógica, as com-

pras coletivas são uma modalidade econômica e representam uma forma consciente de consumo também, uma vez que você compra e investe somente em itens/insumos essenciais e de necessidade imediata, com preços acessíveis e de forma colaborativa.

Clube de Compras: porque eles ajudam sua empresa?

Uma das vantagens do Clube de Compras é a redução de custos, que varia de acordo com o item adquirido. Há casos de produtos que geraram economias de até 65%. Isso sem falar na conquista de agilidade nos processos de compras, na melhora da análise de custo-benefício e otimização da negociação de diversas categorias de insumos.

Resultados do 2º trimestre de 2020

Produtos	Redução nos Custos
Papel sulfite A4	-7%
Máscara	-6%
Álcool em Gel	-49%
Kit Testes Covid	-39%
Teste Covid	-65%
Média	-33%

*Período de Apuração: abril a junho/2020
Fonte: Clube de Compras – SETCESP*

E mais: o comprador também pode avaliar de maneira assertiva e rápida a proposta recebida pelo intermediador, ser transparente na decisão de compra. Ou seja, a empresa que adquire os produtos e/ou serviços acaba contribuindo para que os fornecedores façam melhores ofertas no futuro – o que alimenta uma rede de decisões mais veloz



Raquel Serini – Economista do IPTC – Instituto Paulista de Transporte de Cargas, órgão ligado ao SETCESP – Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região.

e eficiente. Em um mundo altamente competitivo, essa é uma característica que deve ser levada em conta.

Por isso, ter em mente que, quando a área de compras alinha seus objetivos com as demais áreas da companhia, principalmente a financeira, vencer o desafio constante de tornar o setor mais eficiente torna-se uma realidade. Além disso, ainda é possível contar com uma rede de apoio institucional do sindicato.

Volto a afirmar que alinhar estratégias e realizar bons negócios é uma realidade viável. E, na minha visão, o conceito de Clube de Compras é o melhor caminho para se alcançar esse objetivo. A redução de custos e otimização de processos são alguns dos benefícios. Faça uma análise do quanto você poderá usufruir dessas vantagens e contribuir com a sua empresa. Pense nisso!

Logweb

**Para mais informações,
[contato@iptcsp.com.br](mailto: contato@iptcsp.com.br)**

Scania implanta laboratório logístico para reduzir emissões de CO₂ e otimizar custos operacionais

Cobertura: Carol Gonçalves



No último dia 27 de outubro, a Scania convidou três jornalistas especializados em logística para uma coletiva em sua planta, em São Bernardo do Campo, SP, com o objetivo de mostrar os resultados do SLL – Scania Logistics Lab, um laboratório com foco em testar e colocar em prática as soluções de transporte sustentável da empresa.

Após seguirmos todos os protocolos de segurança em razão da Covid-19, Adolpho Bastos, vice-presidente de Logística da Divisão Latin America, apresentou a história do SLL, que foi criado em 2017, como parte do compromisso global assumido em 2015, de reduzir em 50% a emissão de gás carbônico no fluxo logístico e de transporte terrestre até 2025.

Segundo ele, a sustentabilidade do sistema de transporte não depende somente de operar caminhões.

“Trata-se da conectividade, da visualização, da melhoria do consumo de combustível, do constante componente de inovação, do treinamento dos motoristas, ou seja, o SLL nos abriu um mundo de oportunidades de melhorias em toda a cadeia logística, para nós e nossos parceiros”, explicou.

Monitoramento

O SLL analisa diariamente as entregas que os fornecedores deverão fazer e, com base nesta informação, calcula a rota ideal para o transporte, além de monitorar em tempo real a carga, o caminhão e o motorista para que o transporte tenha a máxima eficiência energética. “Com o

rastreamento, os motoristas podem evitar tráfego em trechos congestionados, além de adequar a sequência de trechos da rota em tempo real. Isso também permite a obtenção de dados acerca do controle de abastecimento, quilometragem percorrida, horas trabalhadas, horas paradas e outras informações relevantes, promovendo a economia de energia e a redução dos custos operacionais”, complementou Bastos.

Mais do que ouvir o executivo, pudemos ver seu funcionamento na prática, através da Transport Control Tower, uma central de controle de operações dos caminhões Scania equipada com televisores conectados aos sistemas de gestão e câmeras que monitoram as docas de recebimento.

Nela, todos os processos são monitorados, com indicadores claros

e bem completos de cada operação, com horários estimados de chegada e o acompanhamento dos resultados através do Portal de Transportes da Scania. O processo envolve, ainda, um sistema de confirmação de entrega dos fornecedores e otimização de cargas para melhor ocupação dos caminhões. Todas essas informações permitem uma rápida ação diante de qualquer intercorrência.

Números e operações

Até o momento, o SLL atua com uma frota de 28 caminhões, sendo 18 para o transporte de contêineres e 10 siders (dois bi-trens). Quatro deles são movidos a gás natural. Os modelos são R450, G360, P360 (GNC) e G410 (GNC). Desde 2016, os caminhões Scania já vêm



A Transport Control Tower é uma central de controle conectada aos sistemas de gestão e câmeras que monitoram as docas de recebimento



O SLL conta com uma frota de 28 caminhões, sendo 18 para o transporte de containers e 10 siders (dois bi-trens); quatro deles são movidos a gás natural

equipados com o dispositivo de conectividade C300.

Importante salientar que o monitoramento dos fluxos de transporte envolve veículos de outras marcas, já que eles são operados por parceiros, como JSL, Tegma e Ritmo. A Scania movimenta cerca de 90 caminhões, incluindo 28 da própria marca, que também são operados por seus parceiros.

A operação de transporte ocorre em três fluxos. O de contêineres se dá entre o Centro Logístico da Scania, localizado em Mauá, Grande São Paulo, e o Porto de Santos, litoral de São Paulo. O fluxo de milk run atende os estados de Minas Gerais e São Paulo, além da região Sul, envolvendo a coleta de peças nos fornecedores. Já o fluxo interplantas de peças ocorre entre o Centro Logístico e a planta. Vale ressaltar que esses fluxos trabalham com cargas de retorno e logística reversa de embalagens, quando necessário.

Para o primeiro trimestre de 2021, está programada a mudança de local do Centro Logístico: de Mauá, para São Bernardo do Campo, reduzindo em 25 km a distância para a planta, otimizando ainda mais a operação.

Resultados

Comparando os resultados antes e depois da criação do SLL, a Scania obteve:

- Redução de 30% na emissão de CO₂
- Redução de 20% nos custos operacionais
- Redução de 40% no consumo de combustível
- Melhor transparéncia no relacionamento com os fornecedores, por meio de entrega coordenada e solução de desvios.

Em relação ao filling rate, ou seja, à taxa de ocupação dos veículos, os resultados são, até agora:

Fluxos	Antes do SLL	Com o SLL
Contêineres	77%	85%
Milk Run	78%	85%
Interplantas	Os veículos são otimizados de acordo com o volume a ser transportado (próximo a 100%) e não houve alterações por conta do SLL.	

“O mundo está atravessando mudanças radicais. As tendências globais de urbanização, preocupação ambiental e tecnologia devem andar juntas para fazer essa mudança”, destacou o VP de Logística da Scania. Com esse projeto, a empresa também permite que seus parceiros aprimorem suas operações. Por exemplo, em relação aos motoristas, de 2018 para cá, muitos evoluíram de um perfil C ou D para A ou B, ou seja, melhoraram sua dirigibilidade a partir de novas atitudes aprendidas no processo.

Logweb

A Translift Intralogistica 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 numero de veículos operando no sistema, facil configuração de rotas, possibilitando o transporte de materiais a uma quantidade de localização diversas, bem como mudança de lay out de circulação, sem impacto na produtividade aliado a uma significativa redução de custo e trabalham 24/7 dias.



AGV Transpaleteira



AGV Empilhadeira



AGV Empilhadeira Retrátil



AGV Empilhadeira Slim



AGV Transpalete Compacto



AGV Empilhadeira Patolada

Carrefour reduz em 17% a tonelada de CO₂ emitido na logística de transportes

A linhada à meta internacional do Grupo Carrefour de descarbonizar seus negócios e reduzir as emissões de CO₂ dos produtos vendidos em suas lojas em 20 megatons até 2030, a companhia está investindo em iniciativas para aumentar a eficiência em logística, na mudança da matriz energética da sua frota e em um programa de neutralização de carbono no Brasil. Como resultado, comparando o primeiro semestre de 2020 e 2019, houve uma redução de 17% na tonelagem de CO₂ emitido na distribuição de mercadorias.

Cada projeto possui sua particularidade de implantação e são muitas as características para definição do melhor formato de atendimento de cada bandeira ou operação. “O tripé de sustentabilidade – econômico, social e ambiental – é um dos pilares das iniciativas do Grupo Carrefour, portanto, equilíbrio entre emissão e compensação de CO₂ são sempre elementos fundamentais que levamos em consideração para os projetos: o reequilíbrio da matriz energética, a mitigação da utilização de diesel, a busca por novas fontes de energia pautadas em gás e eletricidade e por novos modelos de roteirização e torre de controle para otimizar o processo de distribuição. E o residual de emissão de CO₂ será compensado a partir de parceiros”, explica o diretor Executivo de Supply Chain, Marcelo Lopes. Ele também ressalta que as iniciativas são aplicadas em todo o país nas operações de distribuição de



Lopes: "Todas as unidades participam da mitigação e fecharemos uma parceria para a mitigação de 100% da emissão de CO₂ até 2021, além de fomentar a redução das emissões"

produtos dos seus 14 CDs para as lojas nos formatos Hipermercado, Supermercado, Bairro e Express.

Para se ter uma ideia, a revisão de processos para aumentar a eficiência nos transportes proporcionou a redução da quilometragem rodada, o aumento do volume expedido por veículo e, consequentemente, um número menor de viagens. Em 2019, por exemplo, a rota São Paulo/Manaus começou a ser realizada via cabotagem, evitando-se 203.000 km rodados em estradas. Já na rota São Paulo/Pernambuco, foi adotado o Rodotrem – um veículo com maior capacidade de carga. Lopes explica que a área de transportes do Carrefour Brasil está cada vez mais empenhada em reduzir a emissão de carbono e ganhar eficiência logística em toda a sua cadeia de abastecimento e, para isto, a mudança na mentalidade é

fundamental. “Estes resultados são obtidos através de um conjunto de iniciativas como, por exemplo, revisão da malha logística, melhor ocupação dos veículos empregados na operação, implantação de novos modelos de abastecimento por meio de outros modais, cabotagem e implementação de novos veículos, como o rodotrem que utilizamos atualmente.”

Neste último caso, vale destacar que, como estratégia, a empresa não utiliza frota própria. Todas as operações são realizadas por terceiros especializados e dedicados ao Carrefour, inclusive a operação do rodotrem. “Ele é indicado e utilizado nas viagens de longa distância e em rotas que possuem grande demanda de abastecimento como, por exemplo, em nossas transferências de São Paulo a Pernambuco, que têm uma frequência quase que diária. Desta forma, conseguimos transferir mais produtos com menos emissão de CO₂.”

Quanto à cabotagem, ela também se mostra viável para o Carrefour, pois, segundo o diretor Executivo de Supply Chain, além de ser menos poluente e com menor índice de acidentes, também apresenta um menor custo que, dependendo da região de atendimento, pode permitir uma economia de até 40%. Quanto aos produtos transportados, Lopes ressalta que, com exceção dos eletroeletrônicos, as demais categorias são todas transportadas via cabotagem, como o alimentar, bazar e têxtil. Além destas, foram adotadas diver-

VAMOS EMPODERAR A SUA EMPRESA?

O Grupo Logweb oferece vários produtos para a sua empresa se destacar no mercado.

ANÚNCIO E PUBLIEDITORIAL NAS SEGUINTE MÍDIAS:

- Revista Logweb
- Facebook
- Linkedin
- Podcast
- Youtube

BANNER E PUBLIEDITORIAL:

- Portal Logweb

BANNER:

- Newsletter

PUBLIEDITORIAL:

- E-book

E MAIS:

- Feira e Congresso Virtuais de Logística - Expositor, Patrocinador, Palestrante, Visitante
- Pesquisa de Mercado Segmentada - Melhor colocação da empresa
- Webinar, para acelerar o desenvolvimento de negócios

ALAVANQUE
SEUS NEGÓCIOS
E SUA EMPRESA.

FALE CONOSCO:

REVISTA
Logweb

Fone:
11 4087.3188

Fone e WhatsApp:
11 94382.7545
Maria - maria@logweb.com.br

sas ações para a redução das emissões de CO₂: revisão da malha logística através do projeto “Cross Docking entre os CDs”; adequação do perfil de veículo em função do formato de loja/canal de venda; projeto de melhoria de ocupação dos veículos de abastecimento dos CDs para as lojas; kanban de abastecimento para as operações de Express; ampliação do atendimento via cabotagem; e implementação de veículos movidos a GNV.

Dark store

Para ampliar a capacidade de entrega e capilaridade, o Carrefour começou a operar com uma dark store e aprimorou esse modelo para atender com 11 side stores – minicentros de distribuição acoplados à loja física para atender o e-commerce alimentar e aplicativos – estrategicamente localizadas. “Assim, conseguimos ter um CD próximo aos centros urbanos e facilitar o envio de mercadorias para as compras feitas pelo e-commerce. Para se ter uma ideia do tamanho da operação e de sua complexidade, somente no 1º semestre de 2020 realizamos mais de 54 mil viagens, o equivalente a 150 milhões de km percorridos, e movimentamos mais de 64 milhões de caixas pelo Brasil, além de entregar mais de 2 milhões de pedidos do e-commerce.”

Inicialmente, todos os projetos estão sendo adotados com base nos conceitos da filosofia Lean Manufacturing e conectadas às ações do

projeto “Supply Chain Excelência Operacional” – SEO.

Dentro desse projeto, a automação e a melhoria contínua são pilares fundamentais que irão evoluir estas ferramentas como, por exemplo, a torre de controle e o roteirizador, potencializando ainda mais os ganhos de eficiência logística já obtidos até o presente momento e, consequentemente, gerando uma operação mais sustentável.

Ainda falando sobre a mitigação da poluição, Lopes lembra que todos os CDs do Carrefour estão interligados com o projeto Encaixe, que é a transferência de mercadorias para eles e, posteriormente, a distribuição para atendimento das lojas através de um modelo Cross Docking. “Todas as unidades participam da mitigação e, ainda este ano, fecharemos uma parceria para a mitigação de 100% da emissão de CO₂ até 2021, além de fomentar a redução das emissões no Carrefour.”

Todas estas ações já adotadas proporcionaram uma redução de 634 mil quilômetros rodados e de 661 mil toneladas nas emissões de CO₂ de janeiro a junho de 2020, ou seja, 17% de redução de emissão de CO₂ em comparação ao mesmo período de 2019. Outras ações também estão sendo adotadas, dentre elas a principal é a contratação de uma empresa que, através de projetos de preservação ambiental e educação quanto ao tema sustentabilidade, irá mitigar toda a



**Você
é o nosso
convidado para
o MAIOR EVENTO
da cadeia do
transporte do país!**



**Evento
gratuito e
online**

**Dia 16 de
novembro,
16h**

**Garanta já o
seu ingresso,
convites
limitados**

**[https://
topdotransporte.
thespacelive.com/
event/11](https://topdotransporte.thespacelive.com/event/11)**

emissão de CO₂ nos transportes do Carrefour.

De fato, ajustes na logística, com a expedição direta entre Centros de Distribuição nos estados de Pernambuco, Rio Grande do Sul, Minas Gerais e para o Distrito Federal, bem como a melhor ocupação e acomodação da carga nos CDs, também implicaram em maior eficiência. A alteração no perfil dos veículos para abastecer a loja Pamplona, em São Paulo, é outro exemplo de aumento da produtividade. Ao invés de empregar nove veículos de pequeno porte e um de grande porte, a operação passou a ser feita por cinco de porte grande e apenas um de pequeno porte. Esse modelo gerou maior aproveitamento dos transportes e, portanto, menos viagens.

A tecnologia também é uma aliada do Grupo Carrefour Brasil para a diminuição dos gases poluentes na operação. Para reduzir a dependência de energias fósseis, a companhia adotou o Gás Natural Liquefeito (GNL). Dois caminhões ecológicos – que emitem 15% menos CO₂ que a versão a diesel – estão circulando desde julho e atendem lojas da capital paulista e interior do Estado.

São veículos 100% elétricos, equipados com uma bateria de 97 kWh, com 250 km de autonomia e zero de poluição. Além de não emitirem CO₂, também não provocam vibração ou ruídos, colaborando para redução da poluição sonora. O grupo também busca parcerias para a utilização de agrocombustíveis como o biometano, cuja redução de gases poluentes pode chegar a 90%, mas ainda não está disponível em larga escala no mercado.

Outra frente para assegurar a sustentabilidade em logística é a neutralização de emissão de CO₂. O grupo tem mitigado os gases de efeito estufa de sua operação por meio de projetos ecossistêmicos que englobam reflorestamento e proteção da biodiversidade, piscicultura, apicultura e educação ambiental. Apenas no primeiro semestre de 2020, hou-

ve 100% de compensação do CO₂ emitido na operação de perecíveis de São Paulo, o equivalente a cerca de uma tonelada do gás.

“A meta é alcançar de 30% a 40% de redução de emissões logísticas, apenas com o sequestro de carbono”, informa Lopes. “Em longo prazo, também planejamos ter infraestrutura para transformar resíduos de alimentos das lojas em biomassa para combustível de nossa frota, o que seria um ganho também no aspecto da economia circular”, antecipa.

Estratégia global

Todos os projetos fazem parte da estratégia global do Grupo Carrefour para reduzir as emissões de gases de efeito estufa e seus impactos para o aquecimento global e a produção de alimentos no mundo. Conectada aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, a eficiência de logística está ligada às ODS's 11 e 13 da ONU.

O Grupo Carrefour desenvolve globalmente várias iniciativas ligadas às reduções de emissões e impactos para o clima. As ações brasileiras se somam aos compromissos planetários e, principalmente, aos objetivos do desenvolvimento sustentável da ONU.

Próximos passos

Com relação aos próximos passos neste processo, o diretor Executivo de Supply Chain ressalta que o Carrefour pretende continuar com as implementações de ações que visam a redução de emissão de CO₂, mapeando novos fornecedores para veículos menos poluentes, ajustando constantemente a malha logística e ampliando essas ações para a logística do e-commerce, bem como conscientizar ainda mais os seus parceiros sobre a relevância desse tema. “Nossa meta global é garantir 100% de neutralização do CO₂ emitido em toda a cadeia de Supply Chain, apoiando a estratégia do Grupo Carrefour em todo o mundo.” Logweb

Sistema para transporte de paletes da Interroll conta com transelevador e carro de transferência

Em evento virtual realizado em outubro, a Interroll apresentou a Plataforma de Transportadores Modulares de Paletes (MPP). O sistema acionado, modular e flexível para transporte de paletes é dotado de um transelevador para armazenagem dinâmica e um carro de transferência, permitindo o armazenamento e a recuperação rápida e segura de até 100 paletes por hora. Através de uma conexão direta com o Centro de Excelência para Manuseio de Paletes, localizado na Alemanha, Marcus Dörr, gerente de produto global, mostrou o MPP em ação, ao vivo. “Esta solução é a mais econômica do mercado no que tange a eficiência energética”, destacou.

Os módulos podem transportar paletes com até 1.200 kg a uma velocidade máxima de 0,5 metros por segundo. A faixa de temperatura é de -280° a +400° C, o que significa que o MPP pode até mesmo ser usado em áreas para produtos congelados. Dependendo do sistema de controle usado, é possível projetar a estrutura para pesos diferentes, velocidades variáveis ou integrando funções de posicionamento.

O MPP abrange transportadores de corrente ou rolos, bem como módulos adicionais, como unidades de giro de 90 graus e placas giratórias. O transelevador, projetado para ser conectado ao sistema de armazenamento Pallet Flow, tem altura de 12 metros, com velocidade de deslocamento horizontal de 3 metros por segundo e velocidade de levantamento de 0,8 metros por segundo. O sistema está equipado com um controle



Os módulos podem transportar paletes com até 1.200 kg a uma velocidade máxima de 0,5 metros por segundo

de velocidade de elevação integrado e sistemas de frenagem.

Já o carro de transferência para transporte rápido de paletes pode alcançar até 5 metros por segundo, permitindo que distâncias ainda maiores sejam superadas, por exemplo, na área de preparação de rotas ou na conexão entre o armazém e a produção. Ele pesa apenas 275 kg e, graças ao conceito de acionamento inteligente, não requer gabinete de controle para a conexão elétrica.

Mercado

Da fábrica da Interroll em Jaguariúna, SP, Marcos Gaio, diretor geral da Interroll Brasil, falou sobre o mercado em vista da atual situação mundial. “Apesar da crise causada pelo coronavírus, a operação nas fábricas foi maior que 95%, ou seja, não houve paradas em nível global. Claro, usamos todos os recursos para garantir a segurança

dos colaboradores”, salientou.

Segundo Gaio, as expectativas para o grupo são muito boas, inclusive, a empresa tem crescido em muitos mercados, como no Brasil, especialmente no e-commerce. “Crescemos juntos com esse setor, que nos proporcionou estabilidade no período de crise, provando que estamos na direção correta”, disse.

Entre as novidades da empresa está o RolerDrive EC5000, compatível com as versões anteriores dos controles e fontes de alimentação. Oferecido nas versões 48 V e 24 V, possui interface analógica ou de barramento. Entre suas vantagens, fornece tempo de execução e informações de status, ajudando a planejar a programação de manutenções. Produzido na Alemanha, o produto já está disponível no Brasil. “A partir de junho de 2021 ele também será fabricado localmente”, adiantou Gaio. Logweb

Logweb e W6connect realizam o mais importante evento para profissionais e empresas de logística

Reunir em um mesmo espaço as melhores soluções logísticas do mercado, os principais executivos da área e conteúdo atual e relevante é o propósito da Expo Logweb W6connect – Feira e Congresso Virtual de Logística, que acontece de 8 a 10 de junho de 2021. Quem fala mais sobre essa iniciativa, que promete movimentar o setor desde já, são representantes das duas organizadoras.

Valeria Lima, presidente do Instituto Logweb de Logística e Supply Chain, tem formação em administração de empresas com mestrado em marketing industrial. Empreendedora, criou a VL Assessoria de marketing para atender empresas industriais do setor logístico. Valeria é uma das fundadoras e diretora executiva do Grupo Logweb, além de sócia-gestora de uma indústria de água mineral.

Pela W6connect, o entrevistado é Loran Mariano, Managing Director da empresa de mídia e eventos B2B com sede em Londres. Loran tem mais de 10 anos de experiência em funções combinando negociação, planejamento de negócios, vendas, pesquisa de mercado, conferências e gerenciamento. Ele trabalhou para grandes empresas de conferências globais, bem como pequenas e médias empresas inovadoras com uma perspectiva global.

Como o evento nasceu?

Valeria: Há algum tempo, o Instituto Logweb teve a ideia de fazer uma feira de logística virtual, mas aguardou o melhor momento para lançá-la. A crise mundial em razão do coronavírus foi o start para o projeto, devido ao isolamen-



Loran: “Serão três dias de imersão no universo da logística, levando ao público especializado o conteúdo mais relevante para suas atividades”



Valeria: “Estarão reunidos os principais executivos de Operações Logísticas e Supply Chain das maiores empresas reconhecidas no setor industrial”

to social que impede eventos presenciais e à necessidade de as empresas buscarem alternativas para se aproximar do mercado. Aproveitando a oportunidade para oferecer conteúdo relevante e de qualidade, agregamos à feira, em parceria com a W6connect, referência em eventos no setor, um congresso, voltado para executivos de alto nível.

Como ele se insere no momento atual?

Valéria: Em nível mundial, o mercado está vivendo as consequências da pandemia. As empresas de praticamente todos os setores tiveram de se reinventar para continuar suas operações. A logística foi um segmento extremamente impactado. Alguns setores foram afetados com a falta de insumos ou matéria-prima, outros diminuíram

radicalmente a demanda, enquanto outros tiveram alta na demanda, gerando falta de produtos nas prateleiras. O evento também é uma excelente oportunidade de conhecer e compartilhar essas valiosas experiências.

Quais os seus diferenciais?

Loran: Serão três dias de imersão no universo da logística, levando ao público especializado o conteúdo mais relevante para suas atividades e as principais inovações dos fornecedores da área. O congresso virtual reunirá experts nas áreas de intralogística, transportes, tecnologia e sustentabilidade, entre outros. A Expo Logweb W6connect oferece uma visão mais abrangente do mercado, soluções práticas e contatos de alto nível com marcas reconhecidas e empresas

fornecedoras de soluções ideais para este segmento. Tudo isso por meio de uma plataforma digital que oferece um excelente espaço de networking e troca de experiências.

Evento é focado em qual público?

Valeria: Estarão reunidos os principais executivos de Operações Logísticas e Supply Chain das maiores empresas reconhecidas no setor industrial, abrangendo áreas distintas, como Agrologística, Automotiva, Brinquedos, Calçados, Cosméticos, Perfumaria e Higiene Pessoal, E-commerce, Eletroeletrônica, Farmacêutica, Metalurgia e Siderurgia, Móveis, Papel e Celulose, Plásticos, Produtos Veterinários, Química, Têxtil, Alimentícia, Bebidas e Construção, entre outros.

Quais seus objetivos?

Loran: O objetivo é aproximar líderes de mercado, pois, juntos, poderão avaliar e comparar as últimas tecnologias do setor de logística. Vale destacar que discussões proativas permitirão que os participantes saiam com percepções claras e açãoáveis para impulsionar suas áreas de logística.

Como funciona a plataforma?

Loran: O evento tem a mesma formatação de uma feira presencial, mas com a vantagem de redução de custos, inclusive com deslocamentos, sem falar no maior alcance de público qualificado. A plataforma virtual é bastante moderna e inédita, possibilitando sessões ao vivo, feed para postagens (foto, vídeo etc.), salas para expositores, estandes e cabines virtuais, reuniões 1-2-1, lounge, além da construção de networking e relacionamentos profissionais via acesso prévio e posterior ao evento.

Como as empresas podem participar da feira como expositoras?

Valeria: Estamos construindo um site com todas as informações e benefícios para as empresas que quiserem destacar suas soluções no evento. Estão inclusas inserções de anúncios na

Revista Logweb e banners nos sites relacionados ao evento, além das facilidades da própria ferramenta virtual.

Quais as vantagens de se tornar patrocinadora do congresso?

Loran: Pela experiência e pelo reconhecimento que as marcas W6connect e Logweb têm no mercado, os principais tomadores de decisão do mercado de logística no Brasil farão questão de participar do evento. Assim, as patrocinadoras terão acesso privilegiado a esse público, não apenas pela plataforma, mas principalmente através de reuniões pré-agendadas com os participantes, incluindo relatório de inteligência. Ou seja, o grande diferencial é que os patrocinadores terão acesso ao perfil dos executivos e à necessidade da empresa em termos logísticos. Esse tipo de informação vale ouro, pois permite ao patrocinador oferecer o que a empresa realmente necessita, acertando no alvo e otimizando a comunicação. Além disso, o patrocinador, dependendo da cota, pode trazer um cliente como palestrante, para apresentar um case de sucesso.

Como são escolhidos os palestrantes?

Loran: Caso a empresa embarcadora (cliente da empresa de logística) tenha um case de sucesso que agregue ao mercado, ela pode se tornar palestrante, relatando os desafios enfrentados e os resultados obtidos. Alguns dos temas que serão abordados no congresso são IoT em logística, last mile, sustentabilidade, análise preditiva e otimização de Centros de Distribuição. É uma ótima oportunidade de trocar experiências e mostrar como é possível ser inovador, mesmo em períodos difíceis.

O que esse evento agrupa aos participantes?

Valeria: A Expo Logweb W6connect permite acesso às principais soluções do mercado e aos mais destacados líderes do setor de logística. É um evento fundamental para agregar valor à empresa e à própria carreira. 

VEM AÍ A MAIOR FEIRA E CONGRESSO VIRTUAL DE LOGÍSTICA

A Expo Logweb W6connect

– Feira e Congresso Virtual de Logística promete movimentar o setor, proporcionando, num mesmo espaço, atualização e promoção.

O evento acontece de **08 a 10 de junho de 2021** e vai levar ao público especializado o conteúdo mais relevante para suas atividades e as principais inovações dos fornecedores da área.

Você e sua empresa podem participar como Patrocinador, Expositor, Palestrante, Congressista e Visitante.

SAIBA MAIS

Fale conosco:

11 4087.3188

Fone e WhatsApp:

11 94382.7545

Maria - maria@logweb.com.br

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?

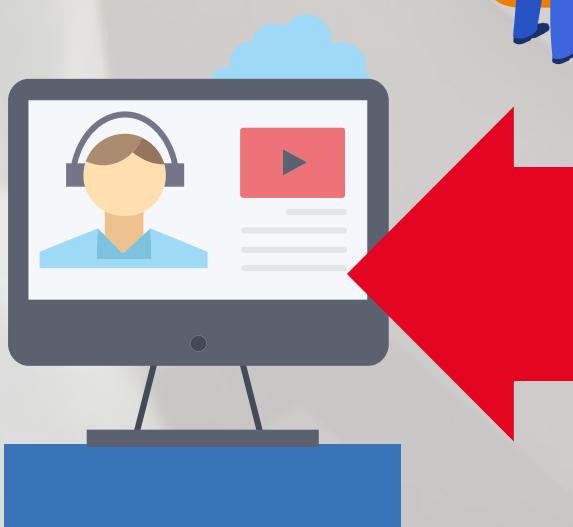
Webinar é uma espécie de videoconferência com fins comerciais ou educacionais, na qual uma empresa utiliza uma plataforma online para uma comunicação em via única. O termo é uma abreviação da expressão em inglês *web based seminar*, que significa “seminário realizado pela internet”.

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.**

Projeto Webinar

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

Nos dois eventos a Logweb é mídia apoiadora.

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



REVISTA
Logweb
referência em logística

Tel.: 11 **4087.3188**
Tel.: 11 **94382.7545**
com Maria

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.



Transportadoras têm papel importantíssimo na pandemia e no retorno ao “normal”

As transportadoras sempre mereceram todo o reconhecimento do mercado – prova disto é o Top do Transporte, promovido pelas revistas Logweb e Frota&Cia., onde o próprio embarcador elege as melhores entre vários segmentos. Esta importância ficou mais contundente ainda nesta época de pandemia. Confira as opiniões sobre o período mais crítico e agora, com a pandemia “mais branda”.

Alfa Transportes: Pandemia tirou todos da zona de conforto

Gerente Comercial da Alfa Transportes, Anderson Perez diz que o papel das transportadoras durante o período mais grave da pandemia foi fundamental para o abastecimento de insumos e produtos essenciais, como de higiene pessoal, principalmente álcool gel, limpeza, EPIs (luvas, máscaras, toucas), peças de reposição para manutenção industrial, hospitalar, veículos, máquinas agrícolas e telecom.

“Diferente dos outros setores, o de transporte não parou, em virtude da importância em manter toda a cadeia produtiva em funcionamento, assim como o abastecimento de insumos e peças do setor agrícola e industrial.”

Sobre as adaptações na logística feitas pela empresa neste período, Perez diz que, exceto nos locais onde foi realizado o lockdown, a operação se manteve inalterada em virtude de não terem parado, o que possibilitou um fluxo contínuo da operação. “A pandemia tirou todos os setores da zona de conforto, tivemos que ser resilientes e colocar todo o background dos stakeholders à prova. Inicialmente nossa maior dificuldade foi o bloqueio das cidades, o que minimizamos com reuniões diárias com os gestores, alinhando, assim, a parte operacional das mais de 140 uni-

dades de negócio que compõem a malha Alfa Transportes.”

Ainda com relação às ações durante o período crítico de pandemia, o gerente comercial diz que a empresa manteve o seu quadro de funcionários o mais enxuto possível. “Desligamos os funcionários que porventura não estivessem alinhados com as políticas de crescimento da empresa e conseguimos um quadro de colaboradores de alta performance.”

Volta ao normal – Com o retorno de alguns setores que foram inter-

rompidos por não serem considerados essenciais, as transportadoras agora estão operando com força total. “O final de ano sempre é um grande desafio para os OLs e as transportadoras, e manter a qualidade no atendimento com o crescimento no volume é fundamental.” Com relação às mudanças na logística que aconteceram na pandemia e que continuam sendo aplicadas agora, Perez diz que as visitas a clientes foram um grande diferencial percebido. As reuniões on-line e o trabalho em home office se tornaram mais presentes e percebidos como produtivos até mesmo ajudando na redução de custos.

Ainda como tendências na logística, o gerente cita processos cada vez mais automatizados e, principalmente, focados em dispositivos móveis, onde a facilidade no acesso, mesmo por meio de internet móvel 3G ou 4G, vai permitir acessar a informação em tempo real, seja de uma cotação, rastreamento ou atendimento ao cliente.

“Com o foco no on-line, estamos buscando sistemas cada vez mais eficientes, 100% automatizados, simplificando, assim, nosso contato direto com os clientes e otimizando a qualidade do atendimento”, completa.



Choice Logistics: Avanço tecnológico de muitos anos foi implementado “a fórceps”

“O segmento cumpriu bem seu papel de aproximar caminhos entre fornecedores e clientes. Supriu as demandas necessárias de modo a evitar ou mitigar o risco de desabastecimento e, por consequência, agravar ainda mais o momento trágico que o mundo atravessa.”

Esta é a visão de **Rogerio Wagner Silva**, diretor comercial da Choice Logistics, sobre a importância das transportadoras durante a pandemia. “Tem sido um momento de readequação, tendo em conta o imponderável que se apresenta a cada dia, dada a diversidade de situações, desde lockdown amplo em algumas cidades, restrições em outras, etc. Foram necessárias várias modificações no modus operandi das transportadoras. Tranquilizar os clientes quanto ao risco de atrasos e eventuais desabastecimentos, tirar da operação os colaboradores em grupo de risco, adequar a estrutura à queda repentina da receita e à retomada acentuada que estamos neste momento”, completa.

O momento também exigiu várias adaptações na logística da empresa: Otimização das rotas de distribuição, com a redução de veículos; Aumento no prazo de entrega em razão da redução de veículos em rota; Acompanhamento diário junto aos clientes para alinhar as expectativas e as orientações de circulação das prefeituras. Tudo isto considerando que os produtos mais transportados foram alimentícios, farmacêuticos e confecções. “Houve uma grande retração das cargas industriais, em razão da própria parada das empresas.”

Também surgiram dificuldades. Silva lembra algumas: Incertezas sobre a extensão do lockdown; Restrições exageradas em alguns municípios; Empresas fechadas, que geraram gargalos de cargas nos terminais. “Dada à complexidade e a falta de precedentes da situação, não atribuiu equívocos aos gestores, penso ter havido excessos que, ao seu tempo, foram ajustados. Tal como as empre-



sas, os entes governamentais foram se adequando à nova realidade.”

O diretor comercial insiste que este tem sido um momento de muitas mudanças, o próprio mercado usou deste artifício para revisar, para baixo, as tarifas vigentes. “Houve, sim, uma redução das contratações no período de março a maio, mas foi reativado nos meses posteriores, com o viés comentado anteriormente.”

Estoques baixos – Silva destaca que, no momento atual, as indústrias estão com seus estoques baixíssimos, há falta de matéria prima em vários segmentos. “A não reposição destes estoques já tem ocasionado a falta de veículos no mercado. Somente uma logística muito bem orquestrada e com o apoio das transportadoras será possível a correção gradativa deste cenário.”

Tudo isto com base no avanço tecnológico de muitos anos que foram implementados “à fórceps” em poucos dias. O segmento viu-se obrigado a adaptar-se e dar uma resposta às demandas emergenciais da população. “Penso ser este o maior legado deixado para as corporações”, diz Silva, apontando os novos serviços que estão sendo oferecidos pela empresa: Carga expressa; Operações Fulfillment; Logística integrada. Afinal, está nos planos da Choice ampliar o mix de serviços, de modo a serem lembrados nos vários elos da cadeia de suprimentos; e aumentar a representatividade.

Dallogs: Hoje imperam as boas práticas sanitárias

Agora nesta volta ao “normal”, o papel de grande importância das transportadoras é prestar um serviço com padrões de higiene e boas práticas sanitárias. E, especificamente no caso da Dallogs Express Logística, nesta nova realidade, novos serviços estão sendo prestados, como armazenagem nos estados de São Paulo, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Santa Catarina, além de transporte fracionado com controle de temperatura.

Ainda de acordo com **Renato Mantoani**, diretor Comercial e Operacional da empresa, foram várias as mudanças na logística que aconteceram na pandemia e que continuam sendo aplicadas agora, como divisão de segmentos nas rotas de entregas, organização e cultura de limpeza nos terminais e de proteção à saúde da mão de obra. Tanto que a tendência na logística prevê a profissionalização do segmento e o amadorismo cada vez mais extinto, aponta Mantoani. Ressaltando que os planos da sua empresa prevêem investir na profissionalização da mão de obra com treinamentos de boas práticas, além de investimentos constantes nas estruturas prediais e veículos.

Pandemia – O diretor Comercial e Operacional também diz que o grande papel das transportadoras



durante o pico da pandemia foi diminuir os seus impactos negativos, com as normalidades no abastecimento dos produtos essenciais à vida. “As ações mais comuns das transportadoras neste período foram implantar culturas e procedimentos de boas práticas sanitárias na prevenção do Covid-19, para manutenção dos serviços essências para o abastecimento.”

No caso da Dallogs, as adaptações na logística durante a pandemia

foram a higienização dos veículos e equipamentos básicos na movimentação de materiais, segregação de linhas de produtos, implantação de sistema de ventilação mecânica nos depósitos, lembrando que os produtos mais transportados foram os alimentos, por se tratarem de itens de necessidade básica.

“As maiores dificuldades encontradas foram no aspecto humano, envolvendo o monitoramento dos funcionários em relação aos sinto-

mas e, principalmente, no aspecto intimista, relacionado à sua família e aos sintomas da Covid-19 dentro da casa de nosso funcionário, pois em casos confirmados tínhamos que afasta-lo temporariamente e dar o suporte em relação ao tratamento e retorno do mesmo devidamente saudável às operações. Acredito que um facilitador neste período seria o fornecimento gratuito, por parte das autoridades governamentais, de testes da Covid-19 à população.”

Grupo Arfrio (Rodar – Rodoviário Arfrio): Em curto prazo, a reinvenção

As transportadoras tiveram, em um curto espaço de tempo, que se reinventar, no sentido de garantir e minimizar os riscos envolvidos no período de pandemia, além de ampliar o foco em treinamento e prevenção, para que não fossem surpreendidas com a proliferação dos casos.

Afinal, como salienta **Mário Americano Neto**, gerente de Logística do Grupo Arfrio (Rodar – Rodoviário Arfrio), tanto as transportadoras quanto os Operadores Logísticos foram, de forma contundente, vitais para dar a sustentação no período de pandemia, de forma a garantir o abastecimento de toda a cadeia produtiva, que teve grandes aumentos de volumes em determinados segmentos, principalmente no atacado e varejo alimentar.

“O que mais se viu foi ampliação de frota e agregados e investimento em tecnologia, de forma a transportar gêneros alimentícios em geral – carnes (bovinas/aves/suínos/peixes), vegetais congelados, pães, etc. – muito em função do aumento da demanda e pelo novo padrão de vida das famí-

lias brasileiras, que passaram, em função do isolamento, a conviver em suas residências 24 horas por dia”, diz Americano Neto.

Neste contexto, ele aponta a mudança de cultura, em relação à higiene, que o vírus impõe a toda população. Foi necessário, no caso da empresa, muito treinamento e trabalho de conscientização junto aos funcionários e prestadores de serviço. E também higienização dos veículos e aquisição de materiais sanitizantes para a frota, bem como para o Time de Apoio. “Pena que não houve muita sinergia entre os níveis de governo Federal, Estadual e Municipal. Menos política e mais ação!”

O gerente de Logística também lembra que aproveitaram o momento da pandemia e fizeram readequações de perfil de cliente e operações, que gerassem sinergia com suas Unidades Operacionais, de forma a garantir plena satisfação dos clientes.

Sustentação – Agora, o papel das transportadoras é continuar dando sustentação ao processo de recuperação da

economia e promover o abastecimento de toda cadeia produtiva e de consumo. “Tudo isso levando em conta a mudança de cultura, principalmente nos hábitos de higiene e cumprimento de processos seguros. E considerando que as tendências na logística envolvem mais investimento em tecnologia de ponta e treinamento do time, para dar maior eficiência e eficácia às atividades de Distribuição e Transporte.”

Sobre os novos serviços que estão sendo oferecidos pela empresa, Americano Neto ressalta que fizeram investimento em tecnologia, para monitoramento da frota e melhoria dos processos de entrega, gerando informações em tempo real das atividades e proporcionando visibilidade de todos os processos para os clientes. “Conseguimos, assim, velocidade, segurança e credibilidade nas operações executadas. E estamos aproveitando as oportunidades para solidificar a cultura do ‘novo’, pois senão tivemos a habilidade de aprender com os fatos, com certeza estaremos fadados ao insucesso!”

Prepare-se para ficar ao lado das empresas preferidas do mercado



No dia **26 de Novembro**, o Brasil vai conhecer as empresas **Top do Transporte 2020** eleitas pelo mercado de fretes, no maior **evento virtual** realizado no país.

E ainda em formato de **revista digital**, **vídeo** e **podcast**, através das revistas **Frota&Cia** e **Logweb**.

Coloque sua marca em destaque na cerimônia de premiação como **patrocinador** desse grandioso evento.

Ou anuncie na **mais esperada edição do ano** de **Frota&Cia** e **Logweb**.



Patrocínio:



Caminhões
Ônibus

nimbi



Atenção para as datas:
Autorização: 13/Nov
Material: 20/Nov
Circulação: 26/Nov

REVISTA
Logweb
referência em logística

Ligue já e reserve seu lugar.
11 94382.7545
maria@logweb.com.br
www.logweb.com.br

Penske: Negociação com os clientes marcou o período crítico da pandemia

Em um momento de incertezas, onde a reclusão e a falta de visibilidade do futuro imperaram, manter o abastecimento de todo tipo de insumo vital à sociedade é o papel primordial de responsabilidade das transportadoras.

“A Penske, como empresa que gera soluções logísticas e que trabalha hoje com dezenas de parceiros em transportes, acompanhou esse momento com muita proximidade e pôde constatar os esforços realizados pelas transportadoras para garantir o fluxo de abastecimento e a manutenção econômica no país”, aponta **Marcelo Rodrigues Graça**, gerente Sênior de Transportes & LLP da Penske Logistics do Brasil.

Ele lembra que foram muitas as ações obrigatórias para poder equalizar as operações e manter o abastecimento. As principais foram o enxugamento da malha de transportes e a negociação com os clientes em relação aos “transit times” de entrega, adaptando-os aos novos volumes de mercado. Outra ação comum foi a aplicação das medidas provisórias editadas pelo governo federal para manter a integralidade das equipes, sem perder colaboradores e garantindo a capacidade para a retomada.

“Reestudar as demandas e adaptar-se ao modelo operacional mais eficiente foi o maior desafio nesse período. Encontrar junto aos clientes uma relação entre ‘entrega x viabilidade’ dentro do cenário pandêmico foi um desafio extra na concepção do novo modelo operacional. Superamos esse problema através da flexibilização das jornadas de trabalho das equipes e pelos acordos comerciais de parceria com nossos fornecedores. Mais uma vez, o diálogo e a flexibilização com os nossos clientes para o encontro de uma relação

adequada das datas de entrega foram fundamentais nesse processo.” Graça destaca que, por razões óbvias, os produtos mais transportados no período foram os alimentos. “Bens de consumo não essenciais foram bastante afetados pela pandemia. Também cresceu o volume de itens que antes, por questões culturais, não se compravam por sites na internet por parte de uma parcela da população, como, por exemplo, roupas e sapatos. Muita gente preferia ir à loja física para experimentar, mas a pandemia mudou também parte desses paradigmas.” Quanto às ações que poderiam ter sido tomadas para melhorar as atividades das transportadoras neste período, inclusive por parte dos governos federal, estadual e municipal, o gerente Sênior de Transportes & LLP afirma que as medidas provisórias do governo foram importantes para auxiliar na fase aguda da pandemia. Um melhor sincronismo entre os governos federal, estadual e municipal teria sido importante para evitar diferenças conceituais enfrentadas em seu momento. “A partir de agora, pacotes com benefícios para acelerar a retomada de volumes e crescimento econômico seriam bem vindos.”

tendências e continuar a reestruturar o modelo operacional até onde tenhamos atingido de novo níveis normais de antes da crise”, diz Graça, ressaltando que os planos da empresa neste “novo normal” incluem permanecer na vanguarda de soluções criativas e modernas para buscar mais eficiência e brindar os clientes com maior robustez em seus processos logísticos.

Afinal, vale destacar que as transportadoras sempre tiveram papel essencial na sociedade, através de sua missão de abastecer todos os mercados do território nacional com todo tipo de insumo que seja necessário à vida ou aos processos comerciais ou sociais que movimentam a economia do país, ainda mais em se tratando de Brasil, um país com matriz de transporte tipicamente rodoviário. Dessa forma, a importância desse segmento de serviços é fundamental, continua o gerente Sênior, ressaltando que foi muito interessante o estreitamento de comunicação com os seus clientes e maior discussão de opções sensatas nas malhas de transporte existentes, e que também a intensificação na buscas por oportunidades de melhoria serão seguramente hábitos incorporados ao “novo normal” da empresa.

“As tendências agora serão no sentido de uma maior eficiência operacional, buscando enxugar desperdícios e minimizar os custos enquanto se prepara para a retomada dos volumes planejados no passado. Para que isso se realize, é importante que cada empresa tenha um sistema robusto de métricas e uma contabilização precisa de custos. Provavelmente muitas empresas que antes não tinham essa preocupação, encontram-se agora em momento de desenvolver tais capacidades. É fundamental que qualquer mudança ou melhoria seja acompanhada de referências sólidas, senão os resultados medidos poderão ser enganosos”, finaliza Graça.



Reação – Agora o mercado deverá reagir em função da maturação da pandemia e seus efeitos. “Deveremos observar bem de perto essas

Transportes Gabardo: Vivemos em um país de instabilidade

Mário Gabardo, diretor presidente da Transportes Gabardo, também destaca que o papel das transportadoras durante a fase aguda da pandemia foi o de manter o abastecimento em todo o país, apesar de várias limitações, com todos os devidos cuidados. “A preocupação maior continua sendo a preservação dos colaboradores e clientes, utilizando-se da orientação e do diálogo.”

A dificuldade maior foi o medo que afetou a população mundial por desconhecer o vírus e a incerteza do futuro. E, no caso específico da empresa, houve uma diminuição na demanda. Mário começa por dizer “quem um dia começou uma empresa, sabe como começar tudo novamente, portanto, quem vive o dia a dia no transporte sabe que todo dia é dia de recomeçar e de inovar”,



para completar: “Os grandes causadores desta pandemia e que mais nos criaram problemas, com certeza absoluta, foram os governos estaduais e municipais – diversas medidas poderiam ser tomadas em prol da economia.”

Facilitador – Nesta nova realidade, o diretor presidente diz que o papel das transportadoras é fazer todo o

possível para que o cliente não seja prejudicado “e não esquecer nunca que vivemos num país de instabilidades e que nunca podemos contar com o amanhã, devemos entender que em momentos bons devemos guardar recursos para estas crises”. Os reflexos da pandemia na logística, segundo ele, foram mudanças de hábitos e a preocupação em reduzir custos em tudo, além de melhorar ainda mais a qualidade, lembrando que teremos mudanças significativas em curto e médio prazo.

“Estamos nos adaptando a todas as normas impostas, com todas as nossas certificações de qualidade, como o Programa Carbono Zero, entre outras, e está previsto para o próximo mês implantarmos as ISO 14001 e 39001. Nosso objetivo é nos tornarmos uma das empresas mais responsáveis em questões de sustentabilidade, visando principalmente nosso país e a América Latina”, completa Mário. logweb

Macrogalpões. Especialistas em armazenagem nos principais operadores logísticos do Brasil!



Customização: sistema modular com facilidade para ampliar ou reduzir;



Tamanho: largura de 10 a 40 metros sem limite de comprimento;



Ventos: atende a norma NBR 6123, da ABNT, sobre a força do vento em edificações;



Imposto: redução de imposto predial;



Piso: instalação em qualquer tipo de piso, não requer fundações (desde que o local esteja nivelado e compactado).



Conheça os novos acessórios!



Soluções Inteligentes em Galpões Lonados

+55 15 3199-9966 +55 11 9 7483-1318

macrogalpoes@rentank.com.br

www.macrogalpoes.com.br

MATRIZ - Av. Armando Lopes Ribeiro, 330

Colônia Rodrigo e Silva

Porto Feliz / SP - 18540-000 - Caixa Postal | N° 178

Santos Port Authority

A Santos Port Authority (SPA), administradora do Porto de Santos, empossou Afrânio de Paiva Moreira Junior como diretor de Infraestrutura. Ele foi indicado pelo Ministério da Infraestrutura e assume o cargo que estava sendo ocupado, em substituição, pelo diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, Bruno Stupello, que acumulava as duas diretorias desde abril. Moreira Junior é vice-almirante da Marinha do Brasil e já foi capitão dos Portos de São Paulo entre 2007 e 2009. É doutor em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval e tem MBA em Gestão de Relações Internacionais pelo Instituto Coppead de Administração, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

ABCR

Marco Aurélio Barcelos foi indicado para assumir a posição de diretor-presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR. Antes de chegar ao comando da ABCR, exerceu o cargo de secretário de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Minas Gerais e secretário de Articulação para Investimentos e Parcerias na Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos - PPI da Presidência da República. Barcelos é bacharel em Direito pela UFMG e tem especialização em Direito Público pela PUC/Minas e em Finanças pelo IBMEC Business School. É mestre em Direito Administrativo pela UFMG e mestre em Direito (LL.M) pela Universidade de Londres – UCL. Também é doutor em Direito do Estado pela USP e professor universitário. Atuou como

assessor de ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ) e consultor na Fundação Getúlio Vargas.

Neogrid

Após oito meses como Chief Operating Officer (COO), Eduardo Ragasol foi promovido a Chief Executive Officer (CEO) da Neogrid – especialista na gestão automática da cadeia de suprimentos (Supply Chain Management - SCM). A empresa criada e dirigida até então por Miguel Abuhab anunciou que seu fundador assume a cadeira de líder do Conselho Administrativo, enquanto todas as funções de CEO passam para o executivo mexicano que foi trazido para casa no início deste ano. Com mais de 30 anos de experiência, Ragasol já atuou como CEO de grandes companhias, como Mercer Human Resources Consulting/Marsh McLennan Companies e Nielsen (Brasil, México e Latam).

Edenred

A Edenred – que, no Brasil, atua, entre outras, na área de Frota e Soluções de Mobilidade (Ticket Log, Repom e Edenred Soluções Pré-Pagas) –, anunciou Fábio Modolo como diretor de Estratégia e Desenvolvimento nas Américas. Com passagens por empresas como Nestlé, Rocket Internet, Whirlpool, Bain & Company e Nubank, Modolo é graduado em Engenharia Civil pela Escola Politécnica da USP, com pós-graduação em Gestão de Negócios pela Fundação Getúlio Vargas e MBA em Private Equity e Empreendedorismo pela Insead, na França. Ele vai se reportar diretamente a Gilles Cocco, Chief Operating Officer (COO) da Edenred Américas.

anúncios

- | | |
|------------------------------------|---------------------|
| Braspress..... | 4 ^a Capa |
| Budel | 7 |
| Expo Logweb/
W6connect | 33 |
| Kothe | 2 ^a Capa |
| Logweb..... | 29 |
| Modern Logistics | 5 |
| Modular | 17 |
| Nambi | 15 |
| Rentank | 41 |
| Retrak..... | 3 ^a Capa |
| Runtec | 13 |
| Top do Transporte ... | 30 e 39 |
| Translift | 27 |
| Webinar Logweb/
W6connect | 34 e 35 |

Logweb: várias mídias, para a máxima informação ao leitor

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

Portal, facebook, linkedin, canal Logweb no Youtube, podcast, newsletter, e-book.

É só acessar. Está tudo facilmente disponível.



EMPILHADEIRAS

Por que
COMPRAR
se você pode
ALUGAR?



LINHA COMPLETA DE PRODUTOS

Transpaleteira
elétrica
2,7t



Empilhadeira
elétrica retrátil
2,0t



Empilhadeira
elétrica
2,0t



Empilhadeira
combustão
2,5t



Empilhadeira Linde
até **18,0t**



BRASPRESS®

QUALIDADE | INFRAESTRUTURA | SEGURANÇA



*A sua transportadora de encomendas
em todo o Brasil*

www.braspress.com