

REVISTA

Digital desde 2002

Logweb

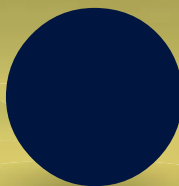
referência em logística

- Agrologística
- Armazenagem
- Automação
- Comércio Exterior
- E-commerce
- Embalagem
- Logística Portuária
- Movimentação
- Multimodal
- Operações Logísticas
- PDV
- Supply Chain
- Tecnologia da Informação

| www.logweb.com.br | edição nº 172 | Ago 2016 | R\$ 22,00 |



A HORA
DA **VIRADA**



GALPÕES LOG CP. SE VOCÊ PENSAR, FAZ TODO SENTIDO.

LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA

Os condomínios industriais da LOG estão localizados nos principais corredores estratégicos para otimizar tempo e custos do seu negócio.

INFRAESTRUTURA COMPLETA

Instalações de alto nível com serviços rateados de vigilância com circuito fechado de TV, portaria blindada 24 horas, serviços de limpeza, jardinagem e manutenções em geral.

MELHOR CUSTO-BENEFÍCIO

Galpões construídos com a modulação ideal, proporcionando redução de custos e muito mais eficiência à operação da sua empresa.

FLEXIBILIDADE DE OPERAÇÃO

Modulação flexível, ideal para logística, indústria, varejo, e-commerce. Pé direito de 12m, piso industrial com capacidade de até 7t/m², estacionamento, pátio de manobras, prédio de apoio, restaurantes e vestiários.



Alugar um galpão industrial ou comercial é uma decisão 100% racional. Aliás, razões não faltam para optar por um Galpão da Log. Além de reduzir custos com condomínio, sua empresa terá à disposição uma estrutura de alta qualidade e a melhor localização estratégica, que permitirá a expansão e a flexibilização de suas operações.



**GALPÕES LOGÍSTICOS
PARA LOCAÇÃO IMEDIATA**

0800 400 0606

contato@logcp.com.br

LOG
Commercial Properties

www.logcp.com.br

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 - Anhanguabaú - Jundiaí - SP
Fone/Fax: 11 3964.3744 - 3964.3165

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

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

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

Diretor de Marketing
José Luiz Nammur
jlnammur@logweb.com.br

Diretor Administrativo-Financeiro
Luís Cláudio R. Ferreira
luis.claudio@logweb.com.br

Administração
Wellington Christian Borsarini
admin@logweb.com.br

Diretoria Comercial
Mária Zimmermann Garcia
Cel.: 11 99618.0107 e 94382.7545
maria@logweb.com.br

Gerência de Negócios
Nivaldo Manzano - Cel.: 11 99701.2077
nivaldo@logweb.com.br
José Oliveira - Cel.: 11 96675-4607
oliveira@logweb.com.br

Representante Comercial na Região Sul
Trade Fairs Feiras e Eventos Ltda.
Fone: 51 3067.5750 - Cel.: 51 9508.1415
romulo@tradefairs.com.br

Diagramação e Capa
Alexandre Gomes

A situação começou a melhorar?

A pergunta pode ser respondida com os sinais de recuperação da indústria, o setor mais significativo, pelo fato de ter efeitos sobre o conjunto de atividades.

Senão vejamos: a produção industrial de junho foi 1,1% maior que a de maio – o quarto aumento mensal consecutivo.

Por outro lado, pela primeira vez em 2016, houve variação positiva em todas as grandes categorias: bens de capital, bens intermediários e bens de consumo de todos os tipos, de acordo com dados do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Do lado do setor automobilístico, um dos mais atingidos pela crise, também há boas notícias. De junho para julho último, segundo a Fenabrave – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores, as vendas de veículos novos aumentaram 5,59%. E outros resultados positivos se juntam a este, em que ainda pesem alguns dados que nos fazem ver uma recuperação econômica mais lenta.

Mas, é apostando neste quadro de melhoria que se avizinha que incluímos nesta edição um “caderno especial” sobre a economia, onde destacamos opiniões de representantes de vários segmentos e de economistas sobre as perspectivas para este semestre e o próximo ano, como também apontamos as tendências. Tudo para que o profissional do setor possa ir se preparando para os reflexos de uma retomada econômica – que, aliás, segundo o Instituto Logweb, envolverá um “crescimento selvagem” (veja matéria nesta edição) – e possa preparar a logística para esta nova realidade.

Aliás, destaque também desta edição é a cabotagem, que se consolida a cada dia como a melhor solução logística para grandes distâncias. Neste contexto, são tratados temas como o papel da cabotagem, hoje, entre os modais, as suas vantagens sobre os outros modais e o futuro da cabotagem, entre outros tópicos.

Em termos de eventos, com o apoio da *Logweb*, esta edição traz dois destaques. O primeiro é a cobertura da 18ª Feira de Transporte e Logística – Transposul, que aconteceu entre os dias 12 e 14 de julho, em Porto Alegre, RS, e da qual a *Logweb* foi a “Mídia Oficial”, além de ter editado o catálogo do evento.

O segundo destaque da edição é uma pequena prévia da Movimat 2016 – Salão Internacional da Logística Integrada, que acontece no período de 20 a 22 de setembro próximo, em São Paulo, SP, e do qual a *Logweb* é “Mídia de Apoio”. Esta prévia continua na edição de setembro.

Estes são apenas alguns focos desta edição. Convidamos o leitor a folhear a revista e aproveitar para atualizar os seus conhecimentos sobre o que acontece no setor.

transporte marítimo

36 Já pensou em adotar a cabotagem nas operações de sua empresa?

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

6 investimentos

Águia Sistemas reinaugura planta fabril totalmente modernizada em Ponta Grossa, PR

8 aéreo

Modern Logistics cria Centro de Treinamento para Transporte Aéreo de Cargas Especiais

10 Notícias rápidas

12 Logweb em notícias

Logweb foi parceira de mídia da feira de negócios digitais eShow, em São Paulo

14 lançamento

Jungheinrich traz para o Brasil a premiada empilhadeira trilateral EKX 516

16 evento

Superação e inovação foram as palavras-chaves da 18ª Transposul

26 logística farmacêutica

Condomínios logísticos oferecem climatização, praticidade e segurança ao setor

ECONOMIA • INSTITUTO LOGWEB

45 Mais da metade dos CEOs brasileiros entrevistados pela KPMG acredita na retomada do crescimento do país

45 Em 2017, pequeno crescimento do PIB

46 Indústria de produtos eletrônicos já trabalha com um cenário de recuperação para o segundo semestre

46 Líderes mundiais discutiram o futuro da economia e dos negócios no Beyond the Games Global Summit

47 Produção de embalagens depende de tecnologia

47 Governo federal lança Guia de Oportunidades de Investimentos

48 Real é estímulo para exportações com recuperação brasileira no horizonte

49 Horizonte positivo, mas com grandes desafios

49 Melhorias do setor portuário passam pela revisão da Lei 12.815/2013

28 informe publicitário

29 cargas especiais

Transporte de obras de arte requer alto investimento e equipe especializada

30 evento

Prévia da Movimat 2016: os lançamentos e a diversidade de produtos e serviços

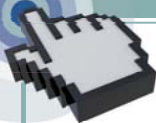
42 reconhecimento

Ypê realiza 2º Workshop de seu Programa de Excelência em Transportes

44 atualidade

Instituto Logweb se reinventa preparando grandes surpresas para o mercado logístico

50 fique por dentro



As matérias abaixo você encontra somente no **Suplemento Digital Logweb**, que está em PDF no portal www.logweb.com.br. Baixe o PDF da **Logweb 172** e, no final, você encontrará a publicação. Também é possível baixá-la através do nosso app (QRCodes 1 e 2 abaixo). Ou acesse diretamente usando o QRCode 3 abaixo.

As matérias também estão em HTML, identificadas como **Suplemento Digital Logweb**.



transporte marítimo 52

O futuro e o potencial da cabotagem na redução de custos e segurança das cargas



transporte aquaviário 56

Portos investem para superar gargalos e aumentar competitividade



Água Sistemas reinaugura planta fabril totalmente modernizada em Ponta Grossa, PR

Especializada no projeto de sistemas de movimentação e armazenagem de materiais, a Água Sistemas (Fone: 42 3220.2666) acaba de reinaugar a sua planta fabril em Ponta Grossa, PR, onde foram realizados investimentos de cerca de 25 milhões de Reais captados junto ao BRDE – Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul.

As mudanças envolveram a modernização do parque de máquinas, construção de novos galpões para atender à produção, redesenho do fluxo de produção e a criação de um Departamento de Automação.

“Entre nossas prioridades nessa mudança, que teve início em 2014, estavam enquadrar a planta às normas de Segurança do Trabalho da NR 12, atualizar os recursos produtivos (equipamentos), ajustando também o layout da linha de produção, ampliar a infraestrutura para dar suporte ao crescimento da demanda e manter a Água Sistemas competitiva no mercado. Aproveitamos, ainda, para criar uma área dedicada ao departamento de Automação, separado do departamento de Estruturas de Estocagem, onde vamos desenvolver projetos em sistemas transportadores. Ou seja, promovemos a separação dos departamentos de Automação e de Estruturas de Armazenagem e, no primeiro, criaremos novos projetos em parceria com empresas internacionais, trazendo ao mercado inovação e tecnologia de ponta desenvolvida e fabricada no Brasil”, explica Rogério Scheffer, presidente da Água Sistemas.

Outra consequência destas mudanças, ainda segundo Scheffer, é a fabricação de novos produtos, mais automatizados,



por exemplo. “Vamos desenvolver vários produtos relacionados à movimentação e manuseio de materiais, como componentes de transportadores, edpiral, elevadores contínuos, sorter, paletizadores, etc.”

Investimentos

A área total do complexo foi ampliada de 18.000 m² para 25.000 m² e a capacidade anual de produção chegará a cerca de 60 mil toneladas.

Equipamentos antigos foram aposentados e ganhou espaço uma série de equipamentos mais modernos e automatizados.

“A planta antiga estava distribuída em três galpões, e o setor de estamparia era equipado com guilhotinas, prensas e dobradeiras. A nova planta está distribuída em cinco galpões: a estamparia ganhou dois equipamentos de corte a laser e uma punçionadeira, além de duas novas perfiladeiras, garantindo um aumento de 40% na produtividade”, explica Paulo Rogério Moreira, gerente de Operações da Água Sistemas.

O ajuste dos fluxos produtivos veio com a ampliação de área da fábrica, o que acabou provocando, também, uma melhoria na qualidade do ambiente de trabalho, ambos visando suportar o incremento da produtividade de forma sustentada. Um dos novos galpões do complexo atende, especificamente, ao recém-criado setor de Automação, com 3.000 m², e o outro foi destinado à criação de um Centro de Serviços, com 4.000 m².



“O Centro de Serviços é o local em que será feita toda a preparação de matéria-prima para as linhas de produção da Água Siste-mas. Anexa a este galpão, também há uma nova área com capacidade para estocar 10.000 toneladas de bobinas de aço”, des-taca Moreira. “No Centro de Serviços será processado todo o material com alto nível de precisão e qualidade, dando o apoio ne-cessário à verticalização da produção, uma vez que produzimos cerca de 98% dos pro-ductos comercializados”, completa.

O Departamento de Automação é uma área reservada ao desenvolvimento, pes-quisas e fabricação dos transportadores automáticos, produtos que fazem parte do portfólio da Água Siste-mas há mais de 10 anos. No espaço, além da linha de monta-gem e um laboratório de elétrica e automa-ção, foi montado um show room completo com todas as soluções possíveis desenvol-vidas pela empresa. “Esta nova área abre

um importante ciclo para a Água Siste-mas, pois vai concentrar o projeto, desenvolvi-mento tecnológico, fabricação e interação de sistemas transportadores, amplamente empregados pela indústria alimentícia, farma, cosmética e outros setores, para oti-mizar a movimentação de produtos dentro dos Centros de Distribuição”, completa o gerente de Operações.

O moderno complexo da empresa está também adaptado para minimizar os im-pactos ao meio ambiente: iluminação e ventilação natural, sistema de reuso de água, os novos equipamentos têm menor consumo de energia e a iluminação arti-ficial é toda feita com lâmpadas LED, redu-zindo o consumo em 80%.

Mudanças internas

Scheffer também destaca as mudanças na logística de recebimento e envio de ma-teriais na fábrica. “Receberemos as bobi-

nas de aços planos diretamente das Usinas Siderúrgicas com 20 toneladas cada uma, com cerca de 70% mais de peso do que re-cebemos hoje, com ganhos principalmente na produtividade, pela redução de set-ups.”

Aproveitando, o presidente descreve a logística de recebimento e envio de mate-riais na Água Siste-mas. “Toda a matéria-prima é recebida e preparada no centro de serviços, inaugurado juntamente com o edifício onde é produzida a família de pro-ductos de automação. Em horário específico são preparadas todas as matérias-primas como Sliter – materiais destinados às perfi-ladeiras ou linhas de estampagem contínua – e Blancs – fardos de chapas destinadas às linhas de corte laser e puncionadeiras. À noite, a equipe de abastecimento posicio-na os materiais nas respectivas células de processamento. O processo se repete dia-riamente conforme planejamento do PCP”, finaliza Scheffer. Logweb

SUA CARGA VIAJANDO COM AGILIDADE E SEGURANÇA PELAS MELHORES ROTAS DO BRASIL E DA AMÉRICA LATINA

- TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL
- FTL e LTL | FCL e LCL
- CARGA DE PROJETO
- REMOÇÃO DE CONTÊINER
- CABOTAGEM
- ARMAZENAGEM E DISTRIBUIÇÃO



Modern Logistics cria Centro de Treinamento para Transporte Aéreo de Cargas Especiais

Já está em funcionamento o Centro de Treinamento para Transporte Aéreo de Cargas Especiais da Modern Logistics (Fone: 11 4063.9338), localizada em Jundiaí, SP, e que também oferece programas in company.

Cargas especiais no transporte aéreo são aquelas que demandam cuidados adicionais, como animais vivos, restos mortais, perecíveis, cargas de alto valor ou particularmente vulneráveis e artigos perigosos, que podem causar riscos para a saúde, propriedade, ao meio ambiente ou às operações aéreas, como explosivos, inflamáveis, corrosivos, radioativos ou magnéticos.

“Pilotos, comissários, pessoal de security e time de solo precisam passar por capacitação para o transporte desse tipo de carga. Vimos, também, que as informações são fundamentais até para as equipes comerciais das empresas de logística”, explica Fernando Oliverio, diretor de ensino no Centro de Treinamento.

As condições necessárias ao transporte de artigos perigosos ou de cargas especiais implicam, na maioria das vezes, em custos diretos ou indiretos nas operações, conta Adalberto Febeliano, vice-presidente comercial e de marketing. “Diretos quando exigem embalagem, acondicionamento ou contêineres específicos; e indiretos quando implicam em restrições no carregamento do avião, seja porque a

quantidade máxima permitida fica abaixo da sua capacidade máxima ou porque um tipo de carga não pode, por exemplo, ser transportado juntamente com outro, uma restrição bastante comum”, explica, justificando a importância desse conteúdo para as equipes comerciais.

A Anac — Agência Nacional de Aviação



Segundo Febeliano, a principal exigência logística deste setor é a informação, ou seja, saber qual a carga, como está acondicionada e quais riscos apresenta

Civil certificou o novo Centro para oferecer cursos em todas as categorias de artigos perigosos existentes. Ao todo, entre os iniciais e de atualização, serão 26 programas, divididos em 13 categorias, incluindo o de reciclagem, com cargas horárias que variam de oito a quarenta horas.

Os principais clientes do Centro de Treinamento serão, além das companhias aéreas e dos prestadores de serviço especializado em aeroportos, as empresas que preparam e manipulam cargas em geral para embarque em aeronaves, inclusive diversos fabricantes de produtos eletroeletrônicos e farmacêuticos.

Febeliano diz que os treinamentos in company são essencialmente iguais aos oferecidos nas instalações da Modern, o que muda é somente o local. “Isso faz muito sentido porque na maior parte das vezes é mais barato e mais conveniente providenciar a viagem de um ou dois instrutores do que 15 ou 20 alunos.”

Futuro

As perspectivas da empresa são chegar a duas aeronaves na frota antes do final do ano e incluindo seis destinos na malha.

Na primeira fase da Modern Logistics, foram instalados Centros de Distribuição em Jundiaí e Campinas, ambos em São Paulo, além de Manaus, AM, e logo virão mais cinco unidades, cada uma com capacidade de 5.000 m². Ao todo serão 15 CDs instalados por todo o país. “Por enquanto, está em operação o de Manaus, os outros ainda não têm previsão de início das atividades”, avisa Febeliano.

Neste ano, a empresa pretende oferecer duas rotas, uma para Manaus e outra para o Nordeste do Brasil. Segundo o vice-presidente comercial e de marketing, é provável que, além delas, sejam iniciados alguns voos para o Sul do país, em coordenação com operações internacionais já existentes nos aeroportos de Viracopos, SP, ou do Galeão, RJ. “No próximo ano será estabelecida uma rota regular para o Sul; e a rota para o Nordeste ganhará novos destinos. Dependendo das condições de mercado e da demanda de nossos clientes, ainda em 2017 deveremos ver uma segunda rota chegando ao Norte do país ou ao Centro-Oeste”, adianta.



UMA PEÇA ERRADA PODE MUDAR TUDO.

Com as soluções de armazenagem e transportes da Penske você recebe a peça correta na hora em que você precisa. Simplificando a sua cadeia de suprimentos as operações tornam-se mais ágeis e eficientes. Assim, você pode manter os seus negócios sempre evoluindo. Visite penskelogistics.com.br ou ligue 011-3738-8383 para saber mais.





Desenvolvimento

A ideia inicial era estruturar apenas uma área de treinamento interno na empresa, mas, com a contratação de Fernando Oliverio, que possui 27 anos de experiência no tema, surgiu a proposta de criar o Centro e apoiar o aumento da qualidade dos serviços de transporte.

Para ele, a grande vantagem da unidade é ajudar a melhorar a qualidade das operações de transporte de artigos especiais no Brasil. Segundo Oliverio, existem muitas dúvidas no que diz respeito ao transporte aéreo de animais vivos, produtos perecíveis, artigos perigosos, munição e outros itens especiais.

Além de diretor de ensino do Centro, Oliverio é gerente geral de operações de carga aérea na Modern e já passou pela Varig, VarigLog e Azul.

Cargas especiais

Segundo Febeliano, a principal exigência logística deste setor é a informação, ou seja, saber qual a carga, como está acondicionada e quais riscos apresenta. "Isso permite avaliar qual a quantidade máxima que pode ser transportada em cada voo, qual tipo de contramedidas a tripulação deverá utilizar caso aconteça algum imprevisto e, eventualmente, onde a carga poderá ser ou não transportada dentro do avião", explica.

Já as exigências específicas variam muito em função da natureza da carga e estão ligadas, principalmente, à forma

de embalagem e/ou ao acondicionamento para transporte.

Animais vivos, por exemplo, precisam ser transportados em baias ou em engradados que limitem seu movimento a bordo, pois se for de grandes dimensões, como um cavalo, pode afetar o balanceamento do avião ao se movimentar, alterando o centro de gravidade e acarretando até mesmo a perda de controle em voo. Febeliano lembra que mesmo animais menores apresentam o mesmo risco, pois podem aglomerar-se numa única área.

No caso de munição e explosivos, primeiramente, não devem ser transportados junto com passageiros. Os cuidados adicionais são bastante similares àqueles empregados no transporte desses materiais por outros modais.

Já produtos perecíveis normalmente não apresentam perigo às operações aéreas, mas exigem procedimentos especiais na recepção da carga no aeroporto e na sua guarda antes do embarque e depois do desembarque. Também podem requerer temperaturas especiais e, eventualmente, estruturas específicas para coleta de resíduos.

As principais vantagens no transporte de cargas especiais por via aérea são velocidade, confiabilidade, segurança, flexibilidade e eficiência. "Em algumas regiões do país pode-se acrescentar a elas um risco muito menor de extravio e de ações criminosas, motivo pelo qual, aliás, a maior parte da movimentação de papel moeda no país é feita por avião", comenta.

Falando na atual crise, o profissional acredita que com a crescente descentralização econômica que o país vem experimentando já há muitos anos, o transporte aéreo tende a crescer bastante. Ele destaca que a Modern possui aeronaves próprias, que oferecem maior controle sobre a programação de uso, flexibilidade na escolha de rotas e frequência do transporte, bem como maior autoridade sobre o treinamento dos operadores e as condições técnicas de veículos e terminais. LOG/2016

Notícias Rápidas

Parceria da Ehrhardt + Partner com a topsystem gera soluções inovadoras



A Ehrhardt + Partner – E+P (Fone: 11 3087.4400) e a topsystem Systemhaus GmbH trabalham em conjunto no âmbito de soluções de voz. As Soluções do Lydia Voice podem ser integradas ao sistema de gerenciamento de armazém LFS com as linhas de produtos LFS.wms e LFS.pm para a separação guiada por voz. "Com isso, os clientes recebem uma solução completa interseccional e altamente escalonável, sem que seja necessário, por exemplo, criar um perfil de voz próprio para cada usuário", diz Jens Heinrich, diretor de tecnologia da E+P. Também no âmbito da pesquisa, a E+P está unindo forças com sua parceira alemã. O objetivo é o desenvolvimento de produtos inovadores para soluções de voz sustentáveis.



SOLUÇÕES EM SEGURANÇA INTEGRADA

GERENCIAMENTO REMOTO DE PROCESSOS

AUMENTO DE SEGURANÇA COM REDUÇÃO DE GASTOS

FERRAMENTAS DE ALTA TECNOLOGIA



ICS - GERAÇÃO DE
EVENTOS,
AUTOMATICAMENTE
ATRAVÉS DA IMAGEM



SERVIDORES REMOTOS
GRAVAÇÃO DAS
IMAGENS E ANÁLISE
DOS DADOS



SENSORES DE
TEMPERATURA E
BLOQUEIO AUTOMÁTICO
DE ACESSO



APLICATIVO PARA
INTEGRAÇÕES LOCAIS
COM OPERADORES



PLATAFORMA WEB
COM VISUALIZAÇÃO
DE INDICADORES E
GESTÃO

COM DESENVOLVIMENTO PRÓPRIO E SOB MEDIDA PARA A SUA EMPRESA

ACESSE: www.seguranca.com.vc

contato@qualityinteligencia.com.br
Tel: (11) 3926-0190

FAÇA UMA AVALIAÇÃO INICIAL DE
OPORTUNIDADES E COMPROVE OS RESULTADOS!

Logweb foi parceira de mídia da feira de negócios digitais eShow, em São Paulo

Nos dias 22 e 23 de junho, aconteceu em São Paulo, SP, a quinta edição da eShow Brasil, a maior feira de negócios digitais que reúne grandes nomes do segmento para debater e apresentar as últimas tendências em social media, pagamentos, transportes, SEM e SEO, cloud computing, marketing online e muitos outros.

O evento, que contou com a Logweb como uma das parceiras de mídia, reuniu 4.300 visitantes, 55 expositores e 115 palestrantes, entre eles, o jornalista Marcelo Tas, Kareem Barghouti (Sr. Digital Marketing Strategist) da gigante Google, Alexandre Lima, diretor de TI do Grupo Pão de Açúcar, e Fernando Boscolo, COO da Privalia.

Expositores mostraram satisfação

com a qualidade do público recebido nesta edição, prometendo o fechamento de muitos negócios e promovendo um valioso network. A eShow abordou o mundo dos negócios digitais com uma perspectiva 360 graus, desde o ponto de vista do comércio online e as estratégias de vendas e fidelização até o serviço de entregas express, passando pelas soluções tecnológicas para otimizar a experiência do usuário e a garantia na segurança nos métodos de pagamento, as últimas tendências em marketing digital, apresentações comerciais e mobile marketing.

Durante o evento aconteceu o eAwards Braspag, que premia as melhores empresas do e-commerce e as agências que oferecem os serviços digitais mais

inovadores para o setor. O prêmio é concedido pela empresa eWorld, idealizadora da feira internacional eShow, com patrocínio exclusivo da Braspag.

O processo para eleger os vencedores contou com três etapas: inscrições online no site do evento; escolha de três finalistas de cada categoria pelo júri, composto por especialistas do setor de e-commerce e marketing digital; e votação online aberta ao público.

Entre as vencedoras, estão a Loggi, com o melhor serviço de logística; a e-Millennium, na área de EPR para e-commerce; a Presenteie, como mais destacada startup do setor; e O Boticário, com o mais bem sucedido e-commerce de off a on. Mais informações no site www.the-eawards.com.br/2016/. 



O evento reuniu 4.300 visitantes, 55 expositores e 115 palestrantes, entre eles, o jornalista Marcelo Tas



GLP CAJAMAR (SP)

77.643 m²
de área total



OS MELHORES PARQUES LOGÍSTICOS COM O MELHOR CUSTO-BENEFÍCIO.

A GLP, líder em instalações logísticas, com presença na China, Japão, Brasil e EUA, oferece galpões logísticos e industriais com a melhor eficiência logística para sua empresa, com infraestrutura completa, localização estratégica e qualidade na medida certa da sua necessidade.

Faça as contas. Se o que você procura em um galpão é economia, agilidade, tecnologia e eficiência, alugue com a GLP.



GLP GUARULHOS (SP)
418.496 m² de área total



GLP DUQUE DE CAXIAS (RJ)
342.905 m² de área total



GLP CAMPINAS (SP)
181.266 m² de área total



GLP IRAJÁ (RJ)
109.703 m² de área total



GLP GRAVATAÍ (RS)
97.421 m² de área total



GLP JUNDIAÍ III (SP)
92.950 m² de área total



GLP PAVUNA (RJ)
82.457 m² de área total



GLP RIBEIRÃO PRETO (SP)
59.741 m² de área total

GLP JUNDIAÍ I (SP) – 53.343 m² de área total | GLP JUNDIAÍ II (SP) – 45.193 m² de área total | GLP ITAPEVÍ I (SP) – 34.955 m² de área total
Condomínio Empresarial Barão de Mauá (SP) – 31.070 m² de área total | Louveira IV (SP) – 18.854 m² de área total | GLP JANDIRA II (SP) – 18.147 m² de área total
Condomínio Empresarial Atibaia (SP) – 12.923 m² de área total | GLP LOUVEIRA II (SP) – 6.503 m² de área total

Entre em contato.

PERFEITO PARA:



Logística



e-commerce



Varejo



Indústria

locacao@glp.com.br | www.GLP.com.br | (11) 3500-3700

GLP
Together, we make a difference.

Jungheinrich traz para o Brasil a premiada empilhadeira trilateral EKX 516

A Jungheinrich (Fone: 11 3511.6295) acaba de lançar no Brasil a empilhadeira trilateral modelo EKX 516.

Lúcio Giarolla, engenheiro de projetos, e Markus Flotho, líder de sistemas, ambos da Jungheinrich, salientam que a máquina detém um comprovado grau de tecnologia e foi projetada sobre uma base sólida, pensando em entregar o máximo de potência com o mínimo de consumo possível. Graças à exclusiva tecnologia aplicada na construção dos motores, é capaz de converter 93% da energia em potência, o que a levou a ser premiada no IFOY Award 2016 – Prêmio Internacional de Empilhadeira do Ano, cuja cerimônia de premiação ocorreu em 31 de maio em Hannover na Alemanha (veja mais na edição 170, de julho último, da revista *Logweb*).

Segundo Giarolla e Flotho, esta nova geração reduziu em até 15% o consumo de energia em relação ao modelo anterior EKX 514, garantindo, assim, o funcionamento em dois turnos, sem a necessidade de troca da bateria, mesmo dentro de uma operação de alta intensidade.

O grande diferencial da nova EKX 516 é a tecnologia agregada, com o sistema de amortecimento de vibrações que au-

menta a segurança e o desempenho da máquina mesmo em superfícies irregulares.

“Comparada aos modelos disponíveis no mercado, a EKX 516 tem um ganho de 25% em produtividade e redução em 10% no gasto de energia. Essa nova tecnologia conta com outros pontos de melhorias: novos tipos de motores, ergonomia dos operadores, design arrojado e linhas mais suaves e modernas. Aspectos que fazem com que a EKX 516 seja ideal para aplicações manuais, semiautomáticas ou totalmente automáticas”, dizem os representantes da empresa.

“A EKX 516, com capacidade de carga para 1.600 kg, eleva os garfos a uma altura de até 17,5 metros, com total segurança e estabilidade, graças ao novo módulo ‘Floor Pro’ que reduz significativamente as vibrações indesejadas, principalmente nos garfos e na cabine do operador, provenientes, principalmente, de imperfeições dos pisos, permitindo, assim, um ganho de até 30% na velocidade de deslocamento na operação logística”, diz Giarolla, acrescentando que a máquina usa tecnologia RFID como padrão para



Flotho: o atual cenário econômico brasileiro tem desafiado as empresas a se reinventarem buscando soluções que aperfeiçoem seus processos intralogísticos



Giarolla: a empilhadeira inclui o módulo ‘Floor Pro’ que reduz as vibrações, principalmente nos garfos e na cabine do operador, provenientes dos pisos

facilitar a integração de sistemas e garantir seu funcionamento em longo prazo.

Perspectivas

Por sua vez, Flotho afirma que o atual cenário econômico que o Brasil está enfrentando tem desafiado as empresas a se reinventarem buscando soluções que aperfeiçoem seus processos intralogísticos. “A Jungheinrich encara essa instabilidade como uma oportunidade para ampliar sua participação no mercado. Estamos prontos para apoiar os nossos clientes através de projetos que visem o melhor aproveitamento do seu espaço de armazenagem. Além das vendas que demandam um investimento em longo prazo, estamos ampliando as propostas de locação que melhor se adequam as necessidades do cliente.”

O líder de sistemas também salienta que a Jungheinrich atende no Brasil principalmente empresas do ramo farmacêutico, porém a estratégia é expandir este tipo de produto aos demais segmentos. “A máquina trilateral pode ser a solução ideal para qualquer projeto de armazenagem, podendo atender desde galpões pequenos com o pé-direito mais baixo, até os grandes Centros de Distribuição”, finaliza. *Logweb*



IBL LOGÍSTICA

De onde
você estiver
para onde
você quiser

14 Filiais
distribuídas
por todo o Brasil

+ Bases Operacionais
em todos os estados



TRANSPORTES

AÉREO | RODOVIÁRIO | DTA

ARMAZENAGEM

DISTRIBUIÇÃO

INTERNACIONAL

**GERENCIAMENTO
DE RISCO**

SETORES



FÁRMACO



ALIMENTÍCIO



QUÍMICO



ELETRÔNICO

Certificações



ANVISA



Matriz IBL Logística • Guarulhos • SP

55 11 2696.2230 www.ibllogistica.com.br

Superação e inovação foram as palavras-chaves da 18ª Transposul

Logweb visitou a feira em Porto Alegre e conferiu o clima de otimismo dos empresários do setor de transportes, mesmo com os problemas político-econômicos enfrentados pelo país. Profissionais aproveitaram a oportunidade para trocar experiências e discutir assuntos imprescindíveis para a alavancada do mercado.

Por Carol Gonçalves

Deixando o tempo seco em São Paulo, Maria Zimmermann Garcia, diretora comercial da *Logweb*, e eu voamos a Porto Alegre para fazer a cobertura da 18ª Feira de Transporte e Logística – Transposul, que aconteceu entre os dias 12 e 14 de julho, no Centro de Eventos da Fiergs – Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul. Vale destacar que a *Logweb* foi a “Mídia Oficial” do evento.

A cidade nos recebeu com uma agradável umidade do ar e um céu maravilhoso. Não pegamos chuva, apenas um frio-zinho típico da região Sul do Brasil. Após um bom almoço em restaurante indicado pelo taxista (aliás, os taxistas de POA são muitíssimos simpáticos), e uma parada no hotel, fomos ao evento, passando pelo porto da cidade, pela construção da nova ponte do Rio Guaíba e conferindo o estrago que a chuva dos dias anteriores fez nas plantações de arroz.

Na Transposul, o clima era de festa, e não poderia ser diferente, pois Afrânio Kieling, presidente do Setcergs – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística do Rio Grande do Sul (Fone: 51 3326.2904), organizadora do evento, é a simpatia em pessoa. Encontramos com ele na área vip, conversando e dando entrevistas. Animado, disse que

apesar da crise política-econômica do Brasil, a Transposul estava acontecendo, marcando sua maioridade, e isso era um grande motivo para comemorar. “Nos últimos três anos, a feira gerou R\$ 450 milhões em negócios, para 2016, a ideia é chegar aos R\$ 120 milhões”, revelou.

Na ocasião, Afrânio nos apresentou Gustavo Paulo Duarte, presidente da Antram – Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias, de Lisboa, Portugal, que participou pela segunda vez do evento, a convite do presidente do Setcergs. Seu objetivo é trazer o know-how europeu para o Brasil e trocar experiências com os

profissionais do país. “A feira oferece dinamismo para conversar com os empresários brasileiros”, disse. Ele se lembrou que, no ano passado, comentou sobre a metodologia de compras de caminhões da Europa, que consiste no aluguel dos veículos por quatro anos e na troca por novos modelos, após esse período, mantendo a frota sempre atualizada. “Este ano, percebo que as marcas já estão fazendo isso”, disse.

O auge do primeiro dia foi a solenidade de abertura, que aconteceu às 17h30. Os discursos foram marcados pela empolgação e motivação, pois os indícios econômicos são de retomada do crescimento



Cerimônia de abertura do evento contou com figuras expressivas do segmento e de Porto Alegre

Foto: Guilherme Gargioni

e desenvolvimento social. “Mesmo que muita coisa tenha mudado nestes 18 anos, o que permanece é o compromisso de todos os transportadores em inovar e se superar”, disse Afrânio.

Marcus Vinicius Couto da Silva, coordenador da feira, também falou com otimismo. “Espero ansiosamente que esse ano seja forte. Todos os profissionais do setor enfrentam as dificuldades com muita garra, levando mercadorias até as empresas e pessoas.”

O vice-prefeito de Porto Alegre, Sebastião Mello, esteve presente e deu seu recado. “É preciso combater ferozmente a burocracia, que traz um mal muito grande a qualquer setor. Reafirmo isso em várias ações promovidas pela Prefeitura. Temos ainda um compromisso com o acesso norte ao Porto Seco, que é necessário para o Rio Grande do Sul”, declarou.

Logo após a cerimônia, o jurista e ex-ministro do STF – Supremo Tribunal Federal Joaquim Barbosa fez uma das mais esperadas palestras do evento, lotando os 500 lugares disponíveis no auditório. Para que todos pudessem assistir, foram colocados telões em locais estratégicos da feira, como no estande do Setcergs, onde muitos profissionais, confortavelmente, acompanharam a apresentação.

Sob o tema “Cenário Político Econômico do Brasil”, Barbosa falou sobre a importância de o país ter instituições políticas e jurídicas sérias. “A estabilidade jurídica é essencial para o desenvolvimento de qualquer nação. Há dois anos eu não poderia prever que o sistema jurídico público pudesse entrar nessa instabilidade que estamos. Isso indica que, lamentavelmente, o Brasil está voltando a fazer parte do grupo de países com graves problemas jurídicos. O dese-



Marcus da Silva, Afrânio Kieling e Gustavo Duarte

quilíbrio afeta todo o sistema brasileiro: desde as empresas até o cidadão individualmente”, salientou.

O jurista chamou a atenção para o fato de poucos chefes de governo confirmarem presença na abertura oficial das Olimpíadas, no Rio de Janeiro. “Precisa-

CeMAT SOUTH AMERICA 2017

Feira Internacional de Movimentação de Materiais e Logística



NETWORKING



COMPRADORES
QUALIFICADOS



TECNOLOGIA
DE PONTA



OPORTUNIDADES

Seja um
Expositor
CeMAT

16 - 19 maio de 2017

14h às 21h

Transamerica Expo Center
São Paulo ■ Brasil

cemat-southamerica.com.br



Deutsche Messe

O caminho mais curto
para grandes negócios.

CeMAT
SOUTH AMERICA

Foto: Guilherme Gargioni



O jurista e ex-ministro do STF, Joaquim Barbosa, fez uma das mais esperadas palestras do evento

mos pensar nisso. Algo não está certo e não podemos fazer de conta que está tudo bem”, ressaltou. Ele lembrou que a educação deveria ser prioridade e que o país precisa vencer os entraves da desigualdade social e burocracia.

Mesmo com essa situação, Barbosa disse ter esperanças. “Confo na capacidade do brasileiro de se reinventar e superar as dificuldades. Não posso ter outra atitude a não ser manter o otimismo”, disse. Ao fim, fez questão de dizer que participar da Transposul é uma grande satisfação, pois seu pai, nos anos 60, migrou da profissão de pedreiro para o setor de transportes. “Eu o ajudei e foi ali que dei os primeiros passos para adquirir a ética no trabalho”, acrescentou.

Na sequência, o estande do Setcergs recebeu convidados para um coquetel de confraternização, oferecido pelo grupo Apisul.

Congresso

Nos três dias de evento foram realizadas diversas palestras, encontros e reuniões, integrando todo o setor. Um dos destaques foi o Fórum do Instituto Zero Acidente. A análise histórica, apresentada pelo especialista em segurança de tráfego João Pedro Corrêa, concluiu que nas últimas três décadas, enquanto o Brasil evoluiu em temas relevantes sobre a segu-

rança do trânsito, houve elementos específicos que deixaram a desejar. “Nesses 30 anos pode-se falar que o país aprendeu muito. Eu digo sempre que o Brasil tem áreas de excelências, mas elas não dialogam com a sociedade sobre isso. Prova é que o trânsito ainda não é uma prioridade do governo, da sociedade e do setor privado”, expôs.

O fórum contou ainda com os painéis “Evolução do Processo de Habilitação no RS” e “Exame Toxicológico – Tecnologia a Serviço da Segurança no Trânsito”. Além disso, o Centro de Convenções da Fiegs recebeu uma reunião extraordinária do Conselho Regional do Sest/Senat. Aproximadamente 40 pessoas debateram melhorias para o segmento do transporte no Estado, além de qualificações para motoristas e empresários. O presidente da Fetransul – Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas, Paulo Caleffi, presidiu o encontro. Estiveram presentes representantes de todas as filiais do Sest/Senat no RS e sindicatos do setor.

O segundo dia abriu com o case de logística da Tramontina, que fabrica mais de 18.000 itens e está presente em cerca de 120 países. Sônia Deitos, diretora responsável pelo projeto de Gestão da Contratação do Transporte Rodoviário da região sul, contou como a companhia passou

a atuar com BIDs, ou seja, convites para propostas de empresas de frete, com o objetivo de atender as entregas de suas seis fábricas, que alcançam o Brasil todo. Em 2000 foi criado o primeiro grupo de transportes, com a finalidade de trabalhar negociações em conjunto relativas aos fretes para exportação. A partir daí, foram realizados os BIDs: marítimo de exportação, rodoviário de contêiner, couriers (amostras) exportação e importação. Em 2011 surgiu o BID de importação e o rodoviário de contêineres de importação. No ano seguinte, a Tramontina criou o grupo de transportes rodoviários de mercado interno e, em 2014, lançou o primeiro BID de mercado interno, já na versão eletrônica, que compreende carga fracionada sul e sudeste, e carga lotação nível Brasil. Em 2016, também foram realizados BIDs marítimos na versão eletrônica.

A empresa utiliza o Portal Comex para fazer o gerenciamento completo de qualquer processo de exportação, com diferentes interfaces de interação ajustadas aos usuários. Em implementação está o Portal de Transporte – Mercado Interno, para administrar todos os embarques do grupo, através da gestão das ocorrências, agendamento de entrega e ordem de coleta. No futuro, este sistema possibilitará a visualização da operação por meio de relatórios e gráficos. “A maior vantagem do modo eletrônico é a segurança das informações”, ressaltou. Segundo ela, ideias simples chegaram a diminuir cerca de 500 e-mails por mês, sem falar na diminuição dos ruídos que essa troca de mensagens pode causar.

Sônia disse que ainda não é possível medir em valores os resultados obtidos com a estratégia logística, mas houve ganhos na consolidação das cargas e em outros pontos, que estão sendo mensurados. De julho/agosto de 2015 a julho/agosto de 2016, foram embarcados pelas unidades fabris da Tramontina 2.700 TEUS em exportação, 2.300 TEUS em importação e 4.350 carretas no mercado interno.

Braslift Empilhadeiras apresenta SABEDORIA POPULAR

**O PIOR CEGO
É AQUELE
QUE NÃO
QUER VER**



Para se destacar em tempos de crise econômica é preciso fazer mais com menos. Uma boa estratégia é aumentar a produtividade garantindo mais eficiência na operação logística. A Braslift possui empilhadeiras de alta performance, equipamentos para cargas de todos os tipos e tamanhos e de segmentos diversos. A Braslift Empilhadeira oferece ainda o Sistema Anjo da Guarda, um mix de serviços que integra monitoramento online dos equipamentos, manutenção preventiva e agilidade na assistência técnica com carro oficina e oficina *in company*. **Seja na compra, locação ou assistência técnica monitorada com a Braslift a logística da sua empresa está garantida. Agende a visita de um consultor.**



- Monitoramento online
- Estrutura de fornecimento de peças
- Exclusivo carro oficina
- Oficina in company
- Atendimento rápido

TCM
by UNICARRIERS

Distribuidor autorizado da marca TCM (by UNICARRIERS), para a região sul do Brasil.

BRASLIFT
EMPILHADEIRAS

TECNOLOGIA JAPONESA | 17 ANOS NO MERCADO | PROFISSIONAIS TREINADOS | VENDAS E LOCAÇÕES | ASSISTÊNCIA TÉCNICA MULTIMARCAS

- **Matriz** - Curitiba-PR: BR116 - Linha Verde, 18015 | CEP 81.690-300 | 41 3015 3822
- **Filial** - Itajaí-SC: Rua Ver. Abílio Otávio Canto, 25 | CEP 88.307-390 | 47 3248 1055
- **Filial** - São Leopoldo-RS: Rua Getúlio Vargas, 4032 - São João Batista | CEP 93.025-000 | 51 9661 6778

EM BREVE
FILIAL EM
SÃO PAULO

Durante a feira também ocorreu a 5ª edição do Seminário Itinerante da ComJovem Nacional, com uma série de palestras e debates para atualizar as empresas sobre o transporte de cargas, além de promover oportunidades de negócios aos empresários da região. Aconteceu, ainda, no segundo dia, a 20ª edição do Simerco – Seminário Itinerante do Mercosul, que abordou o OEA – Operador Econômico Autorizado.

“Trânsito e Educação: A colaboração como método eficaz de mudança” foi o tema apresentado por Lais Elisabeth Silveira, pedagoga, especialista em educação para o trânsito, membro titular da Câmara Temática de Educação para o Trânsito e Cidadania do Contran e Chefe da Divisão de Educação e da Escola Pública de Trânsito do Detran/RS. “Todas as ações são complexas e envolvem família, educação, fiscalização, escola, formação de condutores e mídia. A nossa sugestão para essa mudança é ampliar o poder de ação usando redes de multiplicadores”, disse. A palestrante reforçou que parcerias são fundamentais, pois cada um pode contribuir em prol do mesmo objetivo.

Outro destaque foi Leandro Karnal, doutor em História Social e professor da Unicamp na área de história da América, que falou sobre “Ética no Brasil”.

Segundo ele, diante das dificuldades, é preciso apresentar o melhor e separar os bons dos maus profissionais. Com o cenário estabelecido atualmente, citou a cultura contemporânea do individualismo e também a naturalização perante a violência como exemplos de problemas enraizados na sociedade. Trazendo para o cotidiano das pessoas, abordou a ética através de uma ótica de invisibilidade das classes mais baixas. Para ele, a ética não está em respeitar quem é visto como superior, mas sim o oposto. “Respeitar o Ministro do STF não é ética, é bom senso. Obedecer a um delegado não é capacidade moral, é medo. Só é possível medir a ética respeitando pessoas simples do meu cotidiano, como a faxineira”, provocou. Apoiado na filosofia de Aristóteles, o palestrante ressaltou a inexistência da percepção da regra e que todos seguem apenas o seu próprio código normativo. De acordo com esse pensamento, a vida é um projeto ético, sendo exercitado até a perfectibilidade do caráter, descrito por Rousseau. A chave dada para alcançar esse objetivo é a educação. Como um pai que cruza o sinal vermelho e passa uma mensagem implícita para seu filho, o exemplo dado é o espelho da próxima geração. A cada desvio de conduta, o reflexo do futuro vai criando instabilidade,

sendo necessário manter a postura correta para alcançar a felicidade. “Quanto mais infrações éticas, mais tenho problemas. Toda vez que não sou ético, eu perco minha liberdade”, salientou.

O diretor-presidente da Braspress Transportes Urgentes e controlador do Grupo H&P – Empreendimentos e Participações, Urubatan Helou, palestrou no último dia, mostrando um dado impressionante: R\$ 8,5 bilhões é o custo anual com acidentes envolvendo caminhões no Brasil, em razão de frota velha, rodovias mal conservadas e pouca especialização. “É preciso uma iniciativa de classe para que tenhamos uma participação mais forte nos investimentos em infraestrutura que o país precisa”, disse.

Ele também chamou atenção para o fato de não haver especialização nos negócios no país. Ao final, mostrou um dos maiores entraves para a economia: o custo logístico no Brasil, que é de 20%, enquanto nos Estados Unidos é de aproximadamente 10,5%.

Já o Fórum do Sindiatacadistas, promovido pela entidade que apoia o evento, abordou o tema logística. Fernando Mancuzo, professor e consultor de empresas nas áreas de logística e TI, apresentou o tema “Automatização de Transportes: Como criar projetos com investimento zero”.

Outro evento do dia foi a palestra “Capacitação de Carga Perigosa: Atualização de legislação e licenciamento”, ministrada pelo especialista em Transporte de Cargas Perigosas pela UFRGS, Gilberto Cheiran. “Dependendo da operação, precisamos seguir uma série de requisitos, seja do município, do estado ou da União. Cabe aos gestores avaliar se é possível. Os cuidados não se limitam apenas aos transportes”, explicou. Para o palestrante, as regras que regem as estruturas de trabalho precisam ser estabelecidas em diversas esferas para zelar pelo bem mais valioso do ser humano: a própria vida.



Juntos somos imbatíveis

 Retrak®



Linde

STILL

- Dealer Linde e Still;
- Locação e venda de equipamentos;
- Peças originais Linde e Still;
- Projetos especiais;

- Assistência técnica especializada;
- Planos de manutenção periódica;
- Soluções personalizadas;
- Excelência em pós-venda.

 Retrak®

(11) 2431-6464
www.retrak.com.br



Pensar como Curador foi a lição do palestrante Gustavo Reis, professor, empreendedor e fundador da escola Espartato, que tratou o tema “O que os campeões fazem de diferente?”. Ele lembrou que o cotidiano atual impõe um volume de conteúdo gigantesco e muitas pessoas erram em tentar simplesmente acumular conhecimento de todas as partes. “Cada vez mais temos que pensar como curadores de conteúdo. Se perceber que não serve, descarte. Não vamos conseguir ler todos os artigos, jornais e livros”, disse.

O encerramento ficou por conta de Marcos Piangers. Com o tema “Inovação: Uma espiada no futuro”, o radialista, apresentador e colunista do Grupo RBS explicou o processo de inovação a partir da ideia de que o futuro já está em algum lugar, mas é preciso atenção para percebê-lo.

“Ou viramos nosso radar para o que está acontecendo ou podemos esperar as coisas voltarem a ser como antes. A postura mais inteligente é entender o que virá nos próximos anos, tentar se apropriar disso e ser pioneiro”, explicou.

Premiação

A preocupação com a segurança no trânsito está na cabeça de empresários e profissionais que atuam no segmento de logística e transporte. Um dos momentos marcantes da Transposul foi a solenidade de entrega do certificado Transportadora da Vida às empresas vencedoras. O projeto, desenvolvido há dez anos pelo Setcergs, tem como objetivo desenvolver ações ligadas à segurança no trânsito, com foco em transportadoras com sede ou filiais no RS.

No total, receberam a certificação 35 empresas de transporte de carga que trabalharam pelas práticas de prevenção e segurança no trânsito. Além disso, as três melhores colocadas nas categorias de Transporte de Produto Perigoso e Transporte de Produto não Perigoso fo-

ram contempladas com os troféus Ouro, Prata e Bronze. Ainda foram homenageados os motoristas e gestores da iniciativa nas empresas certificadas. Os critérios auditados nas empresas são Qualidade, Gestão de Pessoas, Meio Ambiente, Segurança no Trabalho, Gestão Operacional, Treinamentos e Ações de Educação e Segurança no Trânsito. Em transporte de produtos perigosos, as vencedoras foram, na sequência: Transportes Silmed, Rodofama Transportes Rodoviários e TW Transportes. Em não perigoso, a ordem das ganhadoras foi: Panex, Ritmo Logística e TSG Transporte Silveira Gomes. As homenageadas foram: Avilan Transportes, Avilan Transportes de Santa Cruz do Sul, Dalçóquio, ECX Global de Novo Hamburgo, Expresso Nova Santa Rita e Expresso Reichelt, OTL Transportes, Piex Express, Tomasi Logística, Transduarte, Transportadora Minuano e Troca Transportes. As certificadas do Programa Transportadora da Vida foram: Augusta Internacional, Boessio Transportes, Grupo Darcy Pacheco, Transportadora Henrique Stefani, Letsara, Modular Transportes, Primavera Cargas, Ritmo Logística, Rodofama Transportes Rodoviários, Roglio Logística, Roma Cargo Logística, Trânsito Brasil, Translíquidos, Transmiro, Transportadora Hammes, Transportes Panex,

Transportes Silmed, Transportes Silveira Gomes, Triunfo Concepa, TW Transportes, Unidão Transportes & Logística e Vitlog Transportes.

Pit Stop Logístico

A Transposul contou, também, com um espaço dentro do pavilhão de exposições para demonstrações em tempo real de serviços, produtos, tecnologias e soluções para ambientes logísticos e industriais, chamado de Pit Stop Logístico, do qual participaram as empresas Hoff (pneus), Mercedes-Benz, Tramontina, Jungheinrich (as três com veículos) e Tedesco (sistemas de armazenagem).

A Jungheinrich aproveitou a oportunidade para anunciar uma parceria com o Grupo Tedesco, localizada em Bento Gonçalves, RS, que produz estruturas de armazenagem que se adaptam a diferentes tipos de mercadorias e permitem a verticalização do espaço.

“A parceria com um fornecedor local é muito importante para o nosso crescimento de sistemas logísticos aqui no Brasil. Com isso, vamos conseguir alcançar os nossos objetivos e vender soluções completas em conjunto com as nossas empilhadeiras”, afirmou o líder de sistemas da empresa no Brasil, Markus Flotho.






Pit Stop Logístico

Foto: Guilherme Gargioni



Quando você transporta com
a Gollog, transporta com
a agilidade e segurança da GOL.

Há mais de 15 anos, atuamos em mais de 2.500 localidades no Brasil e 10 destinos internacionais. Só aqui você conta com facilidades, como rastreamento e cotação de cargas pelo aplicativo Gollog. Confira nosso portfólio completo de produtos:

-  Standard - Convencional
-  Express - Retirada no aeroporto
-  Express - Voo certo

Saiba mais em gollog.com.br ou ligue 0300 101 2001.

GOL

Gollog
Serviço de cargas da Gol

Expositores

Durante nossa visita aos expositores, pudemos conferir o clima de otimismo. Da Inteligtrated, que oferece sistemas de execução de abastecimento e automação de manuseio de materiais, Eduardo Tedesco, diretor geral, e Eduardo Bellizia, engenheiro de vendas, aproveitaram a oportunidade para destacar seu shoe sorter de alta capacidade, que opera até 400 caixas por minuto e possui a exclusiva tecnologia soft touch, que evita danos aos produtos. A solução foi adquirida recentemente por uma grande rede supermercadista de São Paulo e será instalada em setembro deste ano. "Este negócio é importante, pois se trata da primeira venda realizada pela equipe brasileira", disse Bellizia.

Outra solução da empresa, lançamento no Brasil e muito utilizado nos Estados Unidos, é o LMS – Labor Management System, software para controle online da produtividade do operador, que permite identificar os pontos fracos e fortes de cada um. "Há uma demanda enorme por esse tipo de tecnologia, pois permite reduzir avarias, sem falar na satisfação dos próprios trabalhadores", acrescentou o profissional.

Também visitamos o estande da Senior, especializada em softwares para gestão, que adquiriu a Sythex em 2014 e a SOFtran em 2015. A Transposul foi a primeira feira de transporte que a empresa participou como grupo. Gilmar

Resultados

A 18ª Transposul reuniu mais de 50 expositores do segmento e recebeu cerca de 14.000 visitantes, de todos os estados brasileiros, da Europa e da América Latina. "Atingimos os nossos objetivos e agora olhamos para a frente. Olhar para trás só se for no aspecto histórico", afirmou Afrânio.

Krumheu, gerente comercial, contou que o TMS é o carro-chefe, mas que a companhia também oferece aplicativos para dispositivos móveis que completam as soluções de gestão para as empresas de transporte e logística, seguindo a tendência da mobilidade. São cinco apps: de coletas e entregas, para lançamento de ocorrências com mercadorias; de check list; de CRM, para que a equipe de vendas possa atualizar na hora as informações sobre tratativas com clientes; de informações gerenciais, voltado para gestores, apresentando diversos indicadores gráficos para acompanhamento do negócio; e de controle de jornada do motorista. "Eles ofereceram dois grandes ganhos: produtividade, pois evita retrabalhos, e acesso rápido à informação automaticamente, o que é mais importante", ressaltou Krumheu.

No segmento de peças e acessórios, a Atual Pneus lançou o primeiro pneu com 22 mm de banda urbana do mercado: o AU2, indicado para uso na cidade e curtas e médias distâncias. Além de maior durabilidade e economia, oferece excelente tração em asfalto e pisos molhados.

Já o estande Transportadora da Vida recebeu a visita do Silveirinha, o boneco da TSG – Transportes Silveira Gomes, e a Uni e o Dão, bonecos da Unidão Transportes e Logística. Os personagens, junto com representantes da Triunfo Concepa e da Transportadora Brasil de Estrela e Nova Santa Rita, promoveram ações de conscientização aos visitantes da feira.

As montadoras de caminhões também estiveram presentes em peso. Durante os três dias do evento, as equipes das concessionárias DAF Austral e DAF Eldorado deram suporte aos visitantes, apresentando caminhões, serviços pós-venda e opções as opções de venda a prazo, como a CDC, o Finame e o Consórcio Nacional DAF. A Scania também participou, expondo os caminhões pesados R 440 e R 480, aproveitando a ocasião para entregar dois caminhões-escola para o Centronor – Centro de Treinamento de Motoristas da Região Nordeste do Rio Grande do Sul. Volkswagen/MAN, Mercedes-Benz, Ford e Volvo-Dipelsul também marcaram presença.

Veja em edições anteriores da Logweb as novidades apresentadas por outros expositores. [logweb](http://logweb.com.br)



Eduardo Tedesco e Eduardo Bellizia, da Inteligtrated



Equipe da Senior

EM **OUTUBRO** NA LOGWEB!



AS **200** TRANSPORTADORAS
DOS **PRINCIPAIS** SEGMENTOS DA
INDÚSTRIA EM DESTAQUE!

***Anunciar na Logweb é multiplicar a
visibilidade da sua Marca!!***

A Logweb leva sua empresa até seus clientes através da participação em eventos, do site, dos aplicativos, da Newsletter, do facebook e do twitter.

**Colocamos sua empresa em exposição junto
aos mais diversos potenciais clientes.**

REVISTA
Logweb

11 3964.3744 11 3964.3165

 Portal.e.Revista.Logweb

 @logweb_editora

 logweb_editora

 Canal Logweb

comercial.2@logweb.com.br
www.logweb.com.br

Condomínios logísticos oferecem climatização, praticidade e segurança ao setor

Todo cuidado com a carga farmacêutica é pouco. Por isso, é preciso seguir normas técnicas do segmento para manter a integridade da carga, tanto em transporte quanto em armazenagem, já que são produtos de alto valor agregado. É aí que entram as vantagens dos condomínios logísticos.

Quando se avalia os custos da cadeia de suprimentos farmacêuticos focando no risco de armazenagem, percebe-se a importância da escolha correta do condomínio logístico.

Para Christian Wagner, diretor da Almi Imóveis Corporativos (Fone: 0800 033.8010), este tipo de estrutura tem um grande diferencial competitivo frente aos galpões industriais, pois oferece praticidade, segurança, baixos custos de manutenção e controle da temperatura do ambiente. “A logística de fármacos é diferenciada, o produto tem alto valor agregado, é fracionado, demanda acondicionamento controlado e manipulação especial, além de ser regulado pela ANVISA,

exigindo severo controle de qualidade”, expõe.

Como benefícios deste empreendimento, Marcio Vieira de Siqueira, diretor de desenvolvimento da Log Commercial Properties (Fone: 0800 400.0606), destaca a infraestrutura completa, sem necessidade de investimento inicial nem de imobilização de capital, o que ocorreria caso a escolha fosse por um imóvel próprio.

“O item segurança é muito importante para a operação farmacêutica, assim como a alta disponibilidade de energia elétrica para a climatização dos ambientes, pontos estes que são encontrados nos condomínios”, conta.

Para Ralph Bicudo Annicchino, gerente comercial e de engenharia da TRX (Fone: 11 4872.2600), a grande vantagem de o operador estar localizado dentro destes empreendimentos é a divisão dos custos. “Além das áreas comuns, como refeitório, cozinha, sala de reunião, ambulatório, portaria e administração, eles possibilitam economia significativa para os locatários com o rateio de tarifas, o que inclui segurança, limpeza, água, energia elétrica, telefonia e internet, além de redução



Christian, da Almi: “o desafio do operador é encontrar um imóvel que siga as especificações de sua demanda técnica e burocrática, seguindo as normas do setor”



Siqueira, da Log, lembra que as empresas do setor farmacêutico estão cada vez mais exigentes no que diz respeito à área técnica e legal da empresa de logística

de custos de segurança devido à contratação em escala”, explica.

Desafios

Segundo Annicchino, da TRX, atualmente existem pouquíssimos empreendimentos que oferecem plenamente condições de atender às grandes demandas do setor farmacêutico e que possuem todas as especificações necessárias às empresas da área. “É preciso desenvolver galpões modernos, com a utilização de avançadas técnicas de projetos e habilidades construtivas, que contribuam para o aumento da eficiência do setor logístico e estejam de acordo com os requisitos da legislação de saúde e meio ambiente”, acrescenta.

Christian, da Almi, também toca no assunto. Para ele, o desafio do operador é encontrar um imóvel que siga as especificações de sua demanda técnica

– principalmente tamanho e temperatura –, burocrática – normas da ANVISA e de qualidade –, mantendo os riscos e custos viáveis à operação.

“Em grande maioria, os armazéns individuais existentes necessitam de diversas modificações e altos investimentos para

Foto: Rafael Tavares



DESDE 1995

- PEÇAS DE REPOSIÇÃO À PRONTA ENTREGA
- GRANDE ESTOQUE DE EQUIPAMENTOS
- SUPORTE TÉCNICO QUALIFICADO

EMPULGUEIRA RETRÁTIL ERE

- CAPACIDADE 1.700KG A 2.000KG
- ELEVÇÃO DE 6000 MM A 12500 MM
- PAINEL INTERATIVO CURTIS



EMPULGUEIRA ELÉTRICA EPL

- CAPACIDADE 1.600KG - 2000KG
- ELEVÇÃO 4300 MM - 4600 MM - 5300 MM
- TECNOLOGIA CANBUS E ELEVÇÃO VARIÁVEL



VENDA - LOCAÇÃO - ASSISTÊNCIA

TRANSPALETEIRA ELÉTRICA TEF26



- PLATAFORMA FIXA OU DOBRÁVEL
- CAPACIDADE 2.600KG
- ALTA VELOCIDADE E SEGURANÇA

TRANSPALETEIRA ELÉTRICA TEL22

- CAPACIDADE 2.200 KG
- SAÍDA LATERAL DE BATERIA
- MOTOR ELÉTRICO AC IMPORTADO DA ALEMANHA



WWW.SAS.IND.BR

ENTRE EM CONTATO.: (47) 3308-2100

atuar na área farmacêutica. É difícil conhecer e controlar o que é praticado nas proximidades do imóvel e, por fim, a burocracia e as exigências dos órgãos reguladores, seguradoras e clientes, nem sempre padronizadas, tornando inviáveis as operações", conta.

Siqueira, da Log, lembra que as empresas do setor farmacêutico estão cada vez mais exigentes no que diz respeito à área técnica e legal da empresa de logística. Além disso, a climatização e o controle de pragas também estão entre os desafios.

Tendências

Falando nas tendências, Christian, da Almi, acredita que os empreendimentos com melhor localização, infraestrutura e segurança se tornarão clusters de operações com alto valor agregado, como os fármacos. "Eles terão uma administração ainda mais focada na segurança interna e externa do condomínio, maior foco no controle de praga e vizinhança, além de módulos menores que possam se adequar a demandas de menor cubagem", declara.

Na opinião de Annicchino, da TRX, a tendência é que os novos empreendimentos possuam estrutura de climatização com garantia de homogeneidade da temperatura nas posições de armazenamento, isolantes térmicos em todas as faces do galpão, caixa de acumulação de água de rescaldo em caso de sinistralidade por incêndio, dock shelters, etc.

Serviços

A Almi possui uma vasta carteira de clientes que operam no setor farmacêutico, destacando em especial os empreendimentos nas regiões de São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Brasília e Goiânia. Com know how adquirido em 32 anos no mercado, está desenvolvendo um empreendimento na Grande Belo Horizonte, focado neste segmento. "Ancorado pelo Centro de Distribuição de uma das maiores redes de farmácia do Brasil, o MAGE Business Park está localizado a 14 km do centro de Belo Horizonte, dentro da cidade industrial de Contagem, com módulos a


partir de 1.600 m² e área total disponível para locação de 19.000 m².

"Nossos condomínios logísticos possibilitam que o cliente tenha maior foco na operação. Normalmente, demandam poucas adaptações do imóvel e permitem maior controle e conhecimento do que acontece ao seu entorno, viabilizando operações mais curtas e complexas", complementa Christian.

Já a Log conta com condomínios industriais que priorizam a acessibilidade e geram uma série de benefícios, como praticidade no fluxo de recebimento e envio de mercadorias, agilidade operacional e redução de custos com o compartilhamento de serviços essenciais para este segmento, como a segurança patrimonial.

"Adequamos nossos galpões de acordo com a necessidade de cada cliente, com a instalação de niveladoras, climatização e controle mensal de pragas na área comum. A parte documental também é vista com muito critério, para atender as necessidades de acordo com a operação", explica Siqueira.

A empresa oferece pé-direito mínimo de 12 metros, piso com capacidade de sobrecarga de até 7 ton/m² e infraestrutura completa, como prédio de apoio, restaurante, vestiários, portaria 24 horas e vigilância com circuito fechado de TV.

Por fim, a TRX possui um parque logístico em Cabreúva, no interior de São Paulo, com um galpão edificado especificamente para o armazenamento de medicamentos, sendo um dos mais modernos do país (certificação Leed), podendo armazenar produtos em temperatura controlada, variando entre 21° C e 23° C. Além da primeira fase, com 33.000 m², o parque tem espaço para mais 95.000 m² de novos galpões, que podem ser feitos sob medida para atender grandes empresas. "O terreno restante já está terraplenado, com projeto aprovado na prefeitura e meio ambiente. O parque inteiro conta com 293.796 m² de área total de terreno e 128.013 m² de área construída", salienta Annicchino. 

Condomínios logísticos da GLP atendem exigências dos mais diversos setores



A GLP - Global Logistics Properties oferece condomínios logísticos de alto padrão para empresas de diversos setores, como farmacêutico, cosméticos, tintas, fertilizantes e perfumaria, por exemplo. Estas indústrias necessitam de cuidados próprios para operações específicas ao uso de determinados componentes, muitos sob regulamentação da legislação brasileira.

Os parques GLP Guarulhos, GLP Campinas, GLP Ribeirão Preto e GLP Gravataí têm como diferenciais a flexibilidade para armazenamento e atendimento voltado a este tipo de segmento. Além de serem localizados em áreas de zoneamento industrial, possuem um sistema de incêndio categoria J4 (risco alto) e a possibilidade de embaciamento do piso, o que permite o escoamento de forma adequada de resíduos.

Outra vantagem competitiva é que os condomínios da GLP contam com monitoramento de segurança 24 horas, sem contar a localização estratégica: os GLP Campinas e GLP Ribeirão Preto estão sediados às margens da Rodovia Anhanguera, uma das mais importantes do Estado de São Paulo, enquanto o GLP Gravataí

está na RS-118, uma das principais estradas da região metropolitana de Porto Alegre. O GLP Guarulhos está na Rodovia Dutra, que liga as duas principais metrópoles do país, São Paulo e Rio de Janeiro.

“Estes setores também podem se beneficiar do movimento conhecido como ‘voe para qualidade’ (Fly to Quality), no qual as empresas tendem a sair de galpões próprios, em geral construções antigas, para alugar galpões em centros logísticos modernos. O resultado é uma maior eficiência logística com infraestrutura completa e uma redução nos custos operacionais das empresas”, explica Mauro Dias, presidente da GLP Brasil.

Entre os destaques na construção dos galpões da GLP figuram a iluminação natural devido à instalação de telhas translúcidas; o pé-direito livre de 12 metros; a eficiência de cerca de 90% da área de armazenagem em relação à área total locável; o piso com resistência de 6 t/m²; e as portas de docas com niveladores reforçadas.

Além disso, a GLP abre um leque de outras oportunidades de personalização

para os seus clientes, como a construção do mezanino sob demanda e adaptações técnicas para atender as legislações pertinentes a respeito de armazenagem. “Um dos diferenciais da empresa é possibilitar o compartilhamento da infraestrutura de seus parques logísticos e ao mesmo tempo atender as necessidades específicas do negócio de cada cliente. Uma tendência crescente no setor”, destaca Dias.

GLP

Líder em instalações logísticas modernas com presença na China, Japão, Brasil e EUA, a GLP gerencia um portfólio de instalações logísticas com 50 milhões de metros quadrados (em 31 de dezembro de 2015), formando, assim, uma rede de ativos imobiliários para logística eficiente, servindo mais de 4.000 clientes. Os empreendimentos estão localizados estrategicamente nos principais centros logísticos, zonas industriais e centros de distribuição urbanos. Com o fornecimento de soluções flexíveis de multi-tenant, build-to-suit e sales-and-lease-back, a GLP se dedica à melhoria da cadeia de suprimentos para que os fabricantes, lojistas e operadores logísticos mais dinâmicos do mundo alcancem suas metas de expansão. Desde 18 de outubro de 2010 as ações do grupo são negociadas na SGX (Bolsa de Valores de Cingapura).

No mercado brasileiro, a GLP gerencia uma rede de ativos imobiliários para logística e indústria leve em 36 cidades em 10 estados, com 3,6 milhões de metros quadrados de área total locável, sendo 2,6 milhões de metros quadrados já concluídos e 1 milhão de metros quadrados em projetos de desenvolvimento. GLP BRASIL

(11) 3500.33700

Transporte de obras de arte requer alto investimento e equipe especializada

Quem se interessa por arte e logística talvez já tenha se questionado sobre como artigos de inestimável valor e grande fragilidade chegam a tal lugar, quais os desafios e que cuidados são imprescindíveis para o transporte adequado.

Vale lembrar que são poucas as empresas brasileiras que realizam a operação logística de obras de artes vindas de outros países, porque este tipo de atividade requer alto investimento financeiro para adequação de instalações, equipe e equipamentos, bem como na especialização e no treinamento de todos os envolvidos no processo, incluindo equipes operacionais e administrativas. Uma destas empresas é a Millenium (Fone: 11 3602.6844), que já transportou exposições internacionais, como de Pablo Picasso, Wasily Kandinsky, August Rodin e Frida Kahlo, dentre outras.

Andrews Silva, gerente do departamento internacional da empresa, conta que as maiores dificuldades que hoje o setor encontra são a falta de infraestrutura nacional e os obstáculos aduaneiros para agilizar o transporte internacional. “Devido à idade das peças e às condições de manuseio e armazenagem, as obras de arte exigem muito critério e tranquilidade em seu manejo, sem falar no cumprimento de prazos estabelecidos e das regras museológicas, para não comprometer a integridade da peça”, explica.

A contratação para tal serviço ocorre através de um museu, instituição ou produtor cultural quando a emprestadora chega a um acordo para a exposição das obras, estabelecendo critérios de transporte, armazenagem, seguro e expositivos.

Entre as exigências está que a mão de obra, especializada e habilitada, seja utilizada em todos os momentos de manuseio. Na Millenium, o treinamento dos colaboradores acontece de maneira sazonal e cíclica para que todos estejam habilitados no manejo de peças das mais diferentes técnicas e também aptos a aplicar novas práticas de embalagem e manuseio que são desenvolvidas mundo afora. “Fazemos parte de um seleto grupo internacional que conta com as maiores transportadoras de arte do mundo inteiro para troca de experiências no setor”, destaca Silva.

Além disso, devem ser usados caminhões com aparato técnico específico – plataforma



Silva, da Millenium: devido à idade das peças e às condições de manuseio e armazenagem, as obras de arte exigem muito critério e tranquilidade em seu manejo

ma hidráulica, suspensão a ar, rastreamento via satélite, gerenciamento de risco e baú com controle de temperatura e umidade – e, claro, precisam ser cumpridas todas as normas de segurança.

Os seguros exigidos normalmente são: de transporte (rodoviário, marítimo ou aéreo), de manuseio e expositivo. “Cláusulas ou riscos adicionais podem ser solicitados dependendo da coleção, situação ou itinerário de transporte”, acrescenta.

Transporte e armazenagem

Silva conta que o ciclo de transporte ocorre antes mesmo de os itens serem manuseados. A obra é avaliada previamente e alguns fatores são analisados, como: técnica utilizada, valores, dimensões e rota a ser seguida desde a origem até o destino.

Depois de verificadas todas estas informações, são providenciadas embalagens de madeira produzidas individualmente para cada obra e, então, são colocadas em um caminhão tecnicamente habilitado. A armazenagem se dá em local próprio para acondicionamento, previamente autorizado pela seguradora, com sistema de combate a incêndio através de gás FM200 sem a utilização de água e sprinklers. Todo o ambiente precisa ser monitorado 24 horas por dia e ter controle rigoroso de temperatura e umidade. LOGWEB



Prévia da **Movimat 2016**: os lançamentos e a diversidade de produtos e serviços

Destacamos, a seguir, alguns dos expositores da **Movimat 2016 – Salão Internacional da Logística Integrada**, que acontece no período de 20 a 22 de setembro próximo, em São Paulo, SP. A **Logweb** é “Mídia de Apoio” do evento.

Ulma

O estande da Ulma Handling Systems (Fone: 11 3711.5940) vai apresentar aos visitantes da edição 2016 da Movimat sistemas automatizados e projetos de armazéns automatizados implantados no Brasil e em outros países. A empresa é especializada no fornecimento de sistemas de separação de pedidos, armazenagem automatizada, movimentação e classificação automatizada, sistemas para fim de linha ou paletização automatizada, sistemas integrados de manuseio de bagagens e softwares para gestão da cadeia de abastecimento (Supply Chain Management), lembra Edurne Unzueta, responsável pela comunicação exterior e marketing da empresa.



Globalstar

A Globalstar do Brasil (Fone: 0800 979.7890) irá mostrar sua linha completa de equipamentos para transmissão de voz e dados via satélite. “Iremos apresentar o já conhecido GSP-1700, telefone móvel via satélite, que permite comunicação com conexão estável em 100% do território brasileiro e 80% do território global. Apresentaremos também nossa linha de rastreadores satelitais, incluindo o SPOT Trace, rastreador 100% via satélite, pequeno, discreto e que pode ser alimentado por pilhas de lítio ou corrente externa. O equipamento dispara mensagens quando o movimento é detectado e emite coordenadas em intervalos de até 2,5 minutos, que podem ser visualizadas em plataforma Google Maps, através de área própria dentro do site da empresa ou aplicativo”, explica Guilherme Abad, gerente de marketing da empresa. Sobre o lançamento a ser feito no evento, Abad cita o SmartOne C, rastreador via satélite com transmissor integrado. “De aparência e funcionamento até certo ponto semelhante ao SPOT Trace, esse equipamento conta com a vantagem adicional da possibilidade de transmissão de dados adicionais à localização, como, por exemplo, temperatura de operação, performance de desempenho, etc., sendo um excelente equipamento para operações que envolvam telemetria”, completa o gerente de marketing.



Genoa

A Genoa Informática e Engenharia (Fone: 11 5078.6624), segundo informa Marcos Mazzetti, gerente de vendas, é especializada em soluções de impressão para aplicações de alto e médio volume e impressão de código de barras, com impressoras de alta velocidade e confiabilidade. É distribuidor exclusivo de toda a linha de produtos Printronix e Compuprint, provendo, também, assistência técnica, com pessoal treinado nas próprias fábricas, peças e suprimentos originais. “Durante a feira, vamos apresentar a nossa tradicional linha de produtos, como também os produtos de nosso novo parceiro, a Opticon – aliás, as novidades serão a linha de leitores e coletores da Opticon e a nova linha de impressoras térmicas da Printronix”, completa Mazzetti.



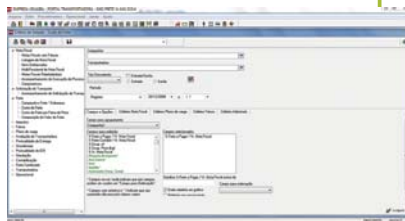
Fronius do Brasil

A linha de produtos e serviços da Fronius do Brasil, Indústria, Comércio e Serviços (Fone: 11 3563.3800), outra empresa participante desta edição da Movimat, inclui: carregadores de bateria de alta frequência; carregadores para baterias preparadas para fast charge; suporte de parede; salas de bateria; berços para bateria; módulos de fixação de carregadores quando não há paredes para fixar carregadores; e desulfatador de baterias, além de instalação de equipamentos e treinamentos. Entre as novidades que serão apresentadas no evento estão carregadores para baterias de ion-lítio; carregadores para cargas rápidas (5 horas); carregadores para cargas de oportunidade (opportunity charge); carregadores com controle remoto, com cabos de 30 metros, para otimização de espaço de sala de bateria; saving de energia: estudo de redução de energia em loco para clientes, além do estudo para redução de espaço de salas de baterias e sistemas de monitoramento para salas de bateria, onde o cliente poderá ter, em tempo real, o status das cargas e tempo de carga. “Estamos com uma tecnologia única no mundo, chamada de tecnologia RI, que carrega de forma ainda mais segura e rápida a bateria, fazendo a leitura da resistência interna da bateria, onde cada carga (ciclo) é única para o carregador inteligente”, diz Mariana Kroker, gerente de vendas nacional da empresa.



GKO

“Estaremos na Movimat para apresentar as funcionalidades e novidades de nosso produto carro-chefe, o GKO FRETE, bem como cases de empresas que já utilizam o software para obter resultados positivos em suas operações de gestão de transportes.” Ricardo Gorodovits, diretor comercial da GKO Informática (Fone: 21 2533.3503) explica, ainda, que o GKO FRETE é o sistema líder na gestão de fretes contratados por embarcadores junto a transportadores terceirizados. O diretor comercial também informa que a GKO estará pronta também para apresentar os últimos desenvolvimentos do Confirma Fácil, uma solução completa para gerenciar, monitorar e confirmar as entregas e todo o processo envolvido, incluindo as ocorrências. “Contando com uma interface completa e simples de usar, o Confirma Fácil oferece um dashboard intuitivo no qual é possível observar (e gerar) relatórios analíticos imprescindíveis para a tomada de decisão de gestores logísticos. Além de todas essas funcionalidades, a solução é totalmente em nuvem.” Por fim, a GKO levará para a Movimat a LOGPARTNERS, braço de outsourcing da gestão de transportes do embarcador, nas áreas de visibilidade, gestão da eficiência operacional, gestão de custos de transporte e auditoria de fretes.



Emplaca



A Emplaca Automação e Tecnologia (Fone: 11 4788.7777) participará da Movimat 2016 expondo a sua linha de produtos e serviços: sistemas de identificação de armazéns com placas com código de barras, placas de arrumamento, identificações de CIPA, bombeiro, etiquetas e rótulos adesivos e outsourcing de impressão de etiquetas. “Além destes, no evento estaremos apresentando o rebobinador e dispensador de etiquetas e o novo sistema de identificação de piso (Floor Marking) – que o cliente mesmo pode instalar, apresentando uma resistência superior à das fitas de demarcação encontradas no mercado e uma sistemática de manutenção mais fácil e dinâmica”, completa Evaristo Liger Freijeiro, diretor comercial da empresa.

► Expo Center Norte

Pavilhão Branco | São Paulo - SP

20 a 22
SETEMBRO
2016
13h - 20h

MOVI
MAT

Salão Internacional da Logística Integrada



Condomínio Logístico/
Real Estate



Intralogística



Multimodalidade



Segurança e
Gerenciamento
de Risco



TI

Na nova Movimat você encontra:

LOGÍSTICA DE
PONTA A PONTA

Organização e Promoção:

 Reed Exhibitions
Alcantara Machado

Venha conhecer e experimentar o que há de mais moderno e inovador para otimizar os custos dos seus produtos e tornar suas operações logísticas mais ágeis e competitivas.



 /Movimat

Faça seu credenciamento através do site
www.expomovimat.com.br

Serão mais de 60 horas de conteúdo técnico voltado para capacitação, qualificação e atualização profissional.



Still

Serão vários os destaques no estande da Still (Fone: 11 4066.8157). A começar pela transpaletadeira elétrica com operador a pé EGU C, para cargas de até 2.000 kg em distâncias curtas. Possui bateria com saída superior, protegida por tampa com abertura simples, e comandos de aceleração, frenagem, elevação, descida e buzina que podem ser acionados com apenas uma das mãos, por operadores destros ou canhotos. Outro equipamento a ser mostrado é a empilhadeira elétrica com operador a pé EGV, da geração AC (Corrente Alternada), com sistema elétrico dotado de módulo eletrônico que controla todas as funções do equipamento (tração e hidráulica) e comunicação com o marcador de descarga integrado feita através de CAN BUS. São oferecidos de fábrica os mastros Duplex e Triplex com elevação dos garfos de até 4.144 e 5.466 mm, respectivamente. Por sua vez, a transpaletadeira elétrica com operador a bordo em pé ERX possui sistema de tração com motor de corrente alternada trifásico e encapsulado de 3,0 kW, livre de manutenção, além de dois modos de velocidade selecionáveis de maneira simples através da botoeira auxiliar. Opera em 24 V, com capacidade de 2.750 kg. A empilhadeira elétrica de contrapeso RX 50 de três rodas, também a ser mostrada no evento, inclui motor de tração trifásico de 24 V, atuando diretamente na roda traseira, e o Programa inteligente de economia de energia – Blue-Q, acionado de modo simples por botão no painel fornecendo economia de energia devido à otimização das características sem interferência no processo de trabalho. Já a empilhadeira contrabalançada a combustão RC 44-25/30 possui motor Nissan K25 de 47 HP e capacidade de carga de 2.500 e 3.000 kg, bem como sistema de freio lamelar com discos banhados em óleo, livre de manutenção. Por último, em termos de equipamentos a serem mostrados na

Combilift

A Combilift (Fone: 51 3077.7444) leva à Movimat sua empilhadeira articulada para corredores estreitos na versão elétrica, que opera em qualquer terreno, inclusive na chuva, em corredores de 2 m de largura e com capacidade de elevação de 15 m. “Além desta versão, também oferecemos modelos GLP e diesel. A capacidade de carga varia de 1,5 até 3 toneladas”, explica Rafael Kessler, diretor comercial da empresa. Ele ainda informa que também estará na feira a empilhadeira multidirecional com capacidade de 3 toneladas, mas que faz parte de uma gama que inicia em 2,5 toneladas e avança até 25 toneladas, em versões elétrica, GLP e diesel.



Alcis

Segundo Luiz Antônio Rêgo, presidente da empresa, a Alcis (Fone: 11 5531.7444) irá mostrar a sua linha de produtos: sistemas WMS em diversas versões para necessidades distintas: WMS Alcis, para operações convencionais e complexas; WMS Alcis AG, para operações em regime de Armazém Geral - possui módulo fiscal para emissão de NF; WMS Alcis Frio, para ambientes congelados e refrigerados; WMS Alcis Aduaneiro, para recintos alfandegados, como Porto Seco, REDEX, etc.; WMS Alcis Smart, para operações convencionais; módulos adicionais: Visual Alcis (BI - Business Intelligence); e BSC Alcis (KPIs e Balance Scorecard). “Além dos produtos Alcis, apresentaremos também soluções parceiras: Targit

(BI) e roteirizadores Roadnet (roteirizadores para entregas e coletas)”, conta o presidente. E também estão previstos lançamentos durante o evento: Visual Alcis - painel para KPIs que indica em tempo real o desempenho dos colaboradores; BSC - produto para criação de KPIs, contratos de nível de serviço (SLA) e análise balanced scorecard – permite a criação de indicadores, multidepartamentais ou não, conectando diversos sistemas ou só o WMS; WMS Smart SaaS – versão que pode ser adquirida como serviço, sem necessidade de investimento em ‘compra’ de software ou de servidores; e roteirizador Roadnet Anywhere – versão SaaS do maior e melhor roteirização mundial, segundo a empresa.

Movimat, está a empilhadeira retrátil elétrica FMX NG, que inclui direção eletrônica com acoplamento direto à tração e mastro triplex panorâmico com sistema de amortecimento na passagem do primeiro

para o segundo estágio, tanto na elevação quanto na descida, bem como novo portagargos com deslocador lateral integrado. Também é equipada de série com o Blue-Q, o piloto automático de consumo inteligente de energia.



Linde

O destaque no estande da Linde (Fone: 11 4066.8157) será a transpaleteira elétrica de operador a bordo T20SP/Família 131, apresentada em duas versões: modelo AP, com plataforma de bordo e laterais de proteção que permitem a operação em ambas as direções, e a versão SP, com plataforma fixa de bordo e equipada com o controlador e-pilot inovador Linde, que permite ao operador adotar uma postura ideal de condução de 45 graus em qualquer direção. Inclui motor de 3 kW e opera com baterias chumbo-ácido de 3,5 kWh a 7.1 kW (250-620 Ah/2PzS-5PzS) e baterias Li-Ion com 4,5 kWh (205 Ah) e 9,0 kWh (410 Ah). Acelera suavemente a 10 km/h em menos de 5 metros e atua em velocidade máxima de 10 km/h com e sem carga. Cada garfo reforçado pode suportar uma carga de 2.000 kg sem deformação.



Startrade

A Startrade Ferramentas de TI para Logística (Fone: 41 3285.8825), segundo Luís Maurício Gardolinski, diretor da empresa, oferece: Tops Pro, software para desenvolvimento de embalagens e padrões de paletização; Maxload Pro, software otimizador de cargas em veículos, que permite planejar a carga antes mesmo de produzir; BarTender, que permite criar, editar e imprimir, além de automatizar processos logísticos com etiquetas customizáveis; W2MO, software para simulação de eventos dinâmicos e otimização do layout de armazéns em 3D; CubiScan, balanças cubadoras para cadastro de produtos que pesam e medem em uma única operação, com a opção em ultrassom ou laser para objetos não cuboides; Cubetape, leitor de códigos de barras portátil com trena ótica incorporada e Bluetooth; Parcelcube, equipamento de cubagem por ultrassom com integração direta a sistemas de Courier, como FEDEX e DHL, ou exporta-

ção de dados em TXT e CSV; e Portal AKL, cubagem a laser para grandes volumes e cargas irregulares – pesa, mede, fotografa e exporta dados, além de calcular cubagem Líquida e Bruta. Já os lançamentos a serem feitos na Movimat incluem: iDimension, cubador ótico que mede em 0,2 s, permite integração com vários modelos de balança nacional e exporta dados para arquivos TXT e CSV; BoxCubo, equipamento de cubagem por ultrassom, antes focado no mercado de correios e agora disponível para a logística com versões customizáveis; e Cubetape, em novo modelo,

mais ergonômico, remodelado e ainda mais eficiente. “O menor cubador manual de cargas do mundo, com o maior range de medição do mercado, desde 1,3 cm até 6 m, podendo medir pequenos itens ou grandes cargas”, completa Gardolinski.



RunTec Informática

Por sua vez, a RunTec Informática (Fone: 11 4521.1986) irá apresentar a suite Hodie de aplicativos para a logística. “Com as novidades de 2016, compostas por dois lançamentos e um pré-lançamento, a suite Hodie se torna uma das mais completas e poderosas ferramentas de trabalho para a logística das empresas”, diz Maurício Fabri de Oliveira, diretor comercial da empresa. Os produtos incluem: Hodie, a base da suite, e que contempla os módulos de monitoramento de entregas e ocorrências; Hodie Fretes Extras, módulos para o cálculo dos custos extras de fretes (reentregas, diárias, etc.); HodieKPI, módulo de indicadores, que entrega os números da operação no celular, desktop ou e-mail dos gestores; HodieBooking, solução para agendamento de docas, coletas e entregas, controle de pátio e transferências entre unidades; HodieAPP, que coloca as informações do Hodie nos celulares Android ou iOS, para que a operação possa acontecer, mesmo que os usuários estejam fora de suas mesas de trabalho; Hodie Reversa, solução para logística reversa que faz o controle completo do workflow da operação de logística reversa. “Os lançamentos na Movimat incluirão o Hodie APP, um aplicativo para Android e iOS que permite aos motoristas registrarem as baixas das entregas e as ocorrências em tempo real, e o Hodie Pedidos, módulo para monitoramento detalhado de cada etapa do ciclo do pedido, com geração dos indicadores OTIF e OTD em tempo real. E também teremos um pré-lançamento, do Hodie Fretes, módulo de cálculo e auditoria de fretes do Hodie”, completa Oliveira.



Já pensou em adotar a **cabotagem** nas operações de sua empresa?

As companhias que optam por diversificar suas escolhas em relação ao uso de diferentes modais são aquelas que possuem um planejamento logístico mais avançado e acabam colhendo benefícios desta atitude. Adequar as cargas ao modal correto tem a ver com a rentabilidade do negócio.

O Brasil é extremamente favorecido para a navegação de cabotagem por suas condições naturais e distribuição demográfica. São 8.500 km de costa navegável, com mais de 30 portos organizados e inúmeros terminais de uso privativo. Além disso, o país possui uma forte concentração costeira dos setores produtivos e consumidor, com cerca de 80% da população vivendo em até 200 km distante da costa.

Quem chama atenção para esses dados é Marcio Arany da Cruz Martins, diretor comercial da Log-In Logística Intermodal (Fone: 21 2111.6500), destacando a realidade deste modal tão importante e ainda pouco utilizado pelos embarcadores por falta de conhecimento e interesse.

Segundo ele, a cabotagem se consolida a cada dia como a melhor solução

logística para grandes distâncias, pois possibilita um maior alcance de entregas de forma eficiente, segura e competitiva. “Sem falar que consome oito vezes menos combustível para mover a mesma quantidade de carga que outros modais, sendo mais econômico, além de sustentável, reduzindo a quantidade de emissão de CO₂ na atmosfera”, complementa.

E falando em economia, o custo do transporte acaba sendo 15% mais baixo do que o modal puramente rodoviário, como observa Marcus Voloch, gerente-geral de Mercosul e Cabotagem da Aliança Navegação e Logística (Fone: 11 5185.3100).

Apesar de a cabotagem ser uma realidade bem consolidada para alguns embarcadores, alguns segmentos ainda não têm intimidade com ela, por isso há



um grande potencial a ser explorado. “Eles têm curiosidade, já ouviram falar, mas falta estímulo para a experimentação”, conta Marco Aurélio Dias, diretor comercial da Frette Logística & Multimodal (Fone: 11 3051.7088).

Abraão J. Salomão, diretor geral da Posidonia Shipping & Trading (Fone: 21 2221.9698), lembra que uma cabotagem forte no país teria o condão de gerar demanda nos estaleiros de construção e reparo locais. De fato, o modal tem um papel muito importante no desenvolvimento do mercado brasileiro, seja na produção das indústrias nacionais para o consumo interno ou na conexão das cargas internacionais com portos brasileiros. “As empresas de cabotagem são fundamentais para o desenvolvimento das relações logísticas do Brasil com outros países”, salienta Marlos da Silva Tavares, diretor comercial do Grupo Libra (Fone: 13 3797.3200).

De acordo com ele, antigamente a pontualidade era a maior preocupação dos clientes ao utilizar a cabotagem. Portos congestionados geravam atrasos nas atracações, o caminhão era mais pontual. “Hoje em dia, as companhias investem pesado na modernização das frotas. Este fato, combinado com a renovação dos terminais marítimos, gerou um serviço pontual, mais barato e confiável”, frisa.

Em 2015, este tipo de transporte movimentou 35,6 milhões de toneladas, excetuando-se as cargas do sistema Petrobras. A movimentação de contêineres aumentou a uma taxa anual de 14%, no período de 2011 a 2015, alcançando 10,2 milhões de toneladas, informa Luiz Fernando Resano, vice-presidente executivo do Syndar

ma – Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima e da Abac – Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Fone: 21 3232.5600).

“Contudo, é necessário entender que a cabotagem é apenas uma das etapas

do processo. Precisamos incentivar e investir em todos os modais. Não adianta apenas os armadores e os terminais efetuarem investimentos gigantescos em novos navios e equipamentos se após o gate não tivermos boas estradas, retroáreas portuárias e ligações com diferentes modais”, ressalta Renê Wlach, diretor comercial do Tecon Rio Grande (Fone: 53 3234.3000).



Wlach, do Tecon Rio Grande: “a cabotagem precisa entrar na rotina das empresas e não mais ser vista como uma operação a ser desvendada”

Seguro

Uma das vantagens da cabotagem é o valor do seguro, que é menor do que o praticado por outros modais, devido à segurança oferecida. “O índice de roubos e avarias na cabotagem é muito baixo. Baixa sinistralidade se traduz num seguro mais barato”, explica Voloch, da Aliança.

Tavares, do Grupo Libra, diz que, no Brasil, a cabotagem utiliza os mesmos terminais marítimos dos navios estrangeiros, que dispõem de tecnologia de ponta e equipamentos modernos. “Os terminais brasileiros têm produtividade comparável à de grandes terminais do mundo. Toda essa estrutura oferece um ambiente muito mais seguro. Além disso, os navios oferecem menos riscos à carga do que os caminhões nas estradas”, complementa.

Segundo Wlach, do Tecon Rio Grande, o índice de roubo na cabotagem é extremamente baixo, pois a carga acaba circulando em distâncias rodoviárias muito mais curtas, sendo mais fácil o controle

de rastreamento e o cuidado junto aos veículos. “Além disso, o índice de avaria também reduz drasticamente, pois o produto fica mais bem condicionado na estrutura rígida do contêiner, sofrendo menos com os impactos de uma viagem longa sobre uma carreta. Podemos citar, como exemplo, produtos que vêm migrando ano após ano para a cabotagem por questão de segurança: eletroeletrônicos, móveis, cigarros, duas rodas, entre outros”, revela.

Entraves

Mesmo com essas vantagens, Dias, da Frette, acredita que ainda exista uma desconfiança dos embarcadores com base em problemas antigos que não existem mais. “Ouvimos de vez em quando nas negociações a pergunta ‘será?’. Mas a quebra desse paradigma só virá com a experimentação, após testar e avaliar o funcionamento. Ao conseguir isso, com certeza iremos fidelizar o cliente”, aposta.

Outro problema enfrentado, ainda de acordo com Dias, é a falta de conhecimento técnico operacional da cabotagem. “Precisamos muitas vezes fazer uma catequese em nossos clientes potenciais. O mais interessante é que a conversa com aqueles que já têm em seu processo a importação e/ou exportação é muito mais fácil, pois já entendem a linguagem e a operacionalidade.”

Ele cita, ainda, a falta de profissionais no mercado, mesmo com a alta taxa de desemprego. “Isso porque precisamos treiná-los na cabotagem, não existe essa mão de obra pronta. Temos que capturar os oriundos de armadores, de terminais marítimos, agentes de carga internacional ou mesmo de concorrentes.”

Dias explica a dificuldade da realidade do setor: as empresas de logística “vendem” a cabotagem para profissionais que conhecem muito pouco o setor, ou seja, não basta apenas apresentar a tabela de preço, é preciso mostrar como

funciona, quais são os equipamentos à disposição em função do tipo de carga, como será a modelagem de sua operação e outros pontos. Após o negócio fechado, é preciso ter um backoffice operacional, fazer booking, reserva no navio, reserva do contêiner vazio, cadastrar motorista, cavalo e carreta, agendar retirada no terminal de vazios, inspecionar o contêiner, carregar, agendar a entrega no terminal de cheio, acompanhar o dead line do navio, providenciar o VGM (peso bruto verificado), acompanhar a saída do navio... Toda essa operação é repetida quando o navio chega ao porto de destino. “É um mundo novo para os profissionais de transporte, quase todos vindo do rodoviário, mesmo com as grandes mudanças de informatização de terminais ocorridas nos últimos dois anos”, revela.

Outro fator impeditivo, em sua opinião, é mais cultural. “Quase todos os armadores são de longo curso, a cultura e o tempo deles são diferentes. Temos hoje armadores que levam quase sete dias para enviar uma cotação, diferente do rodoviário, e, por consequência, os nossos clientes têm essa cultura, de mais rapidez nas respostas”, explica.

O profissional da Frette acredita que o incremento da cabotagem precisa ser feito também pelos agentes de carga,

como no comércio exterior. “Na cabotagem no Brasil, não funciona dessa maneira. Vários armadores querem fazer o porta a porta e oferecem a seus clientes, mas embarcadores reclamam que isso não é o negócio dos armadores, que devem fazer apenas porto a porto. Não podemos esquecer que nossa cultura é rodoviária, mais veloz, com permanente contato com o cliente. Vários casos mostram que quando o armador faz o porta a porta, ele só baixa o preço. Já tivemos exemplos de clientes que fazem porta a porta com o armador com tarifa de até 40% abaixo da tarifa porta a porto que o armador oferece para o agente de carga. Esse procedimento tira o estímulo dos agentes, e ainda faz com que os armadores reduzam seus ganhos”, expõe.

Para Wlach, do Tecon Rio Grande, é necessário quebrar a barreira cultural. “O pilar da logística do Brasil é o caminho como o transporte mais rápido e prático, mas nem sempre esta é a melhor

alternativa. A cabotagem precisa entrar na rotina das pessoas que trabalham na área de logística das empresas, e não mais ser vista como uma operação a ser estudada/desvendada”, afirma.

De acordo com ele, são entraves para o desenvolvimento do modal: deficiência de acesso aos terminais portuários e ligação com demais modais (hidro e ferro), falta de incentivo com o bunker (combustível) e burocracias documentais.

No ponto cultural também toca Voloch, da Aliança. Por isso, a companhia realiza diversas palestras em todo o Brasil junto às entidades de classe para explicar como a cabotagem funciona e pode ajudar os embarcadores a colocarem

seus produtos em praticamente todo o território nacional, a preços competitivos.

Sob o aspecto regulatório, um dos maiores entraves é o fato de a carga de cabotagem ser tratada, dentro dos portos, como de comércio exterior, tendo de ser manifestada no Mercante, no Sis-carga, entre outros sistemas voltados ao comex. “É preciso que esses processos sejam simplificados”, observa Voloch.

Segundo ele, abastecer um navio de cabotagem custa cerca de 20% mais do que um navio de longo curso, já que diversos impostos incidem sobre o bunker para uso dentro do Brasil. Outro ponto importante diz respeito à infraestrutura. “Ao passo que diversos terminais portuários se desenvolveram, os acessos aos portos continuaram praticamente os mesmos nos últimos 10 anos, criando gargalos em momentos de pico”, acrescenta o profissional da Aliança.

Voloch diz, ainda, que é necessário o investimento em alguns portos, principalmente no Norte e Nordeste do país, onde a companhia gostaria de ter uma



Fagundes Jr., da TGA: “o crescimento do uso da cabotagem passa pela modernização dos portos e pelo aumento da oferta de espaço nos navios”



presença maior, porém, a falta de infraestrutura impede a entrada dos navios.

Gilberto Afonso Chaves Mauro, diretor comercial da BR Multimodal Eireli (Fone: 19 3601.2486), considera que para incrementar o uso da cabotagem são necessários investimentos em infraestrutura portuária, entrada de novos armadores e implementação de políticas voltadas para o transporte de forma geral. “Em suma: a construção de mais portos no Brasil.” De acordo com ele, qualquer investimento em novos portos esbarrará na necessidade de licenças ambientais, autorizações governamentais e novas políticas voltadas para o transporte.

Alvaro Fagundes Jr., diretor de cabotagem e transportes nacionais da TGA Logística Transportes Nacionais e Internacionais (Fone: 11 3463.8181), diz que o crescimento do uso da cabotagem passa por diversos aspectos, como a modernização dos portos, que tem ocorrido de maneira efetiva a partir da privatização de vários terminais ao longo da costa, e o aumento da oferta de espaço nos navios. “Hoje apenas três armadores operam na cabotagem e, embora consigam atender à demanda, este cenário mudará a partir do momento em que novos usuários comecem a usar este modal. Estima-se que para cada contêiner embarcado hoje na cabotagem existam seis caminhões nas estradas, ou seja, o tamanho do mercado é enorme. Apenas considerando as cargas fracionadas, que hoje têm uma participação ínfima na cabotagem, se migrarem para este modal, simplesmente duplicaria o movimento de contêineres dos três armadores”, conta.

Salomão, da Posidonia, dá o seu recado. “Precisamos de regulação de qualidade, que há muito não temos. Mas não a defendemos para criação de privilégios e, sim, com o propósito de fomentar e incrementar a atividade. A cabotagem no Brasil é dominada por empresas estrangeiras travestidas de nacionais, mas que defendem os interesses de suas matrizes

internacionais. Se beneficiam do seu poderio econômico em todos os aspectos, principalmente para criarem barreiras de entrada a novos players, e manifesta cooptação da Agência Reguladora.”

Ele diz, ainda, que há fatores que concorrem contra a cabotagem, como alta tributação, falta de fiscalização das estradas (que torna o transporte rodoviário mais barato) e falta de apoio financeiro para novos projetos.

Resano diz que o Syndama, juntamente com a Abac, mantém uma agenda de pontos que merecem a atenção permanente das entidades. Temas relevantes como custo do combustível e mão de obra, serviços de praticagem, formação de profissionais (marítimos) e burocracia fazem parte da pauta da entidade. No momento, um dos pontos que tem merecido atenção especial é a questão do ressarcimento do AFRMM — Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, de responsabilidade do Ministério dos Transportes e da Receita Federal. “A demora em realizar o ressarcimento às empresas

brasileiras de navegação chega, em alguns casos, há cinco anos. Esses recursos são fundamentais para o fluxo de caixa e para pagamento dos financiamentos das embarcações construídas com auxílio do FMM — Fundo da Marinha Mercante

em estaleiros brasileiros”, expõe. Ele adiciona a isso o baixo entendimento da aplicação e importância do AFRMM, que faz com que segmentos e parlamentares apresentem proposições que geram insegurança para novos investimentos pelas empresas de navegação.

Por exemplo, a Log-In, nos últimos anos, vem investindo cerca de R\$ 1 bilhão na renovação da frota com a construção de cinco navios portacontêineres e dois graneleiros, no entanto, os repasses referentes ao AFRMM não vêm sendo realizados, como afirma Martins. “Com esse problema resolvido, mais o da infraestrutura deficitária, poderíamos crescer de forma ainda mais vigorosa, o usuário seria mais bem atendido e haveria mais racionalidade no transporte, com benefícios para todo o país”, ressalta.



Resano, do Syndama e da Abac: “a legislação é moderna e flexível, possibilitando às empresas colocarem navios disponíveis segundo a demanda”



Para Tavares, do Grupo Libra, o custo logístico brasileiro, muito dependente do modal rodoviário, é incompatível com as operações de outros países. "Perdemos competitividade com custos tão altos, nossos produtos perdem espaço devido aos altos valores para chegar ou sair dos portos. A cabotagem pode facilitar e tornar nosso país mais competitivo", conta.

Pau para toda obra

Toda carga que pode ser acondicionada em contêiner tem potencial para ser transportada pela cabotagem. Desde soja, milho, arroz até uma TV de LED fabricada em Manaus, AM, passando pelos farmacêuticos, material de construção e automotivo. As possibilidades

são inúmeras, salienta Voloch, da Aliança. Os principais produtos transportados são dos setores de duas rodas, eletroeletrônicos, alimentos, produtos de higiene pessoal, material de construção, resinas e papel, entre outros.

Os combustíveis e óleos minerais respondem por quase 80% do que é transportado hoje, via cabotagem no Brasil, segundo a Antaq—Agência Nacional de Transportes Aquaviários, lembra Martins, da Log-In. Mas a carga conteinerizada, que envolve mercadorias diversas, como alimentos, eletrônicos e produtos de limpeza, por exemplo, apresentou um aumento de pouco mais de 7% em relação ao ano passado, de acordo com a entidade.

Para Resano, do Syndarma e da Abac, o transporte de combustíveis, óleos minerais e derivados são os maiores fluxos de transporte na cabotagem. Há também fluxo expressivo de bauxita minerada na região Norte, eletroeletrônicos e material de transporte produzidos na Zona Franca de Manaus, químicos orgânicos e soda cáustica produzidos nos polos petroquímicos, além de madeira e bobinas de aço para atender demandas da indústria.

"Felizmente, a legislação brasileira sobre navegação é moderna e flexível, possibilitando às empresas colocarem navios para o transporte de acordo com a demanda, de forma bastante ágil. Por exemplo, atualmente o transporte de veículos na cabotagem é inexistente, só há movimentação na navegação de longo curso, mas se houver demanda, rapidamente as companhias poderão ter navios adequados a este transporte", explica Resano.

Salomão, da Posidonia, espera que a

retomada de investimentos na produção no Brasil gere demanda na cabotagem não apenas na indústria de base, mas também para produtos acabados.

Com relação às embarcações, vale lembrar que elas estão disponíveis nas

mais diversas especificações, de acordo com o tipo de carga a ser transportada, como navios contêineres, tanques, graneleiros, etc., expõe Gilberto, da BR Multimodal Eireli.

Wlach, do Tecon Rio Grande acrescenta que existem diferentes tipos de contêineres para diversos tipos de carga. Há equipamentos refrigerados para aquelas que precisam de temperatura controlada e outros que viabilizam o transporte de produtos

com excesso lateral ou de altura. Cargas a granel podem ser acondicionadas dentro de contêineres secos com liner bag, além disso, equipamentos que possuem peso ou tamanho extremamente elevado podem ser operados com armador especializado na cabotagem breakbulk. No mercado do Rio Grande do Sul, o arroz se mantém como o principal produto movimentado, seguido do leite em pó, da madeira e de produtos petroquímicos.

Por fim, Tavares, do Grupo Libra, lembra que enquanto algumas rodovias têm restrição de até 30 toneladas por caminhão, os contêineres podem carregar até 32 toneladas. "Para algumas mercadorias, essa diferença é fundamental, pois permite que os clientes embarquem mais carga."



Tavares, do Grupo Libra, lembra que enquanto algumas rodovias tem restrição de até 30 toneladas por caminhão, os contêineres podem carregar até 32 t

VANTAGENS DA CABOTAGEM, SEGUNDO AS EMPRESAS DO SETOR

- O transporte marítimo, reconhecidamente, é mais econômico nas médias e longas distâncias;
- É mais econômico para transporte de grandes volumes;
- Consome menos energia por unidade de carga transportada;
- É menos agressivo ao meio ambiente (um navio substitui centenas de caminhões);
- É mais seguro que o transporte rodoviário (quanto a acidentes, avarias, roubos e assaltos).

Leia mais

sobre a **cabotagem: futuro, potencial, portos e rotas** no **Suplemento Digital de Logweb** desta edição.



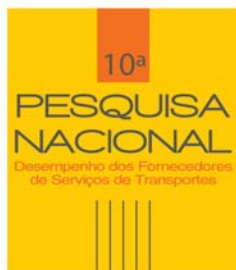
Seja qual for o resultado, fique ao lado de quem é Top do Transporte.



Esse ano, o **Top do Transporte** comemora 10 anos de realização.

Para marcar essa data, vamos reunir no **dia 18 de outubro**, em São Paulo, as **200 melhores transportadoras rodoviárias de cargas do país**, eleitas pelo mercado em 2016, com base na **10ª Pesquisa Nacional de Desempenho dos Fornecedores de Serviços de Transporte**. E, ainda, as **empresas que mais se destacaram na década**, em 17 especialidades de transportes.

Reserve já seu lugar nesse concorrido evento. E faça como as empresas abaixo, que já **confirmaram sua participação como patrocinadores** do Top do Transporte 2016.



Escolha sua cota – Platina, Ouro ou Prata – e apareça desde já nos materiais de apoio à premiação.
Ou consulte nosso Departamento Comercial sobre outras formas de participação.

Anuncie também nas edições especiais de **FROTA&Cia** e **LOGWEB**, que trazem o ranking das empresas **Top do Transporte 2016**; um verdadeiro guia de consulta, para uso de transportadoras e embarcadores de cargas, durante 365 dias do ano.

Realização



11 3871-1313 | solange@frotacia.com.br

Ypê realiza 2º Workshop de seu Programa de Excelência em Transportes



A Química Amparo (Fone: 19 3808.8000), mais conhecida pela marca Ypê, realizou, no dia 19 de julho último, em Amparo, SP, o 2º Workshop do Programa de Excelência em Transportes Ypê. A Logweb esteve presente e é a divulgadora oficial do Programa.

O PET Ypê é uma iniciativa que a empresa lançou em 2016, alinhada à sua estratégia de alavancar o nível de serviço junto aos seus clientes, e abrange as transportadoras que são responsáveis pela distribuição nacional da Ypê em suas cinco unidades de expedição.

Introdução

A abertura do workshop foi feita por Adriana Bueno, gerente nacional de transportes, que destacou um dos valores da Ypê — “Trabalho e Honestidade” —, criado com base na frase do fundador da empresa, Waldyr Beira: “O trabalho tudo vence”, ressaltando a integridade e ética como base das ações.

Em sua colocação, Adriana citou que a Ypê só chegou onde está hoje porque tem trabalhado muito, e que as transportadoras, como parte do negócio da empresa, precisam ter o mesmo conceito para que, juntos, possam vencer diariamente, assim como a Ypê vem fazendo ao longo desses 65 anos de existência.

“Teremos muito trabalho e transpiração, pois a jornada até o final do ano será desafiadora. Será necessária muita dedicação. Assim como um atleta precisa que todos os músculos estejam fortes para conseguir levantar as anilhas, todos

os envolvidos na operação, desde o motorista até o presidente da empresa, precisam estar preparados para sustentar e garantir a eficiência na operação. Em conjunto com o esforço, será necessário imprimir aceleração, pois já estamos na metade do caminho e a velocidade para alcançar as metas precisa ser alta, para que, ao final do período, possamos marcar um ‘golaço de placa’. Após esse primeiro período de treino precisamos vencer. Vamos sempre juntos e fortes”, enfatizou a gerente nacional de transportes.

Ainda de acordo com ela, reforçados a volumetria e o potencial que a Ypê tem, diante de um cenário econômico

adverso, a empresa vem crescendo em volume e superando metas mensalmente. E ter o produto da Ypê na gôndola é a garantia de que o consumidor vai continuar comprando, em consequência, tanto a transportadora terá o volume para transportar quanto a Ypê terá mais volume expedido e faturado.

Trajetória do Programa

Jefferson Gonzaga, gestor do Programa Excelência em Transportes, apresentou uma visão do que aconteceu nos últimos quatro meses, quando foram realizadas mais de 80 reuniões de alinhamento e surgiram mais de 160 planos de ação.



Adriana: “A Ypê só chegou onde está hoje porque tem trabalhado muito, e as transportadoras, como parte do negócio da empresa, precisam ter o mesmo conceito”

Diante das reuniões e dos tópicos abordados apareceram alguns pontos que ainda persistem e que fazem com que não haja uma evolução no desempenho.

“O feedback dos parâmetros referentes ao que têm tido de retorno das transportadoras veio motivar as empresas participantes, pois estão no caminho correto para atingirmos um excelente nível de serviço percebido pelos clientes da Ypê”, destacou Gonzaga.

Também foi apresentada a trajetória da acuracidade no carregamento geral e estratificando por regional (BR) de abril a junho. No geral, houve uma evolução de 6 p.p. Também ocorreu um aumento de 5% no fluxo de informação transmitida pelas transportadoras, para que a Ypê trate de forma mais eficiente as ocorrências de entrega. Para as entregas, houve um aumento de 7 p.p. Para o resultado geral do programa, ocorreu um aumento de 5 p.p.

Agora, os desafios são: atingir e superar as metas de OTIF (85%), On time de entrega (95%) e GFT (85%).

“Essas metas não serão atingidas se somente as transportadoras fizerem tudo sozinhas, assim como a Ypê não conseguirá atingir sozinha. Juntas

Desafios

Agora, os desafios são: atingir e superar as metas de OTIF (85%), On time de entrega (95%) e GFT (85%).

“Essas metas não serão atingidas se somente as transportadoras fizerem tudo sozinhas, assim como a Ypê não conseguirá atingir sozinha. Juntas

é que conseguirão atingir as metas”, disse o gestor.

Anteriormente, foi pontuado onde as transportadoras estão falhando. Nesse ponto foi citado que a Ypê também tem pontos a serem melhorados. Assim, foram citadas as ações em andamento que a Ypê está executando em busca da melhoria contínua, objetivando um aumento de 8% do volume total faturado no ano de 2016, referente a 2015.

Estratégia de negócios

Foram colocados quatro pilares estratégicos: diminuição da ruptura; aumento do nível de serviço percebido pelo cliente; frete sobre a ROL saudável; e ganho de market share.

Especificamente sobre o nível de serviço das transportadoras, foram abordados alguns pontos que

ainda precisam ser desenvolvidos para manter as melhorias alcançadas, não só para que tenha um excelente nível de serviço para com a Ypê, mas para que haja uma excelência para todos os clientes das transportadoras.

Foi focado, ainda, o tema referente à gestão de terceiros e agregados. Neste ponto, Adriana solicitou que as transportadoras subam a criticidade na contratação de motoristas e deem um treinamento para que possam ter ciência de como proceder, pois são esses que carregam o nome da transportadora. “Qualquer coisa que acontecer é o nome da transportadora que estará sendo divulgado, prejudicando, assim, a sua imagem.”

Com relação à “busca da melhoria contínua” pelas transportadoras, a Ypê levou ao evento a empresa PKT Desenvolvimento Empresarial que, junto com a Fundação Dom Cabral, oferece treinamento e acompanhamento para

o desenvolvimento de empresas de pequeno e médio porte.

Programa para 2017

O que vem para 2017? “Teremos em março de próximo ano o fechamento do Programa, divulgando os melhores por modalidade (Carga Fechada, Carga Fracionada e Carga Itinerante). Os melhores

serão os que poderão participar de novos projetos e negócios — por exemplo, do circuito logístico, onde a Ypê está em contato com outros embarcadores. E também será feita a distribuição da volumetria por determinada rota.



Gonzaga: “o feedback dos padrinhos quanto ao que têm tido de retorno das transportadoras veio motivar as empresas participantes, pois estão no caminho correto”

Ações em andamento

As ações que já estão em andamento, executadas pela Ypê, incluem: TPM Pilar Plan to Serv

(Planejar para servir) e Pilar distribuição, onde está sendo tratada a grade de carregamento para dar uma melhor cadência ao Centro de Distribuição e giro dos veículos. Este processo foi colocado à disposição das transportadoras que fazem entrega em médias e longas distâncias para carregamento no 1º e 3º turno.

Está em projeto, ainda, a Central de Tráfego, conduzida pelo setor de Desenvolvimento Logístico da Ypê, coordenado por Bruno Oliveira. Esse projeto visa fazer o acompanhamento dos veículos na chegada para carregamento, reduzindo o tempo de permanência nas origens, fazendo com que as transportadoras tenham uma maior produtividade dos veículos e aumentem o nível de serviço. Atualmente são oito as transportadoras junto às quais está sendo feito o acompanhamento. Por outro lado, foi aberto para as transportadoras participantes do Programa aderirem à Central de Tráfego. Logweb

Ranking Prévio

No evento, também foi divulgada uma prévia do ranking, considerando o desempenho no primeiro semestre de 2016.

Carga Fechada

1. RCA Logistica
2. Cavarzan
3. Starlogs
4. Valerini
5. Arus
6. Ancona
7. Gerbi
8. Aliança
9. HDM
10. Transpavan

Carga Fracionada

1. Ferreira e Salles
2. Linevias
3. Transluan
4. Total Log
5. Goyazlog
6. Onofre Trans
7. Carraro
8. Andrini
9. Transcompras

Carga Itinerante

1. Cooperlegre
2. Valmir Fanti
3. Litoral Sul
4. Com Pivato
5. IDZ Marson

Instituto Logweb se reinventa preparando grandes surpresas para o mercado logístico

Criar ambiente diferenciado para que os líderes do setor logístico possam, através de encontros, fóruns e seminários, compartilhar conhecimentos e dividir experiência.

É com este ideal, entre outros que já tinha, que o Instituto Logweb se reinventou. “Afinal, o Instituto é uma organização voltada para a discussão de soluções e estudo do mercado logístico, tendo como objetivo a inteligência em informação, considerando os princípios éticos e a governança corporativa, enaltecendo a meritocracia dentro das instituições. O Instituto une profissionais de forma a emprestar e dividir seus conhecimentos aproximando gerações e contribuindo para a efetiva utilização da experiência”, lembra Valéria Lima, presidente do Instituto.

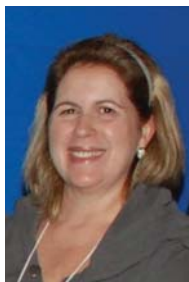
Seminário

Com o tema “2017, Crescimento Selvagem”, o Instituto Logweb está preparando um seminário, idealizado pelo presidente do conselho da entidade, Antonio Wroblewski, com o objetivo de discutir o futuro das empresas, principalmente as de operações logísticas e transporte, com o foco na economia nacional e o olhar para dentro das empresas e suas necessidades. O evento será realizado em novembro próximo, na cidade de Campinas, SP, e contará com palestrantes renomados e com expertise no segmento.

“O propósito do evento é discutir e sugerir proposta de como agir para garantir os próximos anos, pois a palavra chave será capital de giro. As empresas

melhores estruturadas irão atuar onde seus concorrentes não têm capacidade de atuar”, destaca Wroblewski.

O evento também tem o objetivo de lançar o Departamento de Pesquisa do Instituto Logweb, que tem à frente a pesquisadora Ivone Martins Bogo. Ela é antropóloga e escritora, e durante os seus mais de vinte e cinco anos de experiência em pesquisa de mercado, trabalhou em vários países. No Brasil, foi diretora dos Institutos Vox Populi e Oma.



Valéria: o Instituto une profissionais de forma a emprestar e dividir seus conhecimentos, aproximando gerações e contribuindo para a efetiva utilização da experiência



Wroblewski: o propósito do evento a ser realizado é discutir e sugerir proposta de como agir para garantir os próximos anos, pois a palavra chave será capital de giro



Ivone: “a pesquisa permite compreender o mercado ou a opinião pública, bem como descobrir quais os melhores caminhos e entraves do seu negócio”

“A pesquisa permite compreender o mercado ou a opinião pública, e descobrir quais os melhores caminhos e entraves do seu negócio. Representa a diferença entre a imobilidade e o crescimento”, destaca Ivone.

Assim, tanto o evento quando a criação do Departamento de Pesquisa — entre outras atividades previstas pelo

Instituto Logweb — proporcionarão às empresas o acesso a estratégias e ferramentas para entrar em 2017 preparado para enfrentar este crescimento selvagem, e chegar a 2018 já plenamente ambientado ao novo mercado, já que a indústria nacional precisa melhorar as ferramentas de análise e projeção — o PI não foi adotado ou não é usual. **Logweb**

MAIS DA METADE DOS CEOS BRASILEIROS ENTREVISTADOS PELA KPMG ACREDITA NA RETOMADA DO CRESCIMENTO DO PAÍS

Mais da metade (58%) dos cinquenta CEOs das empresas brasileiras entrevistadas pela KPMG acredita na retomada do crescimento do país e na melhoria de resultados das organizações em curto prazo, apesar de considerar que a economia encontra-se em ritmo lento (38%). Segundo ainda a pesquisa “Panorama Global dos CEOs 2016”, um pequeno número de executivos (26%) afirma estar muito confiante. O levantamento da KPMG proporciona um retrato das expectativas dos dirigentes de empresas globais em relação ao crescimento dos negócios, aos desafios e às estratégias para os próximos três anos.

De acordo com a pesquisa, quando as estimativas são em médio prazo – próximos três anos –, os resultados apontam para a mesma tendência, com ampliação nos percentuais de confiança dos CEOs no que diz respeito ao crescimento do país: de 58% dos entrevistados, em 12 meses, para 76%, em três anos. O relatório apontou ainda que o cenário é praticamente idêntico quando os executivos são

questionados sobre a economia global, no mesmo período de tempo.

“Os CEOs estão ajustando as estratégias a curto e longo prazo à realidade econômica de cada país. Além disso, estão procurando alternativas para crescimento como joint ventures, alianças e parcerias com outras empresas para responder às mudanças em tempo hábil”, afirma o presidente da KPMG no Brasil, Pedro Melo.

DESEMPENHO DAS ORGANIZAÇÕES

Dentre os fatores externos que podem influenciar o desempenho da organização, os CEOs brasileiros indicam aqueles de ordem socioeconômica (eleições, manifestações e instabilidade social) como os mais impactantes ao longo dos próximos três meses. Quando voltam o olhar para o mercado global, mais exatamente no impacto que terá a saída do Reino Unido da União Europeia (Brexit) nos resultados das organizações, apontam que poderá haver algum reflexo positivo em aspectos

como o crescimento das receitas, planos de expansão para a Europa e acesso ao mercado de capitais. “Os reflexos do Brexit ainda devem ser apurados, mas é importante os CEOs compreenderem os impactos específicos para o seu setor”, afirma o presidente da KPMG.

Quando se fala sobre a perspectiva para o faturamento das organizações, a maioria dos entrevistados projeta um aumento entre 2% e 5% ao longo dos próximos três anos. Dentre os elementos que poderão levar as empresas a esse desempenho, a grande aposta está no desenvolvimento de novos mercados, ficando na sequência, pela ordem de relevância, novos produtos, novos clientes e novos canais. Com relação aos novos mercados, os CEOs brasileiros observam os maiores potenciais de crescimento na Índia, nos Estados Unidos e na China. “A pesquisa nos mostra que os CEOs, cada vez mais, enxergam os mercados internacionais como atrativos para os negócios. Além disso, não podemos deixar de notar que a inovação vem se tornando pauta recorrente para os executivos”, completa Melo.

EM 2017, PEQUENO CRESCIMENTO DO PIB

Alexandre B. Cunha é PhD em Economia pela Universidade de Minnesota, professor da UFRJ e pesquisador do CNPq. Segundo ele, com a mudança de governo ocorreu uma mudança nas perspectivas para a economia brasileira. Aparentemente, a atividade econômica parou de se contrair.

Com relação ao ano de 2017, Cunha

diz que é possível que haja um pequeno crescimento no PIB. Esse cenário é, consideravelmente, melhor do que aquele que se verificava nos últimos momentos do governo Dilma. “Caso o Senado não confirme o afastamento de Dilma, então o país possivelmente retornará ao quadro que prevalecia até meados de maio. Se, conforme parece ser o mais provável, ela for

afastada definitivamente, então a incógnita passará a ser o sucesso (ou não) do governo Temer em aprovar as reformas que reequilibrem as contas públicas. Se ele for bem-sucedido, é provável que o cenário se torne ainda mais favorável. Se o governo não conseguir aprovar as medidas, então o cenário tenderá a se deteriorar”, finaliza o economista.

INDÚSTRIA DE PRODUTOS ELTRÔNICOS JÁ TRABALHA COM UM CENÁRIO DE RECUPERAÇÃO PARA O SEGUNDO SEMESTRE

Em sondagem recente, a Eletros – Associação Nacional dos Fabricantes de Produtos Eletroeletrônicos apurou uma redução no volume de vendas no 1º semestre de 2016, em comparação ao mesmo período de 2015. A venda ao varejo de linha branca caiu 9,8%. Inferior, entretanto, aos 11% registrados no mesmo período do ano passado. No caso de linha marrom, a queda foi de 19% em relação a 2015, o mesmo cenário da linha de portáteis.

Vários fatores, como o momento político, a falta de confiança do consumidor, entre outros, afetaram o setor.

Os custos logísticos, pela extensão do território nacional, merecem toda a atenção dos fabricantes, com impacto direto no preço final dos produtos. A Eletros menciona o sistema rodoviário com pedágios caros e a falta de conservação das rodovias. O sistema portuário com baixa eficiência e o sistema ferroviário deficiente. Na questão de logística internacional, os custos de operação na costa brasileira são altos, principalmente nos casos de reembargues.

A movimentação de mercadoria nacional poderia ser realizada de forma simplificada, bem como ter os sistemas relacionados, mais interconectados para facilitar a movimentação das cargas e checagens fiscais, tornando o Brasil mais competitivo em uma economia global.

O custo Brasil exerce grande influência sobre todo o setor, mas a indústria já trabalha com um cenário de recuperação para o segundo semestre, buscando sempre as melhores alternativas.

LÍDERES MUNDIAIS DISCUTIRAM O FUTURO DA ECONOMIA E DOS NEGÓCIOS NO BEYOND THE GAMES GLOBAL SUMMIT

Mais de 300 líderes de governo e indústria se reuniram no dia 4 de agosto, na Fundação Getúlio Vargas, no Rio de Janeiro, para discutir os rumos da economia e dos negócios no Beyond the Games Global Summit, evento promovido pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e pela Rio Negócios dentro da programação da Casa Rio.

O primeiro painel tratou de oportunidades de investimento e comércio nas Américas, com os panelistas argumentando que existem oportunidades muito atraentes no setor de infraestrutura, uma vez que bancos não são capazes de arcar com a demanda de investimentos sozinhos. É necessária a presença de parceiros estrangeiros para financiar projetos. Participaram do painel Ricardo Marino, CEO de Latin American Operations do Itaú; José Olympio Pereira, presidente do Credit Suisse Brazil; Hélio Magalhães, CCO do Citi Brazil; e Alexandre Rosa, vice-presidente para países do BID.

Em seguida, houve keynotes de três autoridades distintas. Muhammad Yunus, prêmio Nobel da Paz em 2006, discutiu seu projeto de micro empréstimos para empreendedores individuais e o que ele chama de social business, uma nova forma de investir em projetos com o objetivo não de obter lucro, mas sim de melhorar a qualidade de vida nos países em desenvolvimento. Conrad Bird, arquiteto da campanha GREAT Britain, falou sobre as origens da iniciativa e os efeitos positivos que ela teve sobre a atração de investimentos para o Reino Unido. Além dos dois, Nadine Gasman, representante da UN

Women no Brasil, fez um discurso sobre as vantagens que a representatividade de gênero trás para os negócios.

A segunda sessão do Beyond the Games Global Summit, intitulado “The view from the boardroom”, debateu, em dois painéis, o impacto da tecnologia e da nova geração de consumidores nos formatos de negócios.

O primeiro painel discutiu o impacto da tecnologia, com os panelistas argumentando que a revolução no uso de dados em massa permitirá avanços exponenciais em matéria de como negócios são feitos. Distâncias serão reduzidas dramaticamente, pessoas se conectarão como nunca antes, contudo, como todo período de mudanças drásticas, haverá turbulências ao longo do caminho. Participaram do painel Rafael Santana, CEO e presidente da GE da América Latina; Rodrigo Kede, presidente da América Latina da IBM; Michael J. Inerra, vice-diretor das Américas para a EY; e Nicola Calicchio, Diretor da McKinsey para a América Latina.

O segundo painel tratou do impacto do novo consumidor sobre negócios, com os panelistas dizendo que a revolução tecnológica deu ao consumidor uma percepção de que pode exigir uma experiência mais customizada. Com a disseminação de smartphones e cruzamentos entre plataformas de serviços digitais e grandes marcas, o conceito de brand recognition se tornou algo mais difícil de caracterizar. Participaram do painel Alfredo Rivera, presidente do grupo latinoamericano da Coca-Cola; Eduardo Coelho, executivo da Visa para a América Latina; e Sir Martin Sorrell, CEO da WPP.

PRODUÇÃO DE EMBALAGENS DEPENDE DE TECNOLOGIA

A indústria como um todo tem demandado por tecnologias que aliem expectativas da cadeia produtiva com as demandas de consumo. “Entender e saber equalizar essa relação é o que vai determinar o material a ser utilizado nas produções de embalagens para o futuro. Produtos com boa aplicabilidade produtiva e que atendam às exigências de descarte e reciclagem já são as grandes buscas pelas empresas da cadeia de produção e pela sociedade. A embalagem precisa ser parte agregadora de todo esse ciclo de consumo, e não um problema a ser resolvido na ponta final, que é o consumidor. Materiais que forem parte deste cenário como um complemento serão os ideais.”

A análise é de Gisela Shchulzinger, presidente da ABRE – Associação Brasileira de Embalagem.

Outro fator importante que refletiu na indústria de embalagem – ainda segundo Gisela – foi a mudança de comportamento de consumo. “O consumi-

dor busca praticidade e conveniência e, enquanto membros da cadeia produtiva, temos que estar atentos a esses movimentos para atender às necessidades e demandas do mercado. Tivemos um aumento da demanda, por exemplo, por embalagens porcionadas. Isso por conta da mudança no perfil das famílias. Também notamos um crescimento do consumo de produtos em trânsito, ou seja, como falamos, embalagens práticas.

COMENTÁRIOS AO CENÁRIO BASE

Em maio, a produção física de embalagem caiu 1,7% na comparação com maio do ano passado. Embora ainda negativa, a taxa de -1,7% representa a menor queda sofrida pela produção de embalagem desde junho de 2015. Nesse mês, duas das cinco classes de produtos tiveram aumento de produção, o que também não ocorria desde junho do ano passado.

O resultado de maio tornou factível um número menos negativo do que os

3,8% previstos para o segundo trimestre. Pode ser o começo de uma gradativa recuperação.

- A divulgação do PIB do primeiro trimestre de 2016 foi uma primeira indicação de abrandamento da recessão.

- Começa a surgir um novo desenho de política econômica, mas é recomendável ser cauteloso ao se considerar efeitos favoráveis em curto prazo decorrentes desta alteração.

- De concreto, as exportações de manufaturados estão respondendo positivamente à taxa de câmbio, além de se verificar uma contínua melhora no índice de confiança dos empresários industriais.

- Estes fatores devem permitir que ocorram taxas menos negativas do que as até aqui registradas.

- O consumo das famílias, todavia, seguirá contido pelo desemprego ainda crescente e pelas restrições ao crédito.

- Taxas positivas de crescimento da produção de embalagem, de maneira sustentável, só voltarão a ocorrer no primeiro trimestre de 2017.

GOVERNO FEDERAL LANÇA GUIA DE OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTOS

O Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), o Ministério das Relações Exteriores (MRE) e a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil) lançaram o catálogo “Brazilian Official Guide On Investment Opportunities”, que apresenta informações sistematizadas sobre projetos com oportunidades para investidores estrangeiros e domésticos.

A versão atual do Guia apresenta 149 projetos nas esferas estadual e federal, que totalizam mais de US\$ 47

bilhões, em setores como geração e transmissão de energia, rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, telecomunicações, mobilidade urbana, construção, turismo, entre outros.

INVESTIMENTOS

O Brasil vem consolidando, nos últimos anos, sua posição como um parceiro atrativo para investimentos com alto grau de diversificação econômica. O país é hoje o oitavo maior destino de Investimento Estrangeiro Direto (IED) no mundo. Além de um imenso mercado interno, é também

porta de acesso a outros países da América Latina e tem atraído investimentos relevantes em centros de P&D, projetos de energias renováveis, entre outros.

O Guia de Oportunidades será distribuído nas embaixadas brasileiras no exterior e pode ser acessado pelos sites:

<http://investimentos.mdic.gov.br/conteudo/index/item/453>

<http://www.investexportbrasil.gov.br/guias-0>

<http://www.apexbrasil.com.br/en/publications>

REAL É ESTÍMULO PARA EXPORTAÇÕES COM RECUPERAÇÃO BRASILEIRA NO HORIZONTE

A moeda brasileira deve ser a força condutora da retomada do crescimento brasileiro em 2016, ofuscando qualquer potencial impacto positivo das Olimpíadas. De fato, a maior economia da América Latina passará pelos Jogos Olímpicos em um momento em que as perspectivas para o comércio internacional do país estão em rota de melhoria, segundo a Maersk Line, maior armadora de containers do mundo, que prevê que o crescimento das exportações brasileiras por contêineres pode chegar a 18%, com uma queda estimada nas importações da ordem de 25%.

“Estamos esperando um resultado muito diferente em relação ao que tivemos em 2014, quando o comércio foi estimulado pela Copa do Mundo no primeiro semestre. Este ano, acreditamos que as Olimpíadas ajudarão a melhorar a confiança, mas quando olhamos para o prospecto de 2016 até aqui, será o Real o

principal ator da balança comercial, impulsionando as exportações”, afirma João Momesso, diretor de Trade e Marketing para Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai da Maersk Line. “As empresas estão focadas na retomada dos negócios sob a nova administração federal e é esta melhora na confiança que nos estimula a continuar revendo nossos modelos internos em relação às exportações e importações para um cenário de recuperação mais acelerada se comparada ao que havíamos antecipado no início do ano”, completa.

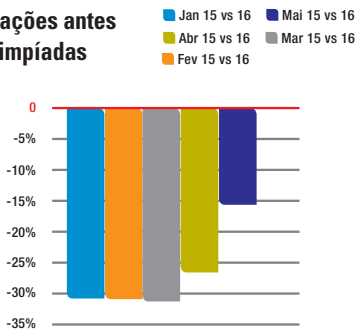
Dados sobre a performance da indústria marítima brasileira fornecidos pela consultoria Datamar para a Maersk Line mostram que o Real contribuiu para que as exportações atingissem crescimento de dois dígitos entre janeiro e maio, fazendo com que o país se tornasse uma economia majoritariamente exportadora. Em contraste, as importações caíram significativamente este ano,

com a retração no consumo devido à recessão. Mas, com a melhora nos humores, as importações tendem a melhorar.

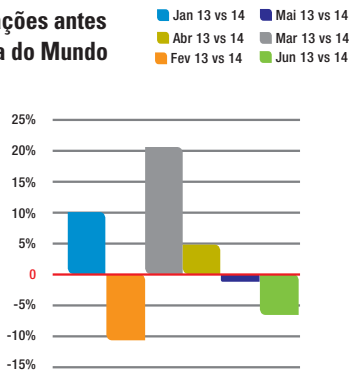
Em janeiro, as importações estavam negativas em 31% na comparação com o ano anterior, contra uma redução de 15% em maio. Nos meses que precederam a Copa do Mundo de 2014, as importações alcançaram uma alta de 21% em março na comparação com 2013, com as exportações 6% maiores em abril de 2014, mas com declínio de 4% em maio daquele ano.

“As expectativas estão melhorando na medida em que cresce a confiança das empresas e dos consumidores, mas teremos uma ideia muito melhor sobre a demanda interna em setembro, quando o varejo tiver embarcado seus pedidos para o Natal, o que funcionará como um indicador poderoso e bastante real do sentimento para 2017”, finaliza Momesso.

Importações antes das Olimpíadas



Importações antes da Copa do Mundo



HORIZONTE POSITIVO, MAS COM GRANDES DESAFIOS

Se houver a confirmação do impeachment da presidente Dilma Rousseff e o atual governo manter o planejamento divulgado, o Brasil vai dar início ao seu processo de recuperação.

Segundo Margarida Gutierrez, economista e professora do Instituto Coppead de Administração da UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro, o governo Dilma mudou a concepção da política econômica, sendo mais leniente com a inflação e desrespeitando a política fiscal. “A confiança foi sendo minada e o ambiente de negócios tornou-se muito turvo”, diz. Para ela, o impeachment significa uma renovação, pois corta tudo o que vinha sendo praticado e permite reconstruir os pilares da política econômica, com menos intervencionismo.

Na medida em que houver mais confiança, o país vai voltar a se desenvolver, a dívida pública e os juros vão cair, melhorando o horizonte das empresas que

atuam no Brasil. “Já para o ano que vem, o PIB pode crescer quase 2%, se tudo ocorrer como previsto”, acredita. A economista lembrou o caso da Grécia, que amargou sete anos consecutivos de queda do PIB, o que destruiu o país. Pessoas perderam os empregos e empresas fecharam, anos foram perdidos, por isso a importância da retomada o mais rápido possível.

Para Margarida, o resultado do que o governo brasileiro anterior fez com as contas públicas será sentido em médio e longo prazo. “Não se via problema em aumentar o gasto público, mas, nisso, destruiu-se a economia do país.” Ela explica que há regras básicas que não foram seguidas. Por



Margarida: o impeachment significa uma renovação, pois corta tudo o que vinha sendo praticado e permite reconstruir os pilares da política econômica

exemplo, não se pode aumentar sempre a dívida pública, pois ela não será financiada pelo mercado. “A inflação é um problema que precisa ser monitorado, não há crescimento com inflação”, diz.

A necessidade do país agora é adotar medidas que “apaguem o incêndio”, mas, depois disso, deve haver discussões para aumentar o potencial de crescimento da economia, com reformas em várias dimensões, incluindo educação, formação de mão de obra, re-

dução da carga tributária e investimentos em infraestrutura para diminuir gargalos, por exemplo, na área logística. “É importante que a sociedade entenda isso.”

Vale lembrar que as expectativas com relação ao novo governo são positivas, mas ainda não há nada definido.

MELHORIAS DO SETOR PORTUÁRIO PASSAM PELA REVISÃO DA LEI 12.815/2013

“Uma projeção do setor portuário para o próximo semestre e mesmo para o próximo ano exige partir inicialmente de uma breve avaliação sobre os resultados da nova Lei 12.815/2013, que pouco contribuiu para o avanço dos portos. Ao contrário de seu objetivo à época da publicação pelo governo – a de aumentar a concorrência nas operações e a competitividade entre os portos brasileiros e, assim, atrair investimentos privados ao setor –, ela acabou por afastar novos aportes, por conta da insegurança jurídica sobre a sua efetividade e perenidade.” A afirmação é de Matheus Miller, secretário-executivo da ABTRA – Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados.

Quanto ao futuro próximo, a Associação, representante das empresas dedicadas à operação e ao armazenamento de contêineres, carga solta e graneis nos principais portos brasileiros, aposta na sensibilidade do novo governo em revisar essa nova lei, conduzindo tal processo de forma ampla, democrática e transparente, e contemplando os interesses e as demandas de toda a comunidade portuária e o necessário crescimento do comércio exterior brasileiro.

“Essa revisão inclui aspectos primordiais, como a retomada do poder de decisão aos Conselhos de Comunidade Portuária (CAPs) das Companhias Docas, envolvendo, assim, à esfera regional a imprescindível autonomia das autoridades públicas e dos empresários para

resolver as questões de cada porto”, resalta Miller.

Ainda segundo ele, outro desafio imposto à cadeia logística é a articulação de uma política ampla envolvendo a infraestrutura de transporte de cargas e de acessos aos portos, sem o que não há como impulsionar as atividades de comércio exterior e, conseqüentemente, o aumento da produção da indústria e do agronegócio.

“Por fim, apostamos na estabilidade das relações entre a iniciativa privada e os Poderes Públicos no sentido de propiciar a segurança jurídica como requisito aos investimentos privados nos terminais às parcerias para viabilizar as urgentes obras de acesso aos portos brasileiros”, finaliza o secretário-executivo.



Braslift.....19

CeMAT.....17

GLP13

Gollog.....23

Guarde Aqui.....3ª Capa

IBL15

Log CP2ª capa

Logweb25

Movimat.....32

Penske.....9

Quality.....11

Retrak21

SAS.....27

Senior.....4ª capa

TGA.....7

Top do Transporte41

TOTVS RJ

Marco Cafasso é o novo diretor da unidade da TOTVS no Rio de Janeiro, que conta com mais de 600 colaboradores. O executivo é graduado em Economia, pós-graduado em Análise de Sistemas pela PUC e com MBA em Administração de Empresas e Negócios pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Cafasso também trabalhou por mais de 12 anos como diretor executivo na Softtek do Brasil. Além disso, já esteve à frente na Vetta Group como EVP.

Mitsubishi Electric do Brasil

Desde o mês de abril último, o bacharel em economia pela Universidade de Fukuoka-JPN, Koji Miyashita, é o novo diretor presidente da Mitsubishi Electric do Brasil. Ele foi promovido do cargo de diretor vice-presidente para substituir Kazuo Kurokawa, que foi transferido para o Japão para assumir novas responsabilidades. Miyashita está na companhia desde 1984, tendo atuado com vendas e marketing nas unidades do Japão, Estados Unidos, Reino Unido e França, além de ter presidido a filial da Alemanha. Atuando no Brasil desde 1975 como subsidiária e desde 2012 como escritório de vendas, a Mitsubishi Electric do Brasil fornece produtos de automação industrial, sistemas de ar condicionado, autopeças, elevadores, sistemas visuais e sistemas de transporte, entre outras soluções.

Mira Transportes

O Mira Transportes contratou Klebson Campos, que passou a ocupar a posição de diretor comercial da empresa, com base na matriz em São Paulo, SP. Com formação superior em Administração e Marketing, o novo executivo iniciou suas atividades no segmento de logística e transportes na Transportadora Ramos, para a qual dedicou 30 anos de sua trajetória profissional. Além disso, prestou consultoria comercial para mais de quatro grandes empresas do setor. Entre os objetivos do Mira Transportes com esta contratação está a conquista de um número ainda maior de embarcadores de mercadorias destinadas às regiões Norte e Centro-Oeste e ampliar o atendimento no segmento farma.

Log-In

A Log-In Logística Intermodal elegeu Marco Antonio Souza Cauduro para o cargo de diretor-presidente e de Relações com Investidores. O executivo é formado em Economia pela Universidade de São Paulo (FEA/USP), com MBA pelo MIT Sloan School of Management, e tem doutorando em Finanças na Fundação Getúlio Vargas. Também é Visiting Scholar na Universidade de Stanford e sócio na Arbela Investimentos. Anteriormente, foi sócio-fundador e gestor da Cox Capital Management e também foi um dos sócios-fundadores e responsável pelo time de pesquisa da Tarpon Investimentos.

Luciano Rocha retorna à área de logística

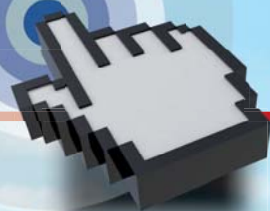
Após quatro anos afastado, Luciano Rocha retorna à área de logística – atualmente ele é diretor da Data Logística, diretor executivo de logística da Associação



Comercial e Empresarial da Cidade de Jundiaí e vice-presidente de Relações Institucionais do Instituto Logweb. Fundador e ex-presidente da ABEPL – Associação Brasileira de Empresas e Profissionais de Logística, Rocha destacou-se participando de iniciativas pioneiras no segmento. Por exemplo, criou a primeira Frente Parlamentar de Logística no Brasil na Câmara Municipal de Jundiaí, e contribuiu com a mesma iniciativa no Congresso Nacional e Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Atuou ativamente em diversas ações de promoção a capacitação profissional do setor, inclusive validando todo material da Fundação Roberto Marinho. Promoveu discussões de relevância sobre infraestrutura, multimodalidade e intermodalidade, participando de audiências com ministros dos Transportes e Indústria e Comércio Exterior do Governo Federal. E também foi atuante nas discussões do PAC e do Rodízio de Veículos na cidade de São Paulo.

Suplemento Digital Logweb

REVISTA
Logweb
referência em logística



PORTOS INVESTEM PARA SUPERAR GARGALOS



Portal.e.Revista.Logweb



@logweb_editora



logweb_editora



Canal Logweb



O futuro e o potencial da **cabotagem** na redução de custos e segurança das cargas

Continuando a matéria iniciada na versão impressa, aqui apresentamos o futuro e o potencial da cabotagem, bem como os portos em destaque quando se fala deste modal.

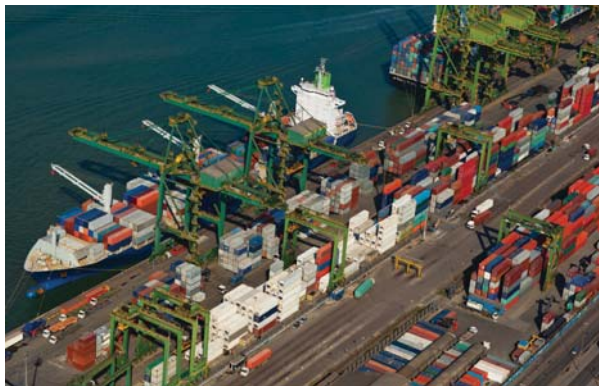
Como já citado na matéria incluída na versão impressa, para cada contêiner hoje transportado na cabotagem, existem outros seis nas estradas, portanto, há um horizonte ainda amplo para crescimento. “Recentemente, trouxemos seis novos navios, desenhados especialmente para operar nos portos brasileiros. Estamos investindo muito na modernização dos nossos sistemas, no e-commerce e na integração de processos, por via eletrônica, com nossos clientes e provedores. O futuro do setor passa não apenas pela renovação da frota de navios, mas, principalmente,

pela otimização de toda a cadeia logística”, ressalta Voloch, da Aliança.

Wlach, do Tecon Rio Grande, diz que o futuro da cabotagem é de expansão para diferentes tipos de mercado e tamanhos de indústria. “Ao longo dos anos, é possível observar a entrada cada vez maior de empresas de pequeno e médio porte no setor. Estudos apontam para um crescimento superior a 7% ao ano até 2021.”

Dias, da Frette, concorda que há um horizonte muito grande para desbravar

e um enorme mercado para conquistar. Mas, de acordo com ele, a velocidade e a eficiência de consolidação e o crescimento da cabotagem vão depender muito mais dos armadores. Ele defende que o conceito e a política desse mercado precisam ser desatrelados da cultura do longo curso. “Os nossos embarcadores buscam mais velocidade, não podemos esquecer que quase todos foram criados pelo rodoviário, que em 24/48 horas após um telefonema, as carretas estão em sua porta para carregar”, conta.



Suplemento
Digital Logweb



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 - Anhanguaba - Jundiaí - SP
Fone/Fax: 11 3964.3744 - 3964.3165

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

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

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

Diretor de Marketing
José Luiz Nammur
jlnammur@logweb.com.br

Diretor Administrativo-Financeiro
Luís Cláudio R. Ferreira
luiz.claudio@logweb.com.br

Administração
Wellington Christian Borsarini
admin@logweb.com.br

Os artigos assinados e os anúncios não expressam, necessariamente, a opinião da revista.



Sem uma boa programação, Dias acredita que não se pode falar em cabotagem eficiente. "Mas também sabemos que, em muitas ocasiões, não depende do gerente de compras, de logística ou de transportes, isso também é a cultura da empresa. A quebra de paradigma é lenta, não acredito que esse trabalho seja realizado somente pelos armadores. É mais fácil ser feito pelo agente de cargas, pois ele está mais próximo do cliente e conhece suas necessidades", expõe.

De acordo com Martins, da Log-In, o futuro da logística no Brasil reside na intermodalidade, com cada modal adequado ao seu perfil. "Fica claro perceber que as empresas que optam por diversificar suas escolhas em relação aos outros modais são aquelas que possuem um planejamento logístico mais avançado e acabam colhendo benefícios desta atitude. Reconhecem que adequar as cargas ao modal correto tem a ver com a rentabilidade do negócio. O transporte por caminhões, por exemplo, é mais rentável quando utilizado em várias viagens curtas do que uma longa, quando o mais recomendável e competitivo seria utilizar a cabotagem", analisa o profissional.

Ele diz que já é possível perceber o movimento de muitas empresas que estão migrando o transporte parcial ou total de suas mercadorias do modal rodoviário para a cabotagem. "No ano passado, entre novas rotas e clientes, a Log-In registrou 600 operações. Neste ano, o interesse de empresas de diver-



sos setores se mantêm: entre cinco a dez clientes fazem testes toda semana", conta.

Salomão, da Posidonia, espera, efetivamente, que o país tenha uma cabotagem que seja explorada por diversos armadores brasileiros, apoiados em uma política clara e realmente em prol do Brasil, integrados aos outros modais em busca da capilaridade que, principalmente, o rodoviário pode oferecer.

Potencial

Segundo os entrevistados, o potencial da cabotagem de contêiner no Brasil é enorme. Gilberto, da BR Multimodal Eireli, diz que ano após ano, parte das cargas transportadas em rodovias está migrando para a cabota-

gem. "Acredito que este mercado poderá crescer 30% nos próximos cinco anos."

Para que se tenha uma visão sobre esse potencial, Salomão, da Posidonia, conta que basta nos atentarmos ao que o contêiner realmente representa: é um espaço do porão do navio que vai até o cliente final, seja embarcador ou recebedor. "A partir desse conceito, as possibilidades em um país que precisa alimentar, vestir e calçar seus milhões de filhos são infinitas!"

Martins, da Log-In, aponta que, embora o volume da cabotagem venha crescendo, o modal ainda tem baixa representatividade na matriz de transporte brasileira, cerca de 9,6%, o que evidencia seu grande potencial.



Martins, da Log-In: "já é possível perceber o movimento de empresas que estão migrando o transporte de suas mercadorias do rodoviário para a cabotagem"

Diretoria Comercial

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

Gerência de Negócios

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

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

Representante Comercial na Região Sul

Trade Fairs Feiras e Eventos Ltda.
Fone: 51 3067.5750 - Cel.: 51 9508.1415
romulo@tradefairs.com.br

Diagramação e Capa

Alexandre Gomes

f Portal e Revista Logweb

t @logweb_editora

Canal Logweb

in logweb_editora



Download do app



Download do app





"E se considerarmos que existe, hoje, cerca de 6,5 contêineres transportados pelo modal rodoviário que têm perfeita aderência à navegação, fica evidente a margem de crescimento. Em um cenário de mudança de cultura, que volte os olhos para este modal, teríamos um movimento que permitiria a redução de custos logísticos da cadeia de transportes, eficiência ambiental e segurança para as cargas e estradas", afirma.

Resano, do Syndarma e da Abac, salienta que as empresas brasileiras de navegação que operam com contêineres oferecem uma frota moderna e com serviços frequentes nos diversos portos brasileiros. "Praticamente todos os portos são atendidos por navios das empresas filiadas. Naqueles em que há baixa demanda, os usuários não deixam de ser atendidos, pois o serviço de contêineres é, quase na sua totalidade, realizado na modalidade porta a porta, e o usuário não precisa se preocupar com o porto de embarque ou desembarque. Toda a logística é realizada pela empresa de navegação", explica.

Por sua vez, Tavares, do Grupo Libra,

diz que o cenário ideal seria se os navios internacionais de grande porte trouxessem grande volume para o Brasil, escalando poucos portos. Os navios de cabotagem fariam a redistribuição dessas cargas nos portos brasileiros.

"Um mix entre carga local e carga internacional é o desenho ideal. Essa integração existe na Ásia, Europa e nos Estados Unidos e pode haver aqui", opina.

Outro fator a considerar, de acordo com o profissional, é que as empresas de cabotagem também têm a responsabilidade de auxiliar o Brasil a operar na "grande cabotagem", ligando os portos brasileiros aos do Mercosul.

Segundo análise de Dias, da Frette, o granel líquido está consolidado, e o transporte de cargas de projeto vai ainda amargar um período sombrio sem os investimentos do governo em obras

de infraestrutura. Ele acredita que a cabotagem de contêineres vai crescer no eixo de influência entre portos acima de 2.000 km de distância, menos do que isso, o rodoviário ainda é mais competitivo e eficiente.



Dias, da Frette, defende que o conceito e a política do segmento precisam ser desatrelados da cultura do longo curso, e que há um enorme mercado para conquistar

A mesma coisa ocorrerá com pontos de coleta e entrega de até 300/400 km ida e volta de distância do porto de origem e destino. Acima dessa quilometragem, também o rodoviário é mais competitivo, mas há exceções. "Nosso foco é buscar e desenvolver clientes com origem e destino acima de 3.000 km e com coletas e entregas de até 500 km ida e volta. Sabemos que boas tarifas conquistam o cliente, mas não o

mantêm, é o atendimento operacional do dia a dia que vai fixá-lo", aposta.

Dias conta que os concorrentes da cabotagem não são os outros armadores, mas os transportadores rodoviários, que já perceberam o risco que estão correndo. "Convencê-los que ficarão com a fatia das 'pontas', que vão formar uma grande parceira com o modal marítimo e juntos todos serão felizes é uma grande ilusão. Eles são lúcidos o suficiente para saber que cada contêiner embarcado no navio é uma carreta parada no pátio. Acreditamos nesse grande potencial, mas precisamos de uma modelagem mais adequada, com todos os atores juntos definindo bem seu papel, atribuição e área de abrangência, e, principalmente, não se sobrepondo numa briga autofágica de armadores x embarcadores x agentes de carga. Precisamos ter bastante lucidez e pouca vaidade. O que importa é a carga — transportada com boa rentabilidade —, não quem a trouxe", opina.





Portos em destaque

Voloch, da Aliança, diz que pela característica socioeconômica do Brasil, há um forte fluxo de mercadorias na direção Sul-Norte, com produtos de consumo e bens duráveis saindo do Sul e Sudeste com direção ao Norte e Nordeste. No entanto, observa que o Nordeste vem crescendo a largos passos e surpreendido cada vez mais, com os volumes de embarque, tanto para o Norte quanto para as regiões Sul e Sudeste. "A integração com o transporte fluvial no Norte também vem se mostrando interessante, com novos mercados aderindo à cabotagem", expõe.

Tanto para recebimento quanto para envio, Gilberto, da BR Multimodal Eireli, acredita que o mercado de cabotagem poderá crescer 30% nos próximos cinco anos, tirando cargas do segmento rodoviário



Gilberto, da BR Multimodal Eireli, acredita que o mercado de cabotagem poderá crescer 30% nos próximos cinco anos, tirando cargas do segmento rodoviário



Voloch, da Aliança: "o futuro do setor passa não apenas pela renovação da frota de navios, mas, principalmente, pela otimização de toda a cadeia logística"

Tanto para recebimento quanto para envio, Gilberto, da BR Multimodal Eireli, cita os portos de Santos, Paranaguá, Suape e Manaus. Para recebimento, Dias, da Frette, indica Itajaí/Navegantes — Suape; e, para enviar, Pecém/Fortaleza — Manaus.

Tavares, do Grupo Libra, comenta que os portos do Sudeste sempre serão predominantes. Santos — pela vocação natural e grande concentração de rotas e terminais — e Rio de Janeiro têm um papel muito importante para su-

portar as empresas de óleo e gás. "Também acreditamos que o Nordeste pode ser um porto centralizador de cargas, devido à localização geográfica, ainda mais agora, com o início das operações do novo canal do Panamá", acrescenta.

A Posidonia aposta bastante no potencial de alguns portos, como: São Sebastião, em ambos os sentidos. "Ita-

já será sempre, em nossa opinião, um grande exportador. Também nos dois sentidos, cito os portos no chamado Arco Norte", conta Salomão. De acordo com Wlach, o Tecon Rio Grande possui um grande potencial de recebimento de carga e deve continuar crescendo neste quesito durante os próximos anos. Fagundes Jr., da TGA, diz que o Brasil tem portos e consumidores em praticamente todos os estados produtivos, sendo todos eles de grande potencial: Rio Grande, Itajaí (três portos), Paranaguá, Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Fortaleza (dois portos) Belém e Manaus.

Rotas

A Frette atende as rotas Itajaí, Santos, Rio de Janeiro, Suape, Pecém/Fortaleza e Manaus. A Aliança possui escalas diretas nos principais portos e pleno atendimento às regiões Norte, Nordeste, Sul e Sudeste do Brasil e Mercosul. As rotas de atuação da BR Multimodal Eireli são Itajaí, Paranaguá, Santos, Itaguaí, Suape e Manaus.


A Libra Terminais, em conjunto com a Log-in, colocou o porto do Rio de Janeiro de volta ao mapa da cabotagem. Com escalas semanais, oferece duas opções: cabotagem direta de/para o Rio de Janeiro e conexão via Santos de/para o Rio de Janeiro com a Ásia. Já os serviços da Posidonia são "trump", ou seja, fora de linhas.

EXPECTATIVAS DO MERCADO

Segundo os entrevistados, os embarcadores esperam dos armadores maior oferta de destinos, menores custos portuários, maior frequência de atracação, maior segurança no transporte de cargas, seriedade, confiabilidade, atendimento diferenciado, transparência, comprometimento e eficiência. "Os armadores já atingiram maturidade e credibilidade de atendimento de escala. O modal não é mais uma aventura, mas algo concreto que só tende a crescer ano após ano na matriz logística brasileira", complementa Wlach, do Tecon Rio Grande.

A Log-In oferece o Serviço Amazonas: portos de Santos, Itajaí, Paranaguá, Itaguaí, Suape, Pecém e Manaus; o Serviço Atlântico Sul: portos de Buenos Aires, Rio Grande do Sul, Navegantes, Santos, Salvador, Suape e Fortaleza; e o Shuttle Rio: portos de Santos, Itaguaí e Vitória.

As rotas da TGA são: Santos x Manaus x Santos; Santos x Suape x Santos; Paranaguá x Suape x Paranaguá; Suape x Manaus x Suape; Paranaguá x Manaus x Paranaguá.

Por sua vez, o Tecon Rio Grande tem conexão direta aos portos de Santos, Sepetiba, Salvador, Suape, Fortaleza e Pecém, Vila do Conde e Manaus. A partir desses portos, é possível atender ao Porto de Vitória e de estados como Roraima, Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas, Sergipe e Piauí, entre outros. 



Portos investem para superar gargalos e aumentar competitividade

Melhorias nos acessos rododiferroviários, dragagem para aumento da capacidade de recebimento de navios de grande porte e expansões na infraestrutura estão entre as ações em execução pelos portos participantes desta matéria especial.

Pelos portos brasileiros passam 96% das cargas de exportação e importação. Segundo a Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, em 2015, o Brasil ultrapassou 1 bilhão de toneladas movimentadas pelo sistema portuário, representando um recorde. Os portos públicos movimentaram 351,4 milhões de toneladas, com participação de 35%, e os terminais privados, mais especializados em commodities, 656,6 milhões de toneladas, com 65% de participação no mercado nacional. A estimativa para este ano é de crescimento de 3%, com a movimentação de 1,039 bilhão de toneladas.

Mesmo com toda essa importância, há vários problemas que impedem o melhor desenvolvimento do modal marítimo, como burocracia, saturação do sistema, filas de caminhões, infraes-

trutura de acesso deficitária, alto custo de manuseio da carga nos pátios, deficiências de armazenagem e escassez de mão de obra.

A seguir, alguns portos revelam seus desafios e os projetos para otimizar suas atividades, de olho no aumento da competitividade.

Porto de Santos

Recentemente, foi realizada na Fiesp – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, uma reunião sobre acessibilidade rododiferroviária ao Porto de Santos (Fone: 13 3202.6565), SP. Osvaldo Freitas Vale Barbosa, superintendente de operações portuárias, falou sobre os conflitos entre os modais rodoviário e ferroviário, que são uma preocupação constante da Codesp – Companhia Docas do Estado de São Paulo, administradora do porto. Para diminuir esse conflito, a companhia mantém o monitoramento 24 horas por dia nos trechos em que possa haver problemas, além de ter contato di-

reto com a Portofer, que é a responsável pela operação ferroviária no porto.

Com relação ao Porto Sem Papel, que realiza a integração de todos os sistemas de informação dos órgãos intervenientes, promovendo a troca eletrônica de dados, a padronização de documentos e processos, além da consequente diminuição dos custos e da burocracia, Barbosa disse que há oito anos o porto briga por esse projeto. Ele aproveitou a ocasião e pediu o apoio da Fiesp para conseguir concretizá-lo.

O superintendente destacou também o sistema de agendamento para evitar o congestionamento motivado pelo excesso de veículos. “É um projeto muito importante, mas ainda há o que melhorar”, reconheceu.

Voltando ao assunto dos acessos, tema do encontro, Felipe Marmo, da área de marketing e novos negócios da Dersa, explicou que, em março de 2014, a empresa foi contratada pela SLT – Secretaria de Logística e Transpor-





tes para elaboração do projeto básico e detalhamento executivo de sete (depois adequado para seis) intervenções viárias entre o quilômetro 60 e o 66 da Via Anchieta. Marmo mostrou que a capacidade teórica na rodovia é de 4.000 veículos equivalentes/hora por sentido, e que os dados atuais demonstram a saturação da via.

As seis intervenções em desenvolvimento são: interligação em desnível da Avenida Nossa Senhora de Fátima à Via Anchieta; interligação da Marginal Sul da Via Anchieta com a R. Julia Ferreira de Carvalho, via Ponte sobre o Rio São Jorge; retificação da Pista Sul da Via Anchieta, com interligação das vias marginais sob novo viaduto paralelo ao existente no Km 65; interligação da Via Anchieta (Km 65) à Av. Perimetral da Margem Direita do Porto de Santos; novo viaduto de conexão das marginais da Via Anchieta na altura do Bairro Piratininga; e nova alça de saída do Viaduto Gal. Augusto Octávio Confúcio.

Os benefícios dessas obras são aumentar a capacidade viária de acesso a Santos e ao porto; minimizar o conflito entre o tráfego de passageiros e de cargas, gerando benefícios econômicos e sociais; permitir o acesso mais ágil ao Porto de Santos, reduzindo os custos operacionais associados; e diminuir o tempo de viagem, reduzindo os congestionamentos, os gastos com combustível e, consequentemente, a emissão de poluentes.

Marmo acrescentou que a alternativa contingencial para acesso ao Porto pela margem esquerda (Guarujá) está aguardando ampliação do limite de endividamento do Estado.

Na sequência falou Alexandre Vinícius Ribeiro, gerente de engenharia da Ecovias, responsável pela administração do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), principal ligação entre a região metropolitana de São Paulo e o Porto de Santos, o Polo Petroquímico de Cubatão, as indústrias do ABCD e a Baixada Santista.

Entre as ações para resolver o problema dos congestionamentos que afetam a circulação nos municípios de Cubatão, Guarujá, Santos e São Vicente, está em execução a terceira faixa entre os quilômetros 274 e 292 da Rodovia Padre Manoel da Nóbrega. A obra contempla a construção de um viaduto em formato de ferradura, eliminando o cruzamento em nível existente, com previsão de conclusão em dezembro deste ano.

Outros investimentos necessários e prioritários são a ampliação da capacidade de tráfego na chegada a Santos; a remodelação do Viaduto Rubens Paiva (Rodovia Anchieta); e a duplicação da Rodovia dos Imigrantes – Trecho Baixada; essas últimas duas já em execução.

Por sua vez, Rafael Langoni, gerente de projetos e relações corporativas no Porto de Santos da Rumo-ALL, mostrou que o sistema ferroviário da Baixada tem múltiplas entradas e saídas, com atuação de três concessionárias: MRS, Rumo-ALL e Portofer. São 22 passagens de nível somente dentro do porto organizado, ou seja, é um sistema complexo que precisa de organização.

Ele apontou os seis principais gargalos na Margem Direita do porto, propondo soluções para cada uma. São eles: conflito rododiferroviário na região do Armazém 1/1A e estrutura deficiente do pátio do Valongo (falta de retropátio para a margem); conflito circulação/manobras e conflito com pedestres no Paquetá; conflito rododiferroviário na região do prédio da Dirop; estrutura ferroviária deficiente e conflito com pedestres em Outeirinhos; estrutura ferroviária deficiente no Corredor de Exportação (Corex) e conflito rododiferroviário no GATE18; e estrutura ferroviária deficiente no Macuco: apoio ao Corex e necessidade de atendimento a novo projeto de celulose.

Para o conflito rododiferroviário na região do Armazém 1, que gera congestionamentos e riscos de acidentes, a empresa propõe uma alternativa à solução

do Mergulhão. A ideia seria um viaduto, que manteria o espírito de integração Porto-Cidade, permitindo implantação de projeto de aproveitamento turístico/serviços na região dos armazéns 1 a 4.

Na Margem Esquerda, os principais gargalos são: estrutura ferroviária deficiente do pátio de Conceiçãozinha; estrutura ferroviária deficiente da Pera do TGG; estrutura ferroviária deficiente da Pera do TEG/TEAG; necessidade de compatibilização com projeto futuro de arrendamento portuário (PMI Conceiçãozinha); estrutura ferroviária deficiente do terminal Cutrale; e ausência de retropátio para apoio à operação.

No caso da estrutura ferroviária deficiente da Pera do TGG, a solução proposta é a adaptação de layout e extensão para acomodação do trem tipo em manobra única de encoste e retirada. Com relação à ausência de retropátio para apoio à Margem Esquerda, o projeto sugerido é o reestabelecimento da faixa de domínio através da remoção da ocupação urbana e construção de retropátio com cinco linhas adicionais para recebimento, estacionamento e formação de trens.

Porto do Vitória

O principal desafio do Porto do Vitória (Fone: 27 3132.7355), ES, está em desenvolver, ao máximo, todas as alternativas modais, de forma com que os embarcadores de carga possam escolher entre as soluções logísticas mais adequadas aos seus produtos e cadeias produtivas. É o que conta Mayhara Chaves, diretora de Planejamento e Desenvolvimento – DIRPAD e diretora presidente substituta da Companhia Docas do Espírito Santo.

Quanto aos acessos viários, as cargas atualmente movimentadas no Porto de Vitória são tipicamente rodoviárias, havendo, portanto, espaço para crescimento do modal ferroviário. “Existem esforços nacionais para ampliação do uso da ferrovia para cargas gerais e, na medida em que aumentamos a capacidade na movi-



mentação, as necessidades de utilização deste modal também crescerão”, expõe.

Entre os investimentos para ganho de eficiência, estão em andamento os projetos para o Sistema de Gestão do Tráfego de Embarcações – VTMS, demandando R\$ 21,9 milhões; Sistemas da Cadeia Logística Inteligente, que pretende organizar a chegada de caminhões e trens e dar agilidade aos processos de liberação das cargas (R\$ 21 milhões); e Sistema Porto sem Papel, que busca aprimorar os processos de liberação da estadia das embarcações com base no uso de anuências eletrônicas. Mayhara lembra que a SEP – Secretaria Especial de Portos investe R\$ 92 milhões no sistema em nível nacional, porque opera por acesso remoto, via web, e as instalações são do Serpro. As docas usam os equipamentos que já possuem (computadores e internet) para acessar o programa. “Além disso, investimos fortemente no aprimoramento dos instrumentos de planejamento e modernização da gestão do porto”, acrescenta a profissional.

Com relação à ampliação da capacidade, o Porto de Vitória está finalizando as obras de dragagem, elevando a profundidade para 14,5 metros, o que permitirá receber navios de 70 mil toneladas, com linhas de longo curso diretas para um grande número de portos mundiais. O custo desta obra gira em torno de R\$ 124 milhões. “Navios com maior capacidade possibilitam custos unitários menores. A adaptação das capacidades de acesso marítimo é um dos instrumentos para gerar maior competitividade em um mercado global”, explica.

Também está sendo construído um novo berço em substituição aos dolfinos do Atalaia, em Capuaba, município de Vila Velha, com implantação de uma nova retroárea contígua ao berço, com investimento de R\$ 120 milhões. Estão em discussão a ampliação dos berços 103 e 104 no Cais Comercial de Vitória e projetos de arrendamento com inves-

timentos para instalações de armazenagem e pátios em retroáreas, sem falar na possibilidade de início imediato de operações com cargas atualmente não operadas no porto.

Sobre participação em novas infraestruturas portuárias, estão em discussão investimentos em Barra do Riacho, município de Aracruz, e participação com alternativas para desenvolvimento de novas instalações portuárias, com profundidades maiores e que podem funcionar como concentradores nacionais de cargas (conceito de hub port).

“Dentro do planejamento do porto, as ações ocorrerão segundo uma lógica que prioriza a melhoria da eficiência das suas operações, com ganho de capacidade e redução de custos, seguida pela ampliação máxima da infraestrutura

existente e participação em novas infraestruturas a serem construídas em áreas ainda não ocupadas”, conta Mayhara.

Ela diz que os ganhos de eficiência são de curto prazo, com resultados imediatos e de menor impacto na necessidade de investimento. Já a ampliação da infraestrutura existente se reflete em projetos de investimentos de maior porte e com maturação a médio e longo prazo, a ser feita com parceiros já operantes no porto ou novos parceiros a partir dos instrumentos de outorga disponíveis. Por fim, a participação em novas infraestruturas depende de uma avaliação estratégica de expansão, a ser considerada de forma planejada para o longo prazo.

Porto Itapoá

Dos cerca de 9 milhões de TEUs transportados pelos portos brasileiros, 18,5% são movimentados por Santa Catarina, que atualmente possui cinco terminais

portuários em plena atividade. A soma das movimentações desses terminais faz do Estado o segundo maior movimentador de cargas do país. Nesse contexto, o Porto Itapoá (Fone: 47 3443.8500) é o segundo maior movimentador de cargas containerizadas de Santa Catarina e o sexto do Brasil.

Diante deste crescimento e da própria demanda do mercado, o porto deu início ao projeto de expansão que irá quadruplicar sua capacidade. Atualmente, o terminal portuário conta com cais de 630 metros de comprimento e pátio de 146.000 m², com capacidade para movimentar 500 mil TEUs/ano. Após a ampliação, o cais terá 1.200 metros de comprimento, e o pátio, 450.000 m², em condições de movimentar aproximadamente 2

milhões de TEUs/ano. A previsão é que as obras se iniciem ainda neste ano e finalizem em 2018 (Fase I). A conclusão da fase II está prevista para 2021. O valor investido será de R\$ 1 bilhão, em duas fases.

Além de contribuir para melhorar a infraestrutura de logística e transporte do país, o empreendimento terá capacidade para atender navios ainda maiores. Hoje os maiores navios que atracam no Brasil têm em torno de 300 metros de comprimento. Após a ampliação, o Porto Itapoá terá capacidade para operar três navios de grande porte simultaneamente. Com o projeto de ampliação, o terminal já recebeu mais dois novos portêineres, que possuem 65 metros de lança, permitindo a operação de navios com largura entre 50 e 60 metros, que já operam em outros continentes, mas ainda não escalam no Brasil. As mudanças trarão impacto direto na produtividade do porto.



Mayhara, do Porto de Vitória:
“as ações vão priorizar a melhoria da eficiência das operações do porto, com ganho de capacidade e redução de custos”

ACRESCENTE EM SEU BUDGET DE 2016 A OPORTUNIDADE DE GERAR NEGÓCIOS!

A Adelson Eventos está oferecendo uma ótima oportunidade para você empresário nesta 6ª edição da Brasil Log.



E TAMBÉM LOGÍSTICA REVERSA

53 mil m²

- ✓ 3 pavilhões cobertos
- ✓ Extensa área externa
- ✓ Test Drive de Empilhadeiras
- ✓ Público Qualificado
- ✓ Seminário de Logística



Jundiaí

já é considerada um
dos maiores polos
logísticos de São Paulo!

26 a 28
Out 2016

Parque da Uva
Jundiaí SP



/feiradelogistica



vendas@feiradelogistica.com
www.feiradelogistica.com



(11) 95656-5994 (11) 4526-2637



Realização e Organização





ESPÍRITO SANTO TERÁ O MAIOR PORTO PRIVADO DO PAÍS

Concebido como um condomínio portuário, o Porto Central (Fone: 27 3200.3779) é um empreendimento internacional greenfield desenvolvido pelo Porto de Rotterdam, o maior porto e cluster industrial da Europa, e a TPK Logística, empresa capixaba. Trata-se de um complexo industrial portuário privado que será instalado entre Marobá e Praia das Neves, em Presidente Kennedy, no sul do Estado do Espírito Santo, estrategicamente localizado para servir terminais portuários voltados para as mais diversas áreas de negócios, como óleo e gás, indústrias offshore, contêineres, mineração, agronegócio, carga geral e outros.



Jessica: "a construção deste porto é muito relevante para o atual cenário portuário brasileiro, por ser uma alternativa viável ao gargalo logístico existente"

O projeto também prevê o desenvolvimento de um polo de energia para a instalação de usinas térmicas para atender à crescente demanda brasileira.

"Sua hinterlândia abrange os estados do Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, São Paulo e Rio de Janeiro, que representam juntos mais de 64% do PIB do Brasil, sendo facilmente acessíveis pelas principais rodovias federais e estaduais e, também, pela futura conexão ferroviária", explica Jessica Saúde Chan, desenvolvedora de negócios.

Com uma área de aproximadamente 2.000 hectares e até 25 metros de pro-

fundidade, o Porto Central estará apto a receber os maiores navios do mundo, como VLCC's e Valemax, proporcionando grandes vantagens de escala e redução dos custos logísticos globais, informa Jessica.

O empreendimento está sendo desenvolvido no conceito de cluster, combinando vários terminais que atendem diferentes tipos de segmentos em um mesmo local, de modo a compartilharem a mesma infraestrutura portuária. Isso viabilizará sinergias entre as atividades instaladas no local, aumentando a eficiência operacional e a competitividade.

Ainda de acordo com Jessica, esta é uma obra estruturante muito relevante para o atual cenário portuário brasileiro, por ser uma alternativa viável ao gargalo logístico existente. "Esse inovador conceito visa criar um ambiente atraente para a indústria e o comércio, promovendo a diversificação e a internalização de novos negócios, investimentos e maior desenvolvimento para o Estado do Espírito Santo e o Brasil", ressalta.

Está prevista a construção de 30 terminais de uso privado e a meta é que o espaço movimentará 50 milhões de toneladas por ano, podendo chegar a 150 milhões em 2022.

ao ano. O investimento estimado para este terminal é de R\$ 1 bilhão.

O Pátio Público de Veículos, com al-fandegamento de novas áreas, ampliou de 3,7 para 18,7 hectares, com possibilidade de expansão de até 23,7 hectares e capacidade para movimentar 250.000 carros por ano. Já o Terminal de grãos terá uma área arrendada de 2,5 hectares, com capacidade estimada de movimentação de 5,2 milhões de toneladas ao ano. O investimento estimado para este terminal é de R\$ 600 milhões.

Além disso, a administração do Complexo de Suape vem investindo em obras estruturadoras, entre elas duplicações de rodovias, requalificações e recuperações de vias, construção de pistas de acesso a indústrias, duplicação da PE-60 e dos Troncos Distribuidores Norte e Sul, recuperação da Avenida Portuária, construção da via expressa, reforma da Torre de Controle, ampliação do pátio público de veículos, requalificação do Cais de Múltiplos Usos (CMU), instalação de iluminação solar no molhe, requalificação dos píeres de grãos líquidos (PGLs) e reforço dos cabeços.

Também há investimentos na consolidação dos Terminais de Grãos Líquidos e na movimentação de veículos. Em paralelo às iniciativas estruturadoras, a administração do complexo está trabalhando desde o início do ano com a implantação do PCCE – Projeto de Consolidação de Cargas para Exportação, desenvolvido para reduzir os custos logísticos e viabilizar novos mercados para os exportadores, garantindo regularidade nas saídas de contêineres e estimulando potenciais exportadores da região. De acordo com a coordenadoria de comunicação, o porto possui historicamente um perfil importador e, por isso, a administração está investindo no seu potencial de exportador, apoiando os pequenos produtores que normalmente não têm acesso ao modal aquaviário. **Logweb**

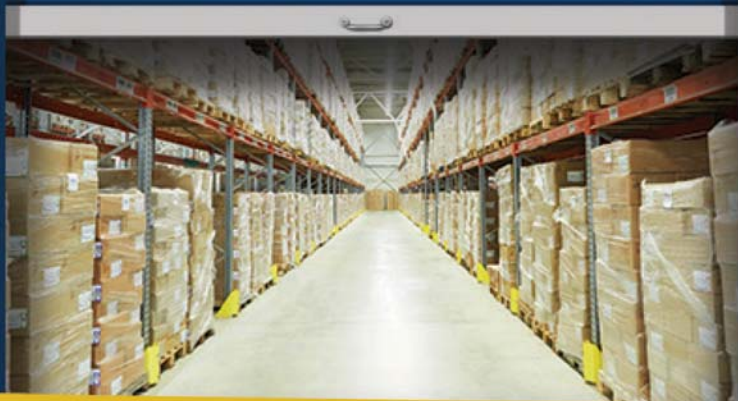
Junto com os novos portêineres, o terminal também já recebeu mais seis RTGs (Rubber Tired Gantry) para movimentação de contêineres no pátio.

Porto de Suape

Ao longo dos últimos anos, foram aportados mais de R\$ 2,2 bilhões em recursos públicos (estaduais e federais) para obras de infraestrutura portuária, viária e industrial no Complexo Industrial Portuário de Suape (Fone: 81

3527.5070), PE. Quatro projetos sob o comando da SEP estão aguardando o início das licitações, dentro do PIL – Plano de Investimento em Logística. O Terminal de Contêineres (Tecon II) terá uma área de 33 hectares e será utilizada para a implantação de um terminal destinado à movimentação e armazenagem de contêineres. O Terminal de grãos sólidos terá 58 hectares de área arrendada e capacidade estimada de movimentar 17 milhões de toneladas

GERENCIE SEU ESPAÇO COM O MELHOR CUSTO-BENEFÍCIO



Self Storage: uma solução que otimiza a logística do seu negócio.



SEGURANÇA
24 HORAS



DOCAS PARA
CARGA E DESCARGA



CHAVE DE POSSE
DO CLIENTE



ESPAÇOS DE
2 A 500M²



ACESSO ELETRÔNICO
COM SENHA PESSOAL



LOCALIZAÇÕES
PRIVILEGIADAS

Somente o **GuardeAqui**, a maior empresa do setor no Brasil, possui unidades em locais estratégicos para otimizar ainda mais sua malha logística.

BAIXE AGORA O APP
DO GUARDEAQUI



SAIBA MAIS



Central de Atendimento
(11) **3797-3999**

www.guardeaqui.com |   



GUARDEAQUI
SELF STORAGE

Alphaville - Belo Horizonte - Campinas - Guarulhos
Jundiaí - Lapa - Liberdade - Limão - Rio de Janeiro
Ribeirão Preto - Santo Amaro - Santos



Gestão de Logística | WMS TMS

#ACELERE

OS PROCESSOS DO SEU ARMAZÉM

Otimize o tempo e segurança da entrega, reduza custos na infraestrutura e tenha total controle da frota. Com a solução **Gestão de Logística | WMS TMS** da Senior você simplifica e acelera a operação para sua empresa ir mais longe.

Visite a Senior na **MOVIMAT**

Estande **C01**



Conecte pessoas e informações, agilize processos, simplifique a operação. Faça mais com menos, em menos tempo e com máxima rentabilidade. Decida rápido e saia na frente. Sua empresa tem pressa de inovar e crescer, faça isso agora com nossos sistemas de gestão e soluções inteligentes para negócios.



Gestão Empresarial | ERP



Gestão de Pessoas | HCM



Gestão de Acesso e Segurança



Performance Corporativa



Gestão de Logística | WMS TMS



senior.com.br



0800 648 3300



WHATSAPP
(11) 95485-0300



SKYPE
SENIOR.SISTEMAS1

 **Senior**