

# REVISTA **Logweb**

| [www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br) | edição nº 180 | Junho 2017 | R\$ 22,00 |

**referência em logística**

dp

GLP GUARULHOS (SP)  
**418.496 m<sup>2</sup>**  
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.

Conheça todos os empreendimentos GLP no nosso site: [www.GLProp.com.br](http://www.GLProp.com.br)

**Entre em contato.**

PERFEITO PARA:



Logística



e-commerce



Varejo



Indústria

[locacao@glprop.com](mailto:locacao@glprop.com) | (11) 3500-3700 - (21) 3570-8180

**GLP**   
Together, we make a difference.





REVISTA

# Logweb

referência em logística

| [www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br) | edição nº 180 | Junho 2017 | R\$ 22,00 |

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



## LOGÍSTICA SETORIAL



CONHEÇA O NOSSO PROCESSO INTERNO DE ATENDIMENTO E SAIBA COMO A SUA ENCOMENDA  
CHEGA AO DESTINO COM TOTAL CUIDADO E SEGURANÇA!

## 1 NO MOMENTO DO ATENDIMENTO

Você recebe atendimento individualizado para solicitar coletas, fazer cotações e esclarecer dúvidas.



*A gente sempre leva o melhor para você*

## 2 NO MOMENTO DA COLETA



Profissionais capacitados coletam o seu material com total cuidado e segurança, sempre respeitando a simbologia nas embalagens.

## 4 VIAGEM COM SEGURANÇA

Com uma frota nova e 100% rastreada via satélite 24 horas por dia, sete dias por semana, a sua encomenda é monitorada durante todo o transporte.



## 3 CONFERÊNCIA, ETIQUETAGEM E CARREGAMENTO

Tecnologia de ponta, treinamento e capacitação de profissionais garantem precisão, agilidade e a rastreabilidade da sua encomenda.



## 5 CHEGADA NA FILIAL DE DESTINO

Assim que o material chega na filial de destino, passa por nova conferência antes de ser carregado no veículo que realizará a entrega.

## 6 SATISFAÇÃO DO CLIENTE

Transportar a sua carga com **eficiência, agilidade e segurança** é o nosso maior compromisso. A sua encomenda é entregue em perfeito estado, pois na Jamef, você conta com a maior e a mais moderna estrutura operacional e de atendimento do País.

Acesse o site: [www.jamef.com.br](http://www.jamef.com.br) e entre em contato com uma das nossas Centrais de Relacionamento.

*A gente sempre leva o melhor para você*



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

**Redação, Publicidade,  
Circulação e Administração**

Rua Engenheiro Roberto Mange, 353  
13208-200 - Anhangabaú - Jundiaí - SP  
Fone/Fax: 11 3964.3744 - 3964.3165

**Diretor de Redação**

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

**Redação**

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

**Diretora Executiva**

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

**Diretor de Marketing**

José Luiz Nammur  
[jlammur@logweb.com.br](mailto:jlammur@logweb.com.br)

**Diretor Administrativo-Financeiro**

Luís Cláudio R. Ferreira  
[luis.claudio@logweb.com.br](mailto:luis.claudio@logweb.com.br)

**Administração**

Wellington Christian Borsarini  
[admin@logweb.com.br](mailto:admin@logweb.com.br)

**Diretora Comercial**

Maria Zimmermann Garcia  
Cel.: 11 99618.0107 e 94382.7545  
[maria@logweb.com.br](mailto:maria@logweb.com.br)

**Gerência de Negócios**

Cleo Brito - Cel.: 11 99666.9504  
[cleo@logweb.com.br](mailto:cleo@logweb.com.br)

Nivaldo Manzano - Cel.: 11 99701.2077  
[nivaldo@logweb.com.br](mailto:nivaldo@logweb.com.br)

José Oliveira - Cel.: 11 96675-4607  
[oliveira@logweb.com.br](mailto:oliveira@logweb.com.br)

**Representante Comercial na Região Sul**  
Trade Fairs Feiras e Eventos Ltda.

Fone: 51 3067.5750 - Cel.: 51 9508.1415

Luciano Rufatto  
[Luciano@tradefairs.com.br](mailto:Luciano@tradefairs.com.br)

**Diagramação e Capa**

Alexandre Gomes

## Aumenta a oferta de informações da Logweb

Como é de conhecimento do leitor, desde a sua primeira edição, em 2002, a revista *Logweb* é disponibilizada no nosso portal logo após a distribuição da versão impressa. Com acesso gratuito, sem necessidade de senhas ou outros impedimentos.

Um pioneirismo que fez a *Logweb* se tornar uma revista digital ainda no começo dos anos 2000.

Já a partir da edição 160, de junho de 2015, criamos o *Suplemento Digital Logweb*, com conteúdo próprio e sem versão impressa, apenas digital. Uma continuidade da competência da marca *Logweb* na divulgação de notícias realmente de interesse aos profissionais de logística.

Vinte edições depois daquela do lançamento do *Suplemento Digital Logweb* damos mais um "salto qualitativo" e apresentamos, agora, a *Logweb Digital*, uma revista com "vida própria" e que irá continuar a abastecer os nossos leitores com as notícias mais relevantes do setor.

Com isto, ganha o leitor, que passa a ter mais informação de qualidade para o seu dia a dia, e ganha o anunciante, que passa a contar com mais um veículo para divulgação de sua marca, sem se esquecer de que se trata de uma publicação já reverenciada pelo mercado e citada como "referência em logística".

Com estas e outras ações que estamos provendo e algumas que ainda virão, o Grupo Logweb expande a sua marca, sempre visando a maior divulgação dos conceitos de logística e buscando levar o melhor aos nossos leitores. Afinal, para mantermos a nossa competência e reconhecimento, várias ações são necessárias, continuamente. Sem descanso.

Os editores



Portal.e.Revista.Logweb



@logweb\_editora



logweb\_editora



Canal Logweb

## logística setorial

- |  |  |
|--|--|
| <p>20 Extremamente exigente, <b>setor hospitalar</b> demanda excelente controle dos processos logísticos</p> <p>25 <b>E-commerce:</b> prazos de entrega curtos e o alto nível de serviço necessário marcam o segmento</p> <p>28 Novas exigências fizeram o segmento de <b>cosméticos, perfumaria e higiene pessoal</b> passar por mudanças</p> | <p>32 <b>Automotivo e autopeças:</b> parceiros logísticos precisam de muito foco e excelência na execução</p> <p>36 Alto controle de riscos e de segurança é fundamental para atuação no <b>setor de eletroeletrônicos</b></p> <p>38 No segmento <b>químico e petroquímico</b>, a segurança é fator inquestionável</p> |
|--|--|

### 6 evento

Após a premiação dos melhores de 2016, Programa de Excelência em Transportes Ypê inicia novo ciclo

### operações logísticas

- 7 NavCargo aprimora gestão com software da Bysoft
- 7 Panorama Sistemas Integrados lança plataforma de rastreamento
- 7 Terminal Multicargas do Complexo Portuário do Açú movimentará bauxita, coque, carvão e carga de projetos
- 8 **conscientização**  
Movimento Maio Amarelo: todos em prol da segurança no trânsito

### 10 aéreo

Modern Logistics conquista permissão para operar voos comerciais com aeronaves cargueiras

### 12 premiação

Revelados, na Alemanha, os vencedores do prêmio IFOY 2017, o “Oscar da Intralogística”

### 14 investimentos

Mercado de condomínios logísticos tem muito a crescer ainda no Brasil, em relação a países mais maduros

### 18 tecnologia

Robôs colaborativos agilizam operações sem substituir trabalhadores

### 41 cargas especiais

Como funciona o aquecimento de carga para bombear substâncias liquefeitas

### ECONOMIA - INSTITUTO LOGWEB

- 16 **Artigo - Superávit primários, juro e dívida pública**

### 42 embalagem

Primeiro centro multicliente de packaging da DHL Supply Chain é inaugurado em Guarulhos, SP

### 43 comércio exterior

Brexit aumenta potencial de comércio entre Reino Unido e América Latina

### 44 embalagem

Contentores metálicos tornam mais eficientes o fluxo e a proteção das mercadorias sem embalagens fracionadas

### 48 fique por dentro

17 e 47 **Notícias rápidas**

### Agenda

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

[www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br)



EMPRESA  
VENCEDORA  
**PRÊMIO  
TOP**  
DO TRANSPORTE  
2016

# 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](http://www.ibllogistica.com.br)

# Após a premiação dos melhores de 2016, Programa de Excelência em Transportes Ypê inicia novo ciclo

**D**urante um ano, a revista *Logweb* publicou matérias destacando os participantes da primeira edição do PETY – Programa de Excelência em Transportes Ypê, realizado pela Química Amparo (Fone: 19 3808.8000), mais conhecida pela marca Ypê. Ali, eles falaram sobre a importância de participar do Programa e as mudanças ocorridas na sua empresa em função desta participação.

Afinal, a *Logweb* é a divulgadora oficial do PETY, cuja primeira edição se encerrou no mês de abril último, em uma cerimônia que revelou as vencedoras entre as 48 transportadoras participantes, responsáveis pela distribuição nacional dos produtos da empresa em suas cinco unidades de expedição.

Agora, um novo ciclo começa, com a segunda edição do Programa, que teve início logo após a cerimônia de premiação. E a *Logweb* continuará a destacar os participantes do PETY, dada a sua importância para o desenvolvimento do transporte no Brasil.

## Agilidade

“Podemos considerar como a principal importância do Programa de Excelência em Transportes Ypê – PETY para o grupo PHD a redução do tempo de permanência das cargas nos veículos, já que o Programa acompanha todo o processo, desde a retirada da carga no CD até a entrega no cliente.”

A análise é de José Rangel Estolano de Macedo, supervisor de TMS da PHD Logística (Fone: 61 4009.8400). Ele também diz, referindo-se às me-



**Luft**, da Bony Transportes: a participação no PETY vai fazer a empresa crescer profissionalmente, atendendo cada vez melhor os seus clientes

das que a sua empresa tomou e/ou está tomando para ser eleita a melhor transportadora, que o foco é aceitar apenas cargas para veículos disponíveis – “assim conseguimos evitar atraso em todo o processo”. Outro ponto é a informação imediata, quando ocorre algum ruído na porta do cliente.

Para Macedo, programas como o PETY, além de troca de conhecimentos, agregam agilidade aos processos de coletas e entregas, fomentam melhorias na prestação de serviços e possibilitam novas oportunidades de negócios.

## Crescimento Profissional

Por sua vez, Juliano Marciel Luft, gerente de logística da Bony Transportes (Fone: 55 3533.1800), destaca que a participação no PETY vai fazer a sua empresa crescer profissionalmente, de modo a atender cada vez melhor os seus clientes.



**Macedo**, da PHD Logística: programas como o PETY agregam agilidade aos processos de coletas e entregas e possibilitam a realização de novos negócios

Para isto, a Bony Transportes vem adotando medidas como atender com excelência, transparência e responsabilidade. “A adoção destas medidas também visa nos permitir ser eleita como uma das melhores transportadoras a serviço da Ypê.”

Finalizando, o gerente de logística da Bony Transportes afirma que, seja qual for o resultado, várias mudanças terão

ocorrido em sua empresa em razão de participar deste Programa – “por exemplo, de prosseguir com um trabalho contínuo de melhorias e agregar conhecimentos”. *Logweb*

**Em julho,  
Anuário de  
Logística 2017  
na revista  
Logweb**

**ANUNCIE!**

11 3964.3744

11 3964.3165



## NavCargo aprimora gestão com software da Bysoft

Especializada em agenciamento de cargas e desembaraço aduaneiro, a NavCargo (Fone: 11 2087.6250) tem se expandido com ganhos reais neste ano, beneficiada com a utilização do Business Intelligence (BI) fornecido pela Bysoft (Fone: 11 3585.6008), empresa de tecnologia e gestão especializada em comércio exterior, tendo alcançado um aumento de 15% em sua carteira de clientes. Carlos Anselmo, gerente comercial da empresa, trabalha em parceria com a Bysoft para a adequação da plataforma conforme as demandas e nicho de cada cliente, o que fez com que todo o investimento em software tivesse seu retorno graças ao recente contrato com uma empresa internacional que será responsável por 30% no valor anual dos lucros da empresa. "O contrato que fechamos recentemente nos traz um retorno ótimo. É uma empresa do setor automobilístico com um timing preciso para a liberação de processos, e sem o i-global da Bysoft não poderíamos atender a demanda de notas deste cliente, e consequentemente, consolidar o contrato. Conseguimos oferecer a máxima redução de tempo do processo de gestão com assertividade garantida, e automaticamente realizamos o mesmo processo de redução e melhorias com todos os clientes que temos", conta Anselmo. A NavCargo utiliza toda a linha do i-Global, tendo seus processos integrados em uma única inteligência operacional, e como resultado possui um sistema agregado que coordena sozinho os erros que qualquer gestão possa ter, o fluxo de processos em andamento, tracking, follow-up, quantidade de itens e adições e o controle de tempo em que tudo isso acontece.

## Panorama Sistemas Integrados lança plataforma de rastreamento

A Panorama Sistemas Integrados (Fone: 12 3204.4686) acaba de disponibilizar ao mercado a plataforma Panorama Track & Trace voltada para empresas que trabalham com rastreamento de veículos, logística e telemetria – ela está apta a atender todo o espectro de prestação de serviços de monitoramento de veículos ou bens móveis, como carros, caminhões, bicicletas, embarcações, vagões de trens ou, mesmo, malotes, máquinas, equipamentos e cargas. "Uma das vantagens dessa plataforma é justamente permitir a integração de mais de 90 módulos de rastreamento dos principais fabricantes disponíveis no mercado", afirma Décio Segreto, CEO da Panorama. Desta forma, empresas que atuam apenas com a comercialização de equipamentos de rastreamento passam a ter oportunidade de desenvolver negócios em praticamente todos os segmentos do mercado, embasados nos sistemas modulares especializados, que foram customizados para atender operações de transporte fretado de passageiros, transporte público, tratores, máquinas e equipamentos, gestão de frotas e diversos aplicativos, permitindo às empresas de rastreamento o fornecimento de soluções completas e especializadas para os seus clientes. "Outro diferencial da plataforma da Panorama é a



possibilidade de aquisição do portal Smart Tech. Este módulo do sistema permite o acesso a uma rede nacional de técnicos em rastreadores, gerenciando processos de despacho até o final do serviço a ser realizado. Adquirindo esta solução, que será integrada à plataforma de rastreamento, a empresa poderá vender seus rastreadores em todo o país", explica Segreto. Ainda segundo ele, a solução tem interface altamente amigável e eficiente em suas funções e foi desenvolvida com o conceito de ergonomia digital. "A empresa poderá integrar módulos para atender todos os modais logísticos, integrando diversas tecnologias de localização e comunicação como GPS, RFID, RF, beacons e imagens, recebendo dados via satélite, GPRS, sistemas híbridos ou redes privadas", enfatiza.

## Terminal Multicargas do Complexo Portuário do Açú movimenta bauxita, coque, carvão e carga de projetos

Em operação desde junho de 2016, o Terminal Multicargas (T-MULT) do Complexo Portuário do Açú (Fone: 21 3725.8000), localizado em São João da Barra, no norte fluminense, já movimenta bauxita, coque, carvão siderúrgico, carga de projetos e carga geral. Além disso, o terminal tem autorização para operar qualquer tipo de granéis sólidos e líquidos, contêineres e veículos. Representando uma nova alternativa de escoamento para o Sudeste brasileiro, o T-MULT possui 160.000 m² de área alfandegada, 14,5 metros de profundidade, 500 metros de cais e mais de 200.000 m² de área total. A capacidade anual de movimentação de granéis sólidos e carga geral é de aproximadamente quatro milhões de toneladas nesta primeira fase. Entre os equipamentos disponíveis no terminal estão dois guindastes MHCs Terex/Gottwald 4406B, que possuem um alcance de lança de 46 metros cada e capacidade de içamento de carga de até 100 toneladas. LOGWeb

# Movimento Maio Amarelo: todos em prol da segurança no trânsito



**maioamarelo**  
ATENÇÃO PELA VIDA

Diversas empresas dos mais variados segmentos aderiram ao movimento Maio Amarelo, cujo objetivo é chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo.

Segundo Larissa Mayumi, auxiliar de pesquisa e desenvolvimento do ONSV – Observatório Nacional de Segurança Viária, idealizador da ação, muitas organizações desenvolveram atividades internas com os colaboradores e divulgaram o movimento nas mídias sociais, além de incentivar os funcionários a vestir a cor amarela, simbolizando a atenção pela vida no trânsito.

Por exemplo, a Alelo produziu um vídeo com depoimento de um modelo que quase perdeu a vida no trânsito; a Cargolift desenvolveu várias ações internas em suas filiais com palestras e treinamentos; a Refrescos Bandeirantes adesivou toda a frota de caminhões da Coca-Cola com o laço amarelo; a Ypê dedicou uma semana a ações de conscientização sobre segurança viária envolvendo seus colaboradores, tendo como abertura uma palestra com o embaixador do movimento Maio Amarelo, César Urnhani, piloto de teste do programa *Auto Esporte*, da Rede Globo.

O Observatório é uma organização da sociedade civil de interesse público que iniciou sua missão de reduzir os acidentes de trânsito em 2011, junto à Década de Ações pela Segurança Viária proclamada pela ONU. “Desde então, temos atuado em estudos e pesquisas, dados e informações, educação e advocacy. Estes quatro eixos de atuação vêm sendo a maneira técnica e profissional com que temos desenvolvido nosso trabalho e levado informação de qualidade para toda a sociedade”, explica Larissa.

Cabe ao Observatório criar o mote do movimento em cada ano e desenvolver conteúdos para serem replicados. Essa disseminação é feita por meio dos canais oficiais, que são o portal do Maio Amarelo ([www.maioamarelo.com](http://www.maioamarelo.com)) e também do Observatório ([www.onsv.org.br](http://www.onsv.org.br)), onde toda a campanha pode ser baixada.

“Além disso, tomamos ciência das ações específicas das empresas que as-



**Larissa, do Observatório:**  
“A legislação de trânsito é boa, contempla todos os assuntos, mas o maior desafio continua sendo mudar o fator humano”

sinam, como apoiadores, o termo de compromisso ao movimento. O registro destas atividades passa a compor um relatório final que apresentamos durante a Conferência de Encerramento, como uma prestação de contas e balancete do ano”, complementa.

A Logweb também aderiu ao movimento. A parceria representa a ampliação da exposição destes conteúdos para um público altamente consciente do

seu papel para com a causa da segurança viária. “Acreditamos que é somente com a união dos esforços com quem atua de maneira profissional que poderemos, mais do que levar informação de qualidade, modificar a cultura de um país para uma nova tomada de consciência sobre o trânsito. Estamos extremamente entusiasmados de estabelecer essa parceria”, expõe Larissa.

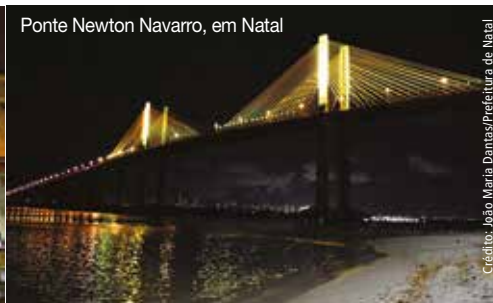
Segundo Luís Cláudio Ravanelli Ferreira, sócio-diretor do Grupo Logweb, apoiar o Maio Amarelo é mais do que uma obrigação, é um ato de cidadania, humanidade e respeito pela vida. “São essas premissas



Catedral de Brasília



Palácio dos Bandeirantes, em São Paulo



Ponte Newton Navarro, em Natal

Crédito: João Maria Dantas/Prefeitura de Natal



que nos levam ao engajamento nesta parceria com o Observatório. Entendemos os objetivos, sua importância, os benefícios e os resultados desejados”, declara.

Ferreira salienta que a Logweb, como plataforma de comunicação, deixa à disposição do movimento todos os seus canais, ou seja, as revistas impressa e digital, o portal, a newsletter e até mesmo o *Canal Logweb*, via You tube.

### Encerramento

A Conferência de Encerramento desta edição será realizada no dia 29 de junho, em São Paulo. “O objetivo não é somente apresentar os números e o alcance do movimento Maio Amarelo, mas também celebrar o trabalho realizado, reconhecendo as ações que saltaram aos olhos. O evento serve como um momento único de podermos contagiar a todos para que se sintam ainda mais parte de tudo que se passou durante um mês de muito trabalho e conscientização por parte de todos setores da sociedade”, ressalta a auxiliar de pesquisa e desenvolvimento do Observatório.

O encontro é restrito aos convidados que realizaram ações diferenciadas durante o mês de maio. Larissa conta que caso alguma empresa queira enviar o registro das ações e participar do evento, pode enviar e-mail para [larissa.mayumi@onsv.org.br](mailto:larissa.mayumi@onsv.org.br). “Não podemos garantir a vaga, mas faremos o máximo para termos presentes todos que contribuíram.”

### Desafios

Dentre os principais desafios do Brasil na área de segurança no trânsito, o maior deles, segundo Larissa, é mudar o processo de formação do condutor e, como consequência disso, gravar nele a percepção do risco que representa o ato de conduzir um veículo automotor. “A legislação de trânsito pátria é boa, contempla praticamente todos os assuntos, mas o maior desafio continua sendo mudar o fator humano. Ainda que os veículos fiquem mais seguros, como tem ocorrido ao longo dos anos, e que nossas


## Origem e resultados

O Maio Amarelo é um movimento que nasceu no Brasil em 2014.

“O Observatório tem o orgulho de ter idealizado tal ação, baseada, sim, em outros laços, mas sabendo que esta causa precisava de uma atenção especial. Por ser membro da aliança global de organizações não-governamentais que trabalham por esta causa, a instituição pôde disseminar o movimento para todos os continentes, hoje contando com 26 países”, ressalta Larissa.

Em 2015, a entidade realizou um balanço e, em comparação a 2016, os resultados demonstraram aumento em: ações, de 1.000 para 3.000, em todo o país; curtidas no Facebook oficial do movimento, de 30.500 para 60.000, sendo alcançadas por meio desta mídia 500.000 pessoas em 2015 e mais de 1,5 milhão em 2016; acessos ao portal Maio Amarelo, de 130.000 para mais de 200.000; e em entidades apoiadoras, de 700 para mais de 2.000. No ano passado, foram mais de 100.000 notícias referentes ao movimento divulgados pelos canais e mídias do país. “Este ano, já estamos com um aumento de cerca de 50% em todos os números”, revela.

vias melhorem, se não existir o respeito às normas, os acidentes continuarão a ocorrer, e vidas serão desperdiçadas”, explica.

Nesse sentido, ela afirma que o Observatório trabalhou no processo de revisão da formação do condutor e realiza gestões em Brasília para que isso seja colocado em prática o quanto antes. Para preparar melhor o cidadão para o trânsito também foi desenvolvida a proposta de inserção do tema trânsito no ensino fundamental, para mostrar que o meio não tem espaço para individualismo, mas que deve ser compartilhado com os demais usuários das vias. “Com a adoção de tais ações, certamente teremos um trânsito mais ético e seguro para todos.” 



- Tecnologia Alemã
- Produzida no Brasil
- Financiamento via Fime BNDES
- Melhor rentabilidade
- Alta confiabilidade
- Versatilidade de aplicações
- Ergonomia e conforto para o operador



KION South America  
(19) 3115 0754  
[comercial@baoli.com.br](mailto:comercial@baoli.com.br)  
[www.baoli.com.br](http://www.baoli.com.br)

# Modern Logistics conquista permissão para operar voos comerciais com aeronaves cargueiras

No final de maio último, a Modern Logistics (Fone: 11 4063.9338) assinou o contrato de concessionária de serviços públicos de transporte aéreo regular com a Anac – Agência Nacional de Aviação Civil, passando a oferecer voos comerciais com aeronaves próprias. “Vamos começar atendendo as demandas de fretamento e, em seguida, abriremos as rotas regulares para atender os grandes contratos da indústria”, afirma o CEO da companhia, Gerald Blake Lee.

Segundo ele, ser um Operador Logístico com frota própria de aeronaves irá ajudar na construção de uma plataforma para impulsionar o crescimento do país. “Seremos capazes de soluções logísticas customizadas, antes impensáveis para vários segmentos da indústria”, diz.

O primeiro Boeing 737-400F da companhia já está pronto para voar. Os Centros de Distribuição, espalhados pelo país, alinhados ao transporte terrestre, irão atender às demandas dos clientes. A médio prazo, além do Boeing 737-400F, a Modern Logistics também contará com modelos ATR-72F, capazes de

conectar as cidades de menor porte do interior aos maiores centros.

## Passo anterior

Durante a Intermodal, realizada no começo de abril, a Modern Logistics anunciou que recebeu o COA – Certificado de Operador Aéreo, emitido pela Anac após uma detalhada e longa auditoria em todas as áreas da empresa. “A aprovação coroa mais de dois anos

de trabalho de um time incrível, que não só atendeu a todas as demandas como, principalmente, soube enfrentar com paciência e profissionalismo todas as exigências das autoridades governamentais envolvidas”, disse Lee.

Segundo o vice-presidente, Adalberto Febeliano, o COA atesta a capacidade técnica da companhia para operação em quaisquer rotas domésticas com segurança. “O transporte aéreo de carga do-



**Febeliano:** “Mais rápido e confiável, o modal permite a sincronização das operações, além de diminuir os estoques, pois as entregas são mais rápidas”

méstico é muito incipiente até agora porque usa apenas os porões das aeronaves de passageiros, muitas vezes não conseguindo garantir a regularidade e nem a cobertura que as empresas precisam”, explicou na ocasião.

## Atuação

A Modern Logistics conta com CDs em Jundiaí e Campinas, SP, e Manaus, AM, e logo serão mais cinco unidades, cada uma

com capacidade de 5.000 m². Com a primeira aeronave, os voos ligarão São Paulo ao Norte, Centro-Oeste e Nordeste, sempre alinhados ao transporte terrestre com parceiros estratégicos – atualmente são 90 devidamente homologados.

“Transportamos qualquer tipo de carga, principalmente de alto valor agregado, como fármacos, eletrônicos e cosméticos”, salienta Febeliano.

Analisando o setor, o profissional vê muitas oportunidades no transporte aéreo em vários segmentos. “Mais rápido e confiável, o modal permite a sincronização das operações, além de diminuir os estoques, pois as entregas são mais rápidas. O foco não deve ser no valor do frete, mas na eficiência logística. A mercadoria que demora alguns dias para chegar ao seu destino sofre alteração cambial, o que pode gerar prejuízos, por isso, o modal aéreo é o ideal”, finaliza. **Logweb**





# PROLOGIS CCP

## LOCAÇÃO DO TAMANHO DA SUA NECESSIDADE.



**PROLOGIS CCP CAJAMAR III**  
ROD. ANHANGUERA, KM 38 - CAJAMAR/SP  
ÁREA DISPONÍVEL 49.000 M²  
MÓDULOS A PARTIR DE 12.000 M²



**PROLOGIS CCP CASTELO 46**  
ROD. CASTELO BRANCO, KM 46 - ARAÇARIGUAMA/SP  
ÁREA DISPONÍVEL 54.000 M²  
MÓDULOS A PARTIR DE 10.000 M²



**PROLOGIS CCP CAJAMAR I**  
AV. MARGINAL RIBEIRÃO DOS CRISTAIS, 200  
CAJAMAR/SP  
ÁREA DISPONÍVEL 9.000 M²



**PROLOGIS CCP OUTRA SP**  
ROD. PRESIDENTE DUTRA, KM 203 - ARUJÁ/SP  
ÁREA DISPONÍVEL 27.000 M²  
MÓDULOS A PARTIR DE 8.000 M²



**PROLOGIS CCP CAXIAS**  
ROD. WASHINGTON LUIZ, KM 122 - CAXIAS/RJ  
ÁREA DISPONÍVEL 35.000 M²  
MÓDULOS A PARTIR DE 8.000 M²



**PROLOGIS CCP QUEIMADOS**  
ROD. PRESIDENTE DUTRA, KM 200 - QUEIMADOS/RJ  
ÁREA DISPONÍVEL 18.000 M²  
MÓDULOS A PARTIR DE 4.800 M²



# Revelados, na Alemanha, os vencedores do **prêmio IFOY 2017**, o “Oscar da Intralogística”

**D**urante a noite de abertura da Transport Logistic, feira que aconteceu de 9 a 12 de maio no BMW Welt, em Munique, na Alemanha, foi revelado o resultado da edição 2017 do IFOY – International Forklift Truck of the Year Award, o “Oscar da Intralogística”.

Este ano, onze soluções de sete fabricantes chegaram à rodada final, como foi mostrado na edição 177 (fevereiro/março de 2017) da revista *Logweb*. Após o processo de seleção e testes, que durou seis meses, finalmente as empresas puderam conhecer os vencedores. Jungheinrich, Still e Torwegge conquistaram a vitória em quatro categorias, recebendo os troféus e os aplausos de cerca de 200 convidados.

“A indústria 4.0 está se tornando rapidamente parte integrante da intralogística, área em que os vencedores têm apresentado inovações que realmente beneficiam as operações de seus clien-

tes”, disse Anita Würmser, presidente do júri do IFOY.

Após o discurso de boas-vindas do patrocinador do prêmio, Sascha Schmel, diretor da VDMA – Associação do Setor de Movimentação de Materiais e Logística, e Gerhard Gerritzen, diretor-geral adjunto da Messe München e parceiro do IFOY, os finalistas de 2017 participaram de uma sessão de discussão que contou com Christian Baerwolf, diretor sênior da Crown; Dr. Lars Brzoska, membro da diretoria da Jungheinrich; Thomas A. Fischer, diretor de vendas da Still; Elmar Issing, vice-presidente da SSI Schäfer; Bengt Kristiansson, vice-presidente da UniCarriers; Uwe Schildheuer, diretor da Torwegge; e Markus Wozniak-Mauersberger, CEO da Kicktrike.

### Vencedores

Na categoria “Empilhadeira para Armazém”, o vencedor foi o iGo neo CX 20,

da Still, o primeiro selecionador de pedidos horizontal autônomo do mundo. As principais razões para a decisão do júri foram o alto grau de inovação, o benefício notável para o cliente e o conceito de implementação profissional. Segundo os jurados, o produto representa um marco no desenvolvimento de equipamentos autônomos de movimentação de materiais e acaba com a distância entre robótica e intralogística. Os testes confirmaram que a economia oferecida pelo iGo neo CX 20 é superior à dos equipamentos convencionais.

Além disso, a Still conquistou um segundo prêmio IFOY, dessa vez na categoria “Veículos Especiais”, para seu trolley train LiftRunner C-frame – que se move de maneira independente através de pontos magnéticos fixados no chão ou de fitas magnéticas que definem suas rotas – com carga e descarga automáticas. Na opinião do júri, a solução amplia a gama



Os ganhadores receberam os troféus e os aplausos de cerca de 200 convidados



de aplicações dos tigger train e apresenta grandes vantagens em razão do aumento da idade média das pessoas que trabalham com logística, já que a capacidade de desempenho físico do operador não é mais relevante.

Em uma final emocionante, o TORsten AGV, da Torwegge, conquistou a vitória na categoria "AGVs – Veículos Automaticamente Guiados". O omnidirecional AGV dirige sob a plataforma e pode mover cargas de até 7,5 toneladas. Ele utiliza diferentes suportes de carga e é equipado com prateleiras ou recipientes, de acordo com as especificações do cliente. O TORsten foi desenvolvido em colaboração com a empresa SEW e a Universidade de Aachen.

Na categoria "Especial do Ano", o júri escolheu a solução da Jungheinrich como a melhor. O sistema inteligente para localizar facilmente empilhadeiras dentro do armazém é baseado em smartphones, beacons e Bluetooth, impressionando os jurados pelo excelente benefício ao cliente e pela alta relevância no mercado: "não é apenas adequado para veículos de diferentes fabricantes, como também pode ser implementado de forma flexível, rápida e a baixo custo".

Os vencedores do Prêmio IFOY são selecionados uma vez por ano por um júri independente de jornalistas de renome internacional, incluindo a **Logweb**, a primeira publicação das Américas a se firmar como jurada da premiação e a única brasileira. Um teste neutro e um científico de inovação constituem a base para a avaliação. Ambas as séries de testes comparam os finalistas com seus respectivos concorrentes.

Desde 2013, o IFOY Award é estabelecido como referência para a eficiência de custos e inovação. Devido aos conhecimentos especializados que representa, é visto como o prêmio de inovação mais importante em intralogística. **Logweb**

And the Oscar goes to...

Empilhadeira para Armazém  
iGo neo CX 20, da Still



Veículos Especiais  
Tigger train LiftRunner  
C-frame, da Still



AGVs  
TORsten, da Torwegge



Especial do Ano  
Localizador de empilhadeiras  
indoor, da Jungheinrich



## 3rd PHARMA SUPPLY CHAIN & HEALTH BRAZIL 2017

16 e 17 de agosto de 2017



COM DOIS EVENTOS SIMULTÂNEOS

1º FORUM INTERNACIONAL DE CADEIA FRIA  
E LOGÍSTICA DE PESQUISA CLÍNICA

1º FORUM INTERNACIONAL DE SEGURANÇA NA  
CADEIA LOGÍSTICA FARMACÊUTICA

Local: APAS (Associação Paulista de Supermercados)  
Endereço: R. Pio XI, 1200 - Alto da Lapa

SÃO PAULO | SP

### Palestrantes Confirmados:

Adriano Bronzatto	Head Of Business Process and Quality for Merck
Aurea Cristina Lacerda	Representaty Clinica
Carlos Grizelak Jr.	Vice Presidente Latin America - Insular Farmacêutica
Celso Peyer	Director de Transportes da Avon
Clevertan Holtz Vighy	Director Regional Lufthansa Cargo
Dirceu Barbano	Ex Presidente da Amul
Edson Vismona	Presidente do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor - IBOPE
Emerson Lopes	Director de Supply Chain da Abbott Farmacêutica
Emílio Migliano	Head da R. Varela Farmacia Paulista de São Paulo
Fábio Acerbi	Gerente de Produto Acesso para América Latina da Joffe
Fernanda Teles	Head Latin America Regulatory Compliance & Risk
Fernando Corrêa	Gerente Geral do Grupo Logístico Andressa Brasil
Franco Oliveira	Director de Relações Internacionais da Merck
Frédéric Fleury	Gerente de Marketing Global do Negócio de Gráficos e Imagens Toner/Imagem de Gráfica
Gilberto da Silva Ribeiro	Gerente Comercial de Cargas do Aeroporto Rio Galles
Greyce Louzana	Presidente da Supply e Presidente da Indústria Farmacêutica Clínica
Haroldo Silva	Economista Chefe da Abil
Jair Calixto	Gerente de Relações Públicas e Assessoria de Comunicação da Sandoz Farmacêutica
Jaqueline Escotero	Vice Presidente Latin America da World Courier
Leonardo Fonseca	F&B Research, Mktg, Market - Brazil / Economista Sênior Banco Credit do Brasil
Liana Montemor	Gerente Mercado Varejo Laboratório de Insumos Farmacos do Grupo Ror
Ligia Rosa Pereira	Coordenadora da Fiscalização da CME Capital e Grande SP
Luciano Finardi	Gerente Mktg - Cargene Pharma
Luís Renato Liveri	CEO Grupo Billa
Luiz Barberini	Gerente de Operações Manufatura Sistema Amélia Latina Bayer Farmacêutica
Marcelo de Sá	G&B Brasil
Marco Duboc	Sócio Proprietário da Ag3 Soluções
Maurício Roncato	Presidente do Laboratório LBS
Mauro Dias	Presidente da G&B Brasil
Nadir Moreno	Presidente da Lige
Oberdan M. da Costa Jr.	Gerente de Logística na Novartis - Divisão Alcon
Ricardo Miranda	Gerente Mktg e Sales Network, Soluções Farmacos Latin Am. Pfizer
Ricardo Seno	Presidente da Vinte e Quatro no Brasil
Rodrigo Klein	Ulter no Comité de Gestão Fina da Lige Brasil
Sérgio Olímpio	Dep. Federal e Mktg da Polisa Militar
Thiago Marés Guia	Director Medical e Científico da Biotecnia Bioscience
Thiago P. Raymond	Head of Analytics Manager - Pharma & Healthcare Operations da Impresa K1
Valerio Galeazzi Neto	Director de Mercado Nacional Novas Tecnologias
Wilson Follador	Presidente Technical Health Consulting Director Vertex Health Performance
Zeina Latif	Economista Chefe da XP Investimentos

INFORMAÇÕES E INSCRIÇÕES: [WWW.CENACON.COM.BR](http://WWW.CENACON.COM.BR)

www.cenac

ANFARLOG

Sociedade Gerenciadora / Agência Oficial do Tótem

CENACON

CONSELHO NACIONAL DE CONSUMIDORES

Av. 100 1014-0001  
www.cenaccon.com.br

# Mercado de **condomínios logísticos** tem muito a crescer ainda no Brasil, em relação a países mais maduros

**"O** mercado de condomínios logísticos brasileiro ainda é incipiente. Nossos números ainda são baixos em relação aos países mais maduros. É um mercado que está em crescimento. Em alguns grandes centros, onde há excesso de oferta, a absorção é mais demorada, daí a importância da diversificação geográfica da LOG, que hoje está localizada em 25 cidades e nove estados brasileiros."

A avaliação é de Marcio Vieira de Siqueira, diretor de desenvolvimento da LOG Commercial Properties (Fone: 0800 400.0606).

Sobre onde estão as melhores oportunidades desse mercado, e por que, Siqueira entende que as oportunidades estão em escutar o cliente, analisar o mercado. "Hoje, por exemplo, a LOG tem ouvido os anseios de cada cliente e tentado adequar às situações diversas para que eles se sintam satisfeitos. O mercado mudou e ainda está em transição. Diante disso, as empresas também precisam mudar sua concepção de negócio e de atendimento", avalia o diretor de desenvolvimento.

## Vários empreendimentos

A LOG Commercial Properties, empresa do grupo MRV Engenharia, foi criada em junho de 2008 e atua na incorporação, construção e locação de propriedades comerciais, como condomínios logísticos, loteamentos industriais, shopping centers e strip malls. A atuação da LOG se inicia na prospecção das localizações mais estratégicas para potencializar o sucesso de seus empreendimentos industriais e comerciais e hoje conta com um portfólio de mais de 1,6 milhões de metros quadrados em empreendimentos.

"A LOG é a empresa de propriedades que conta com a maior distribuição geográfica do Brasil. Aluga galpões modulares em condomínios logísticos e hoje está distribuída em 25 cidades, de nove estados brasileiros: Bahia, Ceará, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Paraná, Rio de Ja-

neiro, São Paulo e Sergipe", diz Siqueira. Ele também destaca que os condomínios logísticos da LOG são do tipo Classe A,



**Siqueira:** Condomínios logísticos-industriais classe A, pensados de forma organizada e a um custo acessível, são o futuro da logística industrial leve do Brasil

com infraestrutura de alto nível, que contam com estacionamento, pátio de manobras, prédios de apoio, restaurantes e vestiários e oferecem serviços de manutenção, limpeza, segurança e condomínio administrado por empresas profissionais. "A localização estratégica e privilegiada dos condomínios da LOG e a segurança são pontos fortes: portaria blindada, 24 horas, CFTV e, ainda, a qualidade de infraestrutura totalmente adequada aos

fins de recepção, armazenamento e distribuição de cargas. Além disso, faz parte do nosso DNA, a busca constante pela redução de custos de condomínio para os locatários."

O diretor de desenvolvimento faz questão de enfatizar que a proposta da empresa de condomínios logísticos-industriais classe A, pensados de forma organizada e a um custo acessível, é o futuro da rede de logística industrial leve do Brasil. "O parque industrial brasileiro ainda é muito incipiente. Estamos em desenvolvimento, e se o Brasil quiser crescer, a melhoria da infraestrutura é inevitável, além de estar diretamente ligada à implantação de novos condomínios logísticos. Por mais que passemos por outra crise, esse futuro é certo", finaliza Siqueira. **LOGweb**





# GALPÕES LOG CP. MAIS QUE UMA QUESTÃO DE LÓGICA, UMA DECISÃO INTELIGENTE.

Putini



## LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA

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

## MELHOR CUSTO-BENEFÍCIO

A mais alta qualidade construtiva aliada à modularidade que atende aos mais diversos tamanhos de empresas e necessidades. É assim que Log CP consegue oferecer mais por menos e proporcionar uma solução mais lógica e eficiente para o seu negócio.

## FLEXIBILIDADE DE OPERAÇÃO

Modulação flexível, ideal para logística, indústria, varejo e e-commerce. Pé direito de 12m, piso industrial com capacidade de até 7t/m<sup>2</sup>, estacionamento, pátio de manobras, prédio de apoio, restaurantes e vestiários.

## INSTALAÇÕES DE ALTO PADRÃO

Os galpões LOG prezam por uma infraestrutura física de nível superior e inclui uma série de serviços rateados como vigilância com circuito fechado de TV, portaria blindada 24 horas, serviços de limpeza, jardinagem e manutenções em geral.



**GALPÕES LOGÍSTICOS  
PARA LOCAÇÃO IMEDIATA**

**0800 400 0606**

[contato@logcp.com.br](mailto:contato@logcp.com.br)

**LOG**  
Commercial Properties

[www.logcp.com.br](http://www.logcp.com.br)

ARTIGO EXCLUSIVO

## SUPERÁVIT PRIMÁRIOS, JURO E DÍVIDA PÚBLICA

A economia brasileira exibiu, ao longo de dezesseis anos (1998 a 2013), superávits primários, o que não impediu o salto da dívida bruta do setor público do patamar de 40%, em 1998, para quase 58% do PIB em 2013, acompanhado da elevação de 6% na carga fiscal, também medida em relação ao PIB.

Essa dinâmica perversa decorre dos efeitos da política monetária no resultado fiscal: mesmo no ano da desgraça fiscal de 2016, mais de 90% do déficit nominal que engordou a dívida bruta no primeiro trimestre foi devido ao pagamento de juros nominais, e não ao déficit primário.

A Grécia detém uma dívida equivalente a 170% do seu PIB, mas despende 5% do seu PIB em juros, enquanto o Brasil paga quase 10% do PIB em juros com uma dívida inferior a 70% do PIB. A história recente da evolução da dívida pública no Brasil demonstra o avesso da sabedoria convencional. Dizem os sábios que a taxa de juro é elevada por causa do estoque da dívida, mas o caso brasileiro parece afirmar que a dinâmica da dívida é perversa por causa da taxa de juro de agiota.

Tal trapalhada nas relações de determinação entre juro e dívida decorre de outra: ignorar que no sistema monetário internacional prevalece hierarquia entre as moedas – o dólar é mais “líquido” do que o real. Assim, na era da globalização financeira, a descuidada abertura da conta de capitais aprisionou as políticas económicas “internas” à busca de condições atraentes para os capitais em livre movimento.

Em 1994 a forte valorização cambial reduziu a inflação mensal para a casa dos 1%, porém ampliou o componente que correlaciona a formação da taxa de juros com a expectativa de desvalorização do câmbio. Assim, as taxas reais não podem

ser reduzidas abaixo de determinados limites exigidos pelos investidores para adquirir e manter em carteira um ativo denominado em moeda fraca. Desde então, a volatilidade dos fluxos financeiros é o fio desencapado que detona choques de juros na instância fiscal e traumas de valorização/desvalorização do câmbio, desorganizando as expectativas de longo prazo – leia-se, as decisões de investimento. A aventura de 1994 terminou na desvalorização tumultuada da “banda diagonal endógena” de 1999.

Os emergentes que ganharam posições hierarquicamente superiores na competição global apostaram no controle de capitais e no planeamento estratégico para o desenvolvimento nacional, ao invés de se ajoelharem diante da desmoralizada crença na eficiência dos mercados financeiros.

Nesse mês foi publicado pelo FMI o artigo “Neoliberalism: Oversold?”, abordando especificamente os efeitos de duas políticas da agenda neoliberal: a remoção das restrições do movimento de capitais (liberalização das contas de capital); e a consolidação fiscal (“austeridade” para reduzir déficits fiscais e o nível da dívida).

O estudo afirma que alguns influxos de capitais, como investimento direto estrangeiro, parecem impulsionar o crescimento no longo prazo, mas o impacto de investimentos de portfólio e, especialmente, influxos de aplicações especulativas de curto prazo não estimulam o crescimento e muito menos garantem um financiamento estável do balanço de pagamentos.

A ocorrência, desde 1980, de aproximadamente 150 episódios de convulsões,

associadas a fluxos de capitais em mais de 50 mercados emergentes, credencia a reivindicação do economista de Harvard, Dani Rodrik, de que esses “difícilmente são efeitos ou defeitos secundários nos fluxos de capital internacional: eles são a história principal”.

Quanto à austeridade, o estudo do FMI indica: a elevação de impostos ou do corte de gastos para reduzir a dívida pode ter um custo muito maior do que a mitigação do risco de crise prometido pela sua redução. É preferível a eleição de políticas que permitam a redução do percentual da dívida, diz o FMI, “organicamente pelo crescimento”.

Segundo o estudo, as políticas de austeridade não só geram substanciais custos ao bem estar pelos canais da oferta, como deprimem a demanda e o emprego. A noção de que a consolidação do orçamento pode ser expansionista – isso é, aumenta o crescimento e o emprego –, por elevar a confiança do setor privado e o investimento, não se confirmou na prática. Episódios de consolidação fiscal foram seguidos por reduções mais do que expansões no crescimento. Na média, a consolidação de 1% do PIB eleva a taxa de desemprego em 0,6% no longo prazo, e o coeficiente de Gini (concentração de renda) em 1,5% dentro de cinco anos (“The Distributional Effects of Fiscal Consolidation”).

O estudo conclui que os benefícios das políticas da agenda neoliberal aparentemente foram um pouco exagerados. O FMI, que supervisiona o sistema monetário internacional, tem estado na dianteira dessa reconsideração. Já os, digamos, envelhecidos neoliberais do Brasil teimam em não ouvir as novas do velho patrão.



**Luiz Gonzaga de Mello Belluzzo** – Doutor em economia. Autor de vários livros e professor titular da Unicamp e Facamp



## Gocil lança solução para identificar riscos, permitindo que ações sejam tomadas para prevenir ocorrências

A Gocil (Fone: 11 2678.0600), empresa especializada em segurança privada e limpeza, investiu cerca de R\$ 20 milhões no desenvolvimento de uma plataforma inteligente, denominada Integras, que alia tecnologia de ponta, inteligência e mão de obra especializada. A plataforma integra diversas tecnologias – softwares, alarmes, sensores, chips, dispositivos, etc., que até o momento atuavam de maneira independente. O trabalho passa a ter uma gestão integrada, aliada à expertise da Gocil. O resultado é o aumento da eficiência operacional e inteligência na execução de procedimentos específicos, de acordo com a necessidade de cada cliente e aplicação. Com o Integras, é possível antecipar riscos de segurança, permitindo a imediata tomada de decisões. O sistema ainda otimiza diversos processos internos em outras áreas, aumentando a eficiência e a produtividade, e oferece pacotes de serviços personalizados, atendendo às necessidades de cada cliente em diferentes segmentos de atuação da Gocil, como hospitais, indústrias, centros logísticos, shopping centers, instituições de ensino, edifícios comerciais, entre outros. Segundo explica Cesar

Leonel, diretor superintendente da empresa, toda a operação de segurança é terceirizada pela Gocil e controlada remotamente pelo Centro Integrado de Comando e Controle (CICC), localizado na matriz da empresa, em São Paulo, SP. Um exemplo dos potenciais do Integras é a sua aplicação em um Centro de Distribuição. Neste caso, o sistema permite interligar leitores de placa de caminhão, vistoria no veículo, controle de perímetro e rota dentro do pátio. Ao chegar à portaria, o leitor identifica a placa do caminhão, abrindo uma janela no sistema, e o operador do CICC, na matriz da Gocil, inicia os procedimentos de entrada monitorada por meio de câmeras. O caminhão entra na clausura e um vigilante faz a vistoria, tudo acompanhado pelo operador a distância. Ao término da ronda pelo vigilante, o operador abre a clausura, liberando a passagem do veículo. Se na saída ele se dirigir à doca errada, um alarme é disparado e é aberta uma ocorrência. “Ao invés de colocarmos alguém para conferir o caminhão que chega ao Centro de Distribuição, teremos uma câmera para ler a placa e, se estiver pré-programado, abrir aquela cancela automaticamente”, afirma o



diretor superintendente da Gocil. Ele faz questão de destacar que esta é uma solução inédita, que combina diversas tecnologias e serviços, ativando planos de ação e protocolos operacionais previamente definidos. O volume de informações coletados, aliado à inteligência da análise, é uma mudança de paradigma, pois a ênfase está na prevenção de ocorrências, de forma que a segurança seja ativa e não reativa, como normalmente ocorre. “No mercado brasileiro ninguém ainda trabalhou com uma solução integrada de serviços remotos e mão de obra. A plataforma que desenvolvemos estabelece correlações entre procedimentos definidos, informações e ocorrências, otimizando recursos e aumentando a assertividade nas ações”, finaliza Leonel.

## TOP Global Provider comemora 10 anos

A Top Global Provider (Fone: 51 3066.6562) completa, em agosto próximo, 10 anos de atuação no mercado de agenciamento de cargas aéreas e marítimas de importação e exportação, assim como na prestação de serviços de assessoria aduaneira, desembaraço aduaneiro e Siscoserv. Mantendo a mesma direção desde a sua fundação, na cidade de Rio Grande, RS, e tendo como diretores Diego Ferraz, Andrea Neumann e Denise Holgado, a empresa evoluiu de forma exponencial o seu portfólio de serviços,

passando de desconsolidador de cargas a um provedor 3PL de soluções em logística internacional. Hoje, já em sua nova sede, localizada na cidade de Novo Hamburgo, região Sul do Brasil, a Top Global Provider conta com uma rede de agentes dedicados, espalhados pelos principais portos, aeroportos e fronteiras do Brasil e do mundo para atender as demandas de comércio internacional e logística de seus clientes. Tem atuação presente nos mais variados segmentos da indústria brasileira, atendendo ao

mercado calçadista, automotivo, de tecnologia, varejista, alimentício, de saúde e beleza, entre outros. Com a chegada do novo gerente de vendas para o Brasil, Rogério Ferraz, ex-UPS, a empresa busca nos próximos dois anos um forte crescimento de sua participação junto aos negócios de clientes das regiões Sul e Sudeste do Brasil. Para tanto, no primeiro trimestre de 2017 lançou dois novos serviços: TOP Solutions e Top Americas. E ainda está previsto o lançamento de mais uma solução.

# Robôs colaborativos agilizam operações sem substituir trabalhadores

Já ouviu falar em robôs colaborativos – também chamados de cobots? Diferentemente dos convencionais, esses robôs nasceram para trabalhar em conjunto com as pessoas e não as substituir, realizando tarefas repetitivas, insalubres e até mesmo sujas.

Segundo a IFR – International Federation of Robotics, o mercado de robótica deve ter um incremento de 13% ao ano entre 2017 e 2019. Já o setor de robótica colaborativa deverá crescer aproximadamente dez vezes entre 2015 e 2020, alcançando mais de US\$ 1 bilhão, de acordo com estudo publicado pela ABI Research.

Para Denis Pineda, gerente de desenvolvimento de negócios no Brasil da UR – Universal Robots (Fone: 11 4224.0300),

quando se fala em robôs, as pessoas os associam a alto custo, difícil instalação e cuidados extras com segurança. Mas ele desmistifica isso.

O profissional explica que os robôs colaborativos da marca dinamarquesa se destacam justamente pelas características de segurança, porque possuem sensibilidade de força integrada, que faz com que parem de funcionar automaticamente quando se deparam com obstáculos em sua rota. Eles também podem ser programados para operar em modo reduzido quando uma pessoa entrar em sua área de trabalho.

Outra vantagem é a facilidade de uso, pois uma pessoa sozinha consegue retirar o robô da caixa, colocar no pedestal e parafusar facilmente. Com relação à programação, Pineda garante que até operadores sem experiência podem programá-lo rapidamente, graças à visualização 3D intuitiva – basta mover o próprio braço do equipamento para pontos de rotas desejados ou tocar nas teclas de seta no tablet. “Sua interface é amigável e a programação é fácil. E, ainda, há uma série de hardwares e softwares que atuam em conjunto com os robôs”, conta, acrescentando que eles atuam 35.000 horas sem manutenção.

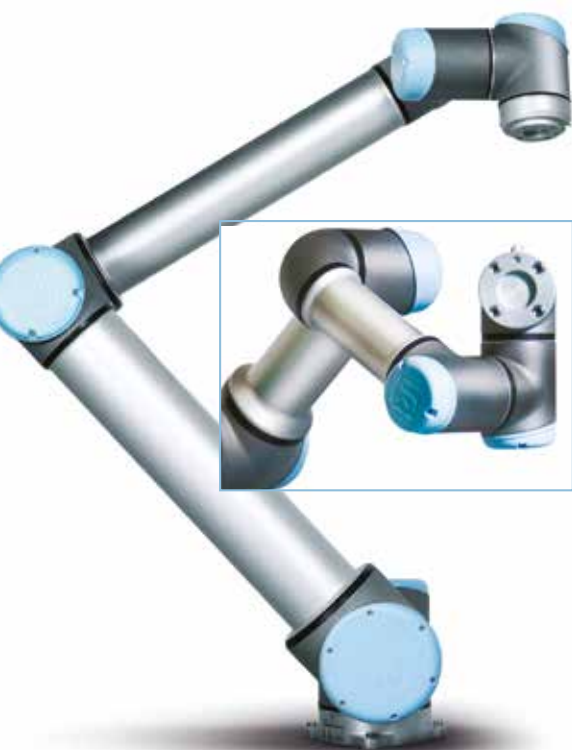


Pineda garante que até operadores sem experiência podem programar os robôs de forma rápida e fácil, graças à visualização 3D intuitiva e à interface amigável

O último item de destaque é o custo final da instalação. Como os robôs não precisam de elementos de segurança – como isolamentos –, possuem menos hardware ao seu redor e demandam menos horas de instalação, o que reduz custos. De acordo com a companhia, em 195 dias, geralmente, as empresas obtêm o retorno do investimento.

## Atuação

Os robôs UR podem automatizar quase tudo, desde a fase de montagem até a pintura, do aperto de parafusos ao processo de rotulagem, do empacotamento ao polimento, da moldagem por injeção à soldagem. Na área logística, são utilizados no fim de linha, para encaixotar pacotes e caixas, transferindo os produtos das esteiras para as embalagens e vice-versa. Inclusive, podem ser





equipados com garra ou ventosa, para se adequar ao tipo de carga. "Nossos robôs são ideais para empresas que atuam com dois ou mais turnos, SKUs de até 7 kg, em cadência mediana, com peças indexadas e em locais com limitação de espaço", ressalta Pineda.

Manuel Sordo, da área de Operações LATAM/Centro-Sul Estados Unidos, conta que a empresa Continental dos Estados Unidos é um dos maiores clientes da UR. "Com o robô, eles reduziram o espaço de produção em 52%", revela.

Segundo ele, os setores de alimentos e bebidas e bens de consumo estão surpreendendo pelo uso de robôs. A área farmacêutica também é um setor em prospecção. Para os profissionais da UR, há um grande potencial para esses equipamentos no Brasil.

Vale lembrar que a companhia está estudando um local no Estado de São Pau-

lo para montar sua base comercial e o centro de treinamentos. Além disso, anuncia a ampliação de sua base de distribuidores e integradores. Seus robôs são vendidos ao redor do mundo através de parceiros autorizados.

### Soluções

A família UR é composta por três membros, definidos de acordo com a capacidade de carga útil e as capacidades colaborativas. O menor deles é o robô UR3, para tarefas leves e de montagem e trabalhos que exigem precisão absoluta. Com rotação de 360° em todas as articulações do punho e rotação infinita na junta final, automatiza tarefas de até 3 kg



Sordo destaca que a Continental dos Estados Unidos é um dos maiores clientes da UR, reduzindo seu espaço de produção em 52% com o uso de robôs

-e alcança raios de até 500 mm.

O UR5, um pouco maior, é ideal para tarefas leves de processamentos, como coletar, depositar e testar. Fácil de programar, possui ajuste rápido, automatiza tarefas de até 5 kg e alcança raios de até 850 mm.

Já o UR10 é o maior da família e também o que possui maior força, voltado para tarefas pesadas que envolvam cargas úteis de até 10 kg. Graças ao seu raio de alcance de 1.300 mm, é especialmente adequado para embalar, paletizar, monitorar, coletar e armazenar em locais onde a distância entre as diferentes áreas operacionais é maior. Logweb



## A MAIS ALTA EFICIÊNCIA LOGÍSTICA E DE ARMAZENAGEM DO MERCADO

- ▶ Vigilância 24hs
- ▶ Portaria blindada
- ▶ Sistema de eclusa
- ▶ Restaurante e lanchonete
- ▶ Balança nas eclusas (entrada e saída)
- ▶ Sistema de CFTV e controle de acesso
- ▶ Área para Build to Suit
- ▶ Módulos flexíveis de 5.000 m² a 30.000 m²
- ▶ Galpão G100 com área de 30.000 m² cross-docking
- ▶ Pé-direito Livre: 12 m
- ▶ Piso nivelado a laser de 6ton/m²
- ▶ Mezanino para escritório interno
- ▶ 4 docas por módulo
- ▶ Sistema de Sprinklers (ESFR)

📍 Rod. Dom Gabriel Paulino Bueno Couto - km 83 (entre o eixo Bandeirantes/Anhanguera e Castelo Branco)

#### REALIZAÇÃO

 CLARION PARTNERS  
www.clarionpartners.com

#### COMERCIALIZAÇÃO

 Colliers  
industrial@colliers.com.br  
www.colliers.com.br

11. 3323. 0000  
www.distributioncenter.com.br

# Extremamente exigente, **setor hospitalar** demanda excelente controle dos processos logísticos

Uma logística mal executada pode não apenas comprometer a imagem e a competitividade das empresas envolvidas, como, principalmente, afetar a vida dos pacientes que dependem desses produtos, sejam equipamento, artigo descartável, prótese ou medicamento.

A logística da área hospitalar é constituída pela gestão de materiais, equipamentos e medicamentos nas unidades de saúde, conforme explica Thiago Amaral, vice-presidente comercial da RV Ímola (Fone: 11 2404.7070). “A logística nessas instituições requer um conhecimento profundo não apenas de transporte, armazenamento e gestão desses itens, mas, também, na área da saúde, que exige cuidados específicos”, explica.

Vitor Tamarozzi, sócio-diretor da Stralog (Fone: 11 4619.2385), salienta que o segmento é extremamente exigente em relação às Boas Práticas de Fabricação, Armazenagem e Distribuição. “E não é por menos, pois qualquer falha, seja ela relacionada à produção ou à distribui-

ção, pode causar sérios danos em toda a cadeia, incluindo o paciente.”

Para evitar estes danos, Tamarozzi orienta seguir uma série de normas, que envolvem a total rastreabilidade de lotes, o controle da validade e do ambiente (limpeza, temperatura, controle de pragas), sem falar no cuidado em manter as perfeitas condições de armazenagem e manuseio que garantam a integridade dos produtos, inclusive estéreis e refrigerados.

Outra característica desse mercado, citada por Wanderley Rodrigues Soares, diretor presidente da Unicargo Transportes e Cargas (Fone: 11 2413.1700), é a operação com estoques baixos, seja pela



Amaral, da RV Ímola: “As empresas devem priorizar parceiros logísticos com experiência na área, que conheçam o dia a dia de um hospital”

durabilidade curta – peculiar dos produtos hospitalares consumíveis – seja pelo alto valor agregado, seja pelo espaço limitado para armazenar produtos termolábeis (sensíveis a condições extremas de temperatura), o que torna alta a frequência de embarques com menor volume.

Os cuidados necessários no setor, segundo o profissional, são: seguir os padrões de qualidade exigidos pela ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária no transporte e manuseio, mesmo que seja apenas no cross-docking, e manter as temperaturas seguindo as exigências do embarcador. “Além, é claro, dos cuidados com a segurança, pois são produtos visados. Por isso, a área de gerenciamento





de risco deve ser muito atuante em cada etapa do transporte."

Em segurança também fala João Paulo da Fonseca, gerente de logística da UPS do Brasil (Fone: 11 5694.6600). "A saúde é um segmento complexo, que necessita de expertise em segurança, tanto para prevenção de roubo de cargas quanto na área sanitária", expõe.

Para ele, uma peculiaridade e também desafio é a diversificação do setor, devido às patentes e regulamentações complexas do governo, que passam por mudanças frequentes. "Em suma, podemos apontar como gargalo a burocracia, que dificulta a obtenção de licenças dos produtos e os alvarás para cada fronteira."

Entre os cuidados na logística hospitalar, Marcio Schelmam Velten, CEO da VeltenLOG (Fone: 27 3064.7450), cita o manuseio dos medicamentos, pois eles nunca devem estar em contato direto

com o solo, além de que o transporte precisa ser realizado por veículos sempre em boas condições de uso e higiene.

"O medicamento não pode ficar exposto a temperaturas acima de 30° C. Produtos termolábeis precisam ser transportados em veículo refrigerado que siga a especificação do fabricante. Os veículos devem conter paletes de plásticos; os armazéns só podem manusear a carga em cima de paletes e também devem manter a temperatura até 30° C. Por fim, é necessário ter na empresa um farmacêutico em, pelo menos, um período de 4 horas", ressalta.



**Tamarozzi, da Stralog:** "Entregas em atraso ou de produtos errados podem comprometer um procedimento cirúrgico, colocando em risco a vida da pessoa"

## Desafios

A cadeia logística de produtos para saúde é ampla e repleta de variáveis, explica Tamarozzi, da Stralog, sendo que muitas fogem do controle, como fatores climáticos, condição de estradas e rodovias e dependência de muitos órgãos de fiscalização ao mesmo tempo.

"Para que se possa ter um bom desempenho logístico, o que fará a diferença será a velocidade de resposta operacional quando alguma dessas variáveis começar a impactar na gestão e metas das empresas. Portanto, o grande desafio é a rápida tomada de decisão, com informações e ações ágeis, eficientes e seguras para avançar com os negócios mesmo com algum imprevisto", expõe.



**GALPÕES DE 570M<sup>2</sup> A 6.200M<sup>2</sup> E ESCRITÓRIOS A PARTIR DE 80,5M<sup>2</sup>**

- ▶ Pé direito de até 12 metros
- ▶ Piso de 5 ton/m<sup>2</sup>
- ▶ Até 4 docas por módulo
- ▶ Estacionamento interno para carros, carretas e visitantes
- ▶ Amplo pátio para carretas
- ▶ Portaria exclusiva para saída de carretas

- ▶ IPTU Verde
- ▶ Portaria blindada
- ▶ Controle de acesso
- ▶ Circuito de câmeras / Sistema de CFTV / Segurança 24h
- ▶ Sistema de eclusa
- ▶ Restaurante e Lanchonete

**Localizado na Rua Estrela D' Oeste, 124 - Guarulhos, SP - a 5 minutos do Aeroporto Internacional de Guarulhos**

REALIZAÇÃO

**CP CLARION PARTNERS**  
www.clarionpartners.com

COMERCIALIZAÇÃO

**herzog** www.herzog.com.br  
comercial@herzog.com.br

**11 3089.7444**



distribuidor autorizado



## CARREGADORES DE BATERIA DE ALTA FREQUÊNCIA



**Maior vida útil das baterias**  
**Peso reduzido (5kg)**  
**Uso a bordo ou fora do veículo**

## COMPONENTES PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS



**www.vinnig.com.br**  
**e.mail: comercial@vinnig.com.br**  
**fone: (21)3264-4761**

# logística setorial

Para Soares, da Unicar-go, cumprir os prazos garantindo a integridade dos produtos é o maior desafio. "Os materiais destinados à saúde são, em sua maioria, sensíveis e de temperatura controlada, o que requer estrito cumprimento dos prazos", destaca.

Alto índice de roubo da carga, canibalismo nas tabelas de frete, alta burocracia do setor público nas liberações das documentações exigida para realizar a atividade e dificuldade em cumprir as exigências impostas pela ANVISA são os maiores desafios na opinião de Marcio, da VeltenLOG.

## Consequência de uma logística mal feita

Uma logística mal feita, segundo Tamarozzi, da Stralog, pode ocasionar danos irreversíveis tanto a clínicas e hospitais quanto aos seus pacientes. "Entregas em atraso ou de produtos errados, por exemplo, podem comprometer um procedimento cirúrgico, colocando em risco a vida de uma pessoa. Além disso, estoques mal geridos podem aumentar custos e fazer com



**Soares, da Unicar-go:** "Os materiais destinados à saúde são sensíveis e de temperatura controlada, o que requer estrito cumprimento dos prazos"

que o fabricante ou distribuidor perca competitividade", expõe.

Falhas na logística, como cargas danificadas e atrasos na entrega, comprometem a imagem do fornecedor, acrescenta Fonseca, da UPS. "No setor farmacêutico, por exemplo, produtos sensíveis e de alto custo necessitam de embalagens especiais para garantir sua integridade e prevenir prejuízos", conta.

Para ele, definir o caminho mais eficiente até o consumidor final resulta em uma combinação de fatores como custo, tempo, confiança e visibilidade. "As empresas devem olhar para a sua operação de transporte e logística como um aliado para o sucesso do seu negócio", complementa Fonseca.

Referente a medicamentos, Amaral, da RV Ímola, lembra que eles representam grande parte do valor material das unidades hospitalares. Dados da OMS – Organização Mundial de Saúde apontam que o desperdício de remédios representa entre 20% a 40% do total de gastos com saúde no mundo todo. No Brasil, segundo a consultoria McKinsey, erros de medicação ocorrem em até 33% das internações.







**Marcio**, da VeltenLOG: "Manuseio mal feito que resulte em perda ou avaria do produto pode elevar os custos para reposição a mais de 300% do frete inicial"



**Fonseca**, da UPS: "A saúde é um segmento que necessita de expertise em segurança, tanto para prevenção de roubo de cargas quanto na área sanitária"

ral, a boa gestão permite a liberação dos recursos para investimento em outras áreas do hospital, que consegue também melhorar a negociação junto aos convênios para aumentar o atendimento e a lucratividade.

Por sua vez, Marcio, da VeltenLOG, salienta que o manuseio mal feito por falta de treinamento ou empresas aventureiras neste ramo de atividade que

"A má gestão pode acarretar em prejuízo financeiro enorme aos hospitais e, principalmente, aos pacientes, que podem ter a sua saúde colocada em risco pela falta de remédios", afirma.

Além disso, ainda de acordo com Ama-

resulte em perda ou avaria do produto pode elevar os custos para reposição a mais de 300% do frete inicial, sem contar com os processos que a transportadora poderá sofrer junto com o fornecedor.

### Escolhendo o parceiro

As empresas da área de saúde devem priorizar parceiros logísticos com experiência na área, que conheçam o dia a dia de um hospital e ofereçam estrutura física, tecnologia e profissionais capacitados, na opinião de Amaral, da RV Ímola.

"Segundo instrução da ANVISA, no prazo de quatro anos, todos os remédios em curso dentro do país deverão ser rastreados. A medida valerá para todas as áreas: armazenamento, transporte e hospitais. Sendo assim, as unidades de saúde precisam correr contra o tempo para se adequar à norma. Por isso, contar com parceiros logísticos que investem em tecnologia é fundamental", acrescenta.

Tamarozzi, da Stralog, cita que é preciso verificar se o Operador Logístico tem todas as licenças e autorizações obrigatórias para trabalhar no seg-

Equipamento financiado pelo  
**BNDES  
FINAME**

A empilhadeira retrátil que oferece excelência em  
**PRODUTIVIDADE**  
é totalmente fabricada no Brasil com os padrões  
de qualidade que o mundo reconhece.

**PR20i**  
para até 2.000kg e  
elevação até 13 metros

**Paletrans**  
EMPILHADEIRAS

**0800 941 4440**  
[www.paletrans.com.br](http://www.paletrans.com.br)

**FISPAL**  
TECNOLOGIA  
27 a 30 de JUNHO

**16, 19 e 20 OUTUBRO**  
SÃO PAULO EXPO

## Atuação

**RV Ímola:** A empresa atua em toda a cadeia de suprimento para a saúde, de ponta a ponta, abrangendo o transporte de matérias primas para a indústria farmacêutica, o armazenamento e a distribuição de medicamentos para todo o Brasil e a gestão pública de medicamentos em estados e municípios. Na área hospitalar, acompanha o manejo de cada remédio utilizado nessas unidades até a entrega ao paciente. A companhia tem como clientes indústrias farmacêuticas, laboratórios, secretarias de saúde de estados e municípios e hospitais, atuando 10% no setor aéreo, 80% no rodoviário e 10% no fluvial.

**Stralog:** Tendo como clientes os fabricantes e distribuidores de produtos para saúde, a empresa oferece serviços de armazenagem, que compreendem receber, conferir, etiquetar ou rotular e estocar os produtos, garantindo a rastreabilidade de cada lote e sua respectiva data de fabricação e validade, bem como os processos de separação, montagem de kits, etiquetagem e expedição. Atua, também, na distribuição, que envolve o transporte dos produtos até o destino final, sejam hospitais, clínicas, distribuidores, varejistas ou consumidor. Os modais utilizados pela Stralog são rodoviário, aéreo e courier.

**Unicargo:** A companhia oferece transportes emergenciais, por via aérea, com serviço convencional ou expresso, de acordo com a necessidade do embarcador, o produto e a região de destino. O tomador do serviço normalmente é o fabricante ou o importador do produto. A empresa utiliza o modal aéreo

na grande maioria, sendo complementado com a coleta e a entrega rodoviária. Em alguns casos, para atender cidades localizadas na região Norte, é necessário o uso do modal fluvial.

**UPS do Brasil:** O setor de saúde é prioridade para a empresa, que está investindo na consolidação dos seus serviços de logística para os subsetores da área, como farmacêutica, biofarmá, hospitais, clínicas e empresas de dispositivos médicos. Seu processo de planejamento da logística e de Supply Chain envolve: fornecimento, armazenagem, distribuição, seguros por meio da UPS Capital e compliance. A empresa conta, inclusive, com um departamento de desembaraço aduaneiro dedicado ao setor, para auxiliar os clientes nos trâmites burocráticos de importação e exportação. Outro destaque é o investimento em uma instalação de 16.000 m<sup>2</sup> dedicada ao segmento, em Cajamar, São Paulo. A instalação possui controle climático para produtos sensíveis, atendendo aos padrões da ANVISA. "Além disso, Cajamar atende a diversos players do segmento, estocando e entregando produtos de saúde, principalmente para empresas farmacêuticas e de dispositivos médicos", ressalta Fonseca. A UPS do Brasil atua com transporte rodoviário, aéreo e marítimo, em níveis nacional e internacional.

**VeltenLOG:** a companhia presta serviços de armazenagem, coleta e entrega para fornecedores de produtos para a saúde utilizando o modal rodoviário e, em breve, o aéreo.

mento médico-hospitalar; possui um processo operacional implantado e seguro que garanta a integridade física dos produtos sob sua responsabilidade, assim como rastreabilidade de lotes, validade e demais dados logísticos pertinentes; preza por uma parceria de longo prazo, na qual ambos devem buscar a eficiência da cadeia logística como um todo, com foco na redução de custos e no ganho em qualidade; tem um bom controle de informações, com respostas ágeis e seguras para tomadas de decisão; monitora e controla seus processos com indicadores de produtividade, desempenho e custos, visando ações para a melhoria contínua da operação.

"É fundamental que o parceiro conheça e entenda toda a cadeia logística do seu cliente, desde o fabricante até a utilização ou consumo dos produtos que estarão sob sua responsabilidade, seja um equipamento, artigo descartável ou prótese", acrescenta.

Soares, da Unicargo, resume: "É necessário que o Operador Logístico pos-sua práticas e processos muito bem definidos e registros íntegros, garantindo sempre a máxima transparência de seus atos".

De acordo com Fonseca, da UPS, é importante que as empresas avaliem o Operador Logístico como parceiro do negócio, que mapeie suas necessidades e a partir disso desenvolva soluções especializadas e um planejamento eficiente para toda a cadeia. "O que a empresa contratante deve priorizar está muito ligado aos objetivos do negócio e de suas necessidades", declara.

"Ao escolher um parceiro logístico, as empresas devem priorizar a garantia da qualidade que está sendo oferecida, pois estamos falando de vida humanas, não é somente um produto", encerra o assunto Marcio, da VeltenLOG. [logweb](#)



# E-commerce: prazos de entrega curtos e o alto nível de serviço necessário marcam o segmento

Não apenas os prazos são curtos, mas a exigência de acuracidade em todas as etapas é muito alta no e-commerce, pois está se lidando com consumidores finais, que têm um nível muito baixo de tolerância ao erro e uma grande expectativa na prestação do serviço.

**P**razos de entrega curtos. Se há uma característica que marca o segmento de comércio eletrônico, certamente é este.

“A principal particularidade neste segmento é o prazo para atendimento ao consumidor final, aonde todos os elos da cadeia - fornecedores, OLs e transportadores - trabalham com prazos curtíssimos. Dessa forma, nosso maior desafio é atender a demanda mantendo os níveis de serviço acordados, mesmo trabalhando com lead times cada vez mais justos”, explica Rodrigo Bacelar, business development director da ID Logistics (Fone: 11 3809.2600), empresa que utiliza em grande escala o modal rodoviário e, em menor escala, o aéreo.

De fato, Paulo Nogueirão, diretor co-

mercial & marketing da Jamef Encomendas Urgentes (Fone: 11 2121.6100) – a empresa trabalha nos modais rodoviário e aéreo –, também comenta que este segmento tem como principal peculiaridade o prazo de entrega. “Quem compra por e-commerce geralmente é o consumidor final, e este quer receber seu produto em casa no menor prazo possível, pois, na maioria das vezes, ele compra para usar de imediato, e não para estocar. Ele também quer receber seu produto em perfeitas condições, sem surpresas desagradáveis e, por isso, o cuidado no transporte é fundamental para atender bem este público”, comenta Nogueirão.

Em razão desta peculiaridade, outra característica deste segmento é o alto nível de serviço necessário. “Não apenas os prazos são curtos, mas a exigência de acuracidade em todas as etapas é muito alta, pois estamos tratando com consumidores finais, que têm geralmente um nível muito baixo de tolerância ao erro e, acima de tudo, têm uma grande expectativa na prestação do serviço”, complementa Cristiano Baran, diretor executivo da Luft Solutions Logistics (Fone: 11 4772.8500). A empresa oferece transporte rodoviário e aéreo.

Mas, ainda existem outras características deste segmento: necessidade de

informações rápidas e precisas, gerenciamento de risco forte e alta capilaridade de atuação, acrescenta Carlos Candal Neto, diretor comercial da TSV Transportes (Fone: 11 2954.7778), com atuação no segmento de transporte rodoviário.

### Usando recursos

Já que, como visto, a pronta entrega é uma característica deste segmento, que recursos são usados pelos OLs e pelas transportadoras para atender a estes prazos curtos?

Bacelar, da ID Logistics, alerta que, quem consegue entregar em menor tempo ao cliente final conseguirá um diferencial competitivo junto aos demais players do mercado. “Para isso, fazemos uma gestão individual da produtividade dos nossos colaboradores e monitoramos em tempo real o status dos pedidos

dos clientes, para garantir que a entrega seja realizada em menor tempo possível e com os níveis de serviço e qualidade acordados.”

Por outro lado, para atender com prazos curtos em nosso país, que tem muitas carências na infraestrutura das estradas, aeroportos e tantas restrições para circulação nos grandes centros, é necessário ter uma estrutura operacional de ponta, com veículos novos e bem equipados, muita tecnologia da informação e uma equipe muito bem treinada. “A Jamef in-



Bacelar, da ID Logistics: “O maior desafio é atender a demanda mantendo os níveis de serviço acordados, mesmo trabalhando com lead times cada vez mais justos”

veste constantemente nestes quesitos”, completa Nogueirão.

Baran, da Luft Solutions Logistics, coloca como recursos a tecnologia, produtividade e o planejamento de capacidade. Segundo ele, com o correto planejamento, fica mais fácil estar sempre pronto para atender um pedido de pronta entrega. “Hoje atendemos em prazos curtos, não mais curtos ainda, principalmente, devido à legislação de motorista e ao tempo de direção, o que atrapalha muito as transferências com 1.000 km”, acrescenta Candal Neto, da TSV Transportes.

Por sua vez, a JadLog (Fone: 11 3563.2000) aprimora continuamente suas ferramentas de gestão de entregas e coletas, como o sistema de rastreamento. Também utiliza tecnologias voltadas à roteirização, a fim de otimizar e elevar o número de rotas e, assim, abreviar o tempo das entregas. “Através de sua rede de franquias, a empresa atende todos os municípios brasileiros”, explica Ronan Hudson, diretor comercial da JadLog, que atua com os modais aéreo e rodoviário.

## Problemas

Quando nos referimos aos problemas mais significativos do segmento, voltamos, novamente, à questão do curto prazo de entrega.

Pelo menos é o que aponta Bacelar, da ID Logistics. Segundo ele, a grande dificuldade é operar com ‘lead time’ curtíssimos e atendimento às diversas regiões do país em função das longas distâncias, barreiras fiscais, quadrilhas de roubo de cargas, péssimas condições das estradas. “Com toda esta conjuntura desastrosa, buscamos incessantemente ganhar produtividade na operação, bem como contamos com a habitual parceria dos nossos fornecedores de transporte para realização das entregas nos prazos acordados e assegurando os níveis de serviços.”

Hudson, da JadLog, acredita que o maior problema deste segmento seja a ansiedade em receber as encomendas



**Baran**, da Luft: a falta de planejamento de ambas as partes – varejistas e OL/transportadoras – também é um problema inerente ao setor de e-commerce



**Nogueirão**, da Jamef: Um dos maiores problemas para transportar no e-commerce envolve as áreas de riscos que existem nas grandes cidades

por parte dos consumidores que adquirem seus produtos em lojas virtuais. Neste sentido, a empresa investe em TI e eleva o número de rotas, a fim de abreviar o tempo das entregas, entre outras ações.

Na visão de Nogueirão, da Jamef Encomendas Urgentes, um dos maiores problemas para transportar no e-commerce envolve as áreas de riscos que as transportadoras têm que entrar nas grandes cidades. “No entanto, não está em nossas mãos resolver este problema e, sim, apenas nos proteger, o que nos obriga a fazer grandes investimentos no gerenciamento de riscos e, infelizmente, só vemos esta situação piorar a cada dia e nada ser feito pelo nossos governos”, lamenta o

diretor comercial & marketing da empresa.

Outro problema surge quando vemos a análise de Baran, da Luft Solutions Logistics: a falta de planejamento de ambas as partes – varejistas e OL/transportadoras. Quando um planejamento é mal feito, todo o processo pode dar errado, aponta o diretor executivo. “Ainda é preciso acrescentar a estes problemas os valores de

frete reduzidos, com exigências cada vez maiores”, finaliza Candal Neto, da TSV Transportes.

## Tabus

Além dos problemas inerentes ao segmento, o e-commerce também enfrenta vários tabus – alguns, aparentemente, já superados.

Um destes tabus é a desconfiança do consumidor quanto à assertividade das informações e garantia dos prazos de entrega acordado. “Para isso, trabalhamos bastante a questão dos controles em tempo real do status dos pedidos para garantir que a entrega seja realizada no prazo acordado com o cliente no ato da compra”, comenta Bacelar, da ID Logistics.





Já para Hudson, da JadLog, muitas empresas deixam de atender as pequenas empresas achando que a volumetria não compensa. “Porém, nós sempre acreditamos e hoje atendemos qualquer volumetria, uma vez que as lojas tendem a ter um crescimento fora da curva.”

Limite de capacidade é outro tabu que sempre foi tratado como um empecilho para o aumento das vendas. “O que aprendemos foi que, com planejamento e tecnologia, é possível ampliar estes limites para números antes inimagináveis”, ensina, agora, o diretor executivo da Luft Solutions Logistics.

E, completando, a estes tabus, Candal Neto, da TSV Transportes, acrescenta outros: agendamento de manhã e à tarde, Informações precisas, como detalhes da casa do cliente, e entregas de linha branca, entre outros pontos.

### Papel dos OLs e transportadoras

Pelas características do segmento de e-commerce e até pelos tabus, há de se supor que o papel dos Operadores Logísticos e das transportadoras é fundamental, principalmente para garantir a entrega do produto final em perfeitas condições.

No Brasil, mais de 60% do transporte é feito pelo modal rodoviário, ou seja, por caminhões e, por isso, não dá para negar a importância do transportador rodoviário. No entanto, o que garante o prazo, bem como a entrega final em perfeitas condições, é o quanto o transportador está preparado para vencer todas as dificuldades operacionais, tanto no quesito segurança como na falta de infraestrutura das nossas estradas e das nossas cidades, comenta Nogueirão, da Jamef Encomendas Urgentes.

Por outro lado, o Operador Logístico oferece flexibilidade e produtividade, além das garantias do atendimento no nível de serviço acordado ao negócio e com os transportadores e da entrega aos

## Grandes datas e ações

É nas grandes datas do segmento que os OLs e as transportadoras precisam organizar ações especiais de forma a entregar o produto no momento e no local certo.

“O Black Friday é a principal data, aonde temos a maior concentração de demanda. Nosso maior desafio nesse evento é garantir os prazos de entregas acordados junto aos clientes e a manutenção dos níveis de serviço. Para isso, utilizamos sinergia com outras operações do grupo, bem como fazemos a revisão das rotas de entregas para otimização das cargas e ganhos de produtividade nas entregas programadas”, comenta Bacelar, da ID Logistics.

Além desta, Hudson, da JadLog, aponta o Natal como uma grande data do segmento de e-commerce. Nestes períodos, a empresa aumenta a sua frota, contrata e treina mão de obra temporária e posterga as férias dos seus funcionários. “De fato, datas como Dia das Mães, Black Friday e Natal são os maiores picos e nos faz necessário a contratação de equipe e o emprego de veículos extras para o atendimento”, completa Candal Neto, da TSV Transportes.


“Hoje em dia, existem não apenas as datas tradicionais do varejo – dia das mães, dia das crianças, dia dos namorados, Black Friday, Natal – mas, também, diversas datas específicas, onde os varejistas promovem ações específicas com grandes descontos para aumentar o faturamento. Para organizar as ações corretamente, é necessário um planejamento prévio entre varejista e operadores para o correto dimensionamento das capacidades de forma a não impactar o atendimento aos clientes finais”, completa Baran, da Luft Solutions Logistics.

consumidores finais. “Mesmo com todos os desafios encontrados, como falta de infraestrutura em nossas estradas, bem como as longas distâncias percorridas do Centro de Distribuição até as residências espalhadas neste país continental”, completa Bacelar, da ID Logistics.

O que se pode deduzir pelo apresentado até agora, é que a responsabilidade, tanto do OL como da transportadora, é muito grande. Garantir que o produto correto, chegue no prazo correto, para a pessoa correta é mais difícil do que parece. “Os prazos curtos fazem com que não exista tempo hábil para corrigir possíveis erros”, expõe Baran, da Luft Solutions Logistics.

Também é interessante perceber que a entrega é parte fundamental neste tipo

de segmento. Quando realizada dentro do prazo é um atrativo para novas compras e, também, pode fidelizar o cliente. “Considerando estas questões, a JadLog investe permanentemente em TI para sempre aprimorar sua comunicação com os clientes”, diz o diretor comercial da empresa.

Pelo seu lado, Candal Neto, da TSV Transportes, aponta que a diversidade das embalagens e produtos são um dos pontos principais – e aí entram os OLs e as transportadoras. Segundo o diretor comercial, é muito importante a figura do arrumador no veículo para ajustar a carga dentro do veículo para que não haja avarias, além de treinamento e capacitação da equipe, principalmente em entrega de moveis. 

# Novas exigências fizeram o **segmento de cosméticos, perfumaria e higiene pessoal** passar por mudanças

Com o crescimento deste segmento nos últimos anos, a logística ficou mais agressiva e teve seu nível de importância elevado. Daí ter sido obrigada a passar por mudanças, inclusive para atender ao e-commerce.

Dados mundiais apontam que o Brasil é responsável pelo consumo de 9,4% de produtos de higiene pessoal, perfumaria e cosméticos. No mercado latino-americano, por sua vez, a fatia brasileira consumida é superior a 50%.

Apesar de continuar seguindo como o terceiro maior mercado consumidor mundial de produtos de beleza, atrás apenas da China e dos Estados Unidos, quando a questão é mercado consumidor, o Brasil salta para a segunda posição como consumidor mundial de produtos masculinos, infantis e para cabelos. Por outro lado, os produtos masculinos estão ocupando uma fatia interessante desse mercado.

Seguramente, a logística tem grande responsabilidade para que o setor se mantenha no topo e aquecido. Mas, para isto, ela foi obrigada a passar por mudanças significativas nos últimos anos, atendendo às novas solicitações do mercado.

“Com o crescimento que esse segmento obteve nos últimos anos, a logística ficou mais agressiva e teve seu nível de importância elevado. Isso porque, de nada adianta elaborar produtos de alta

qualidade e com preços correspondentes, se a mercadoria não chegar ao cliente final com qualidade e velocidade”, comenta Herminio Mosca Junior, diretor da Mosca Logística (Fone: 19 3781.2222), empresa que atua com transporte rodoviário de cargas fracionadas.

Claudia Guimarães, diretora comercial do Grupo TPC (Fone: 11 3572.1700) – que opera com transporte rodoviário –, também destaca que o segmento tem crescido de forma inovadora, com constante lançamento de produtos, aumentando o número de SKU's e ampliando tanto os canais de vendas, atuando fortemente na venda direta, quanto as regiões atendidas com abrangência nacional, trazendo, assim, alta complexidade às operações logísticas.

Mas, um dos grandes responsáveis pelas mudanças na logística no segmento é, sem dúvida, o incremento do e-commerce.

Por exemplo, Joao Lordello, do departamento comercial e responsável por novos negócios, e Tiago C. Perri, gerente comercial, ambos da RAI Armazéns Integrados (Fone: 11 4352.1322) – que atende todos os modais –, destacam que, com o avanço dos meios digitais e o crescimento do mercado B2C, as grandes distribuições de cosméticos, higiene e perfumaria expandiram para atendimento direto ao consumidor. Além das grandes operações com o mercado de varejo, o B2C, junto com o e-commerce, passa a exigir ainda mais acuracidade e velocidade em processamento de pedidos, que chegam cada vez mais “fracionados”.





A complexidade aumenta e os OLs precisam se adaptar a esta nova realidade, utilizando novas ferramentas e processos.

“Com a forte expansão do setor e a grande diversificação de produtos na busca de novos mercados consumidores, além do incremento de vendas pelos canais virtuais – e-commerce –, houve um maior fracionamento na distribuição,

ao aumento da demanda do mercado, que havia solicitação por veículos com maior capacidade de cubagem, já que, dependendo do tipo de mercadoria, o peso não é tão significativo. Porém, com o aumento dos roubos de cargas, essa solicitação vem caindo por terra”.

Por seu lado, Anderson Neves Gomes, gerente comercial da Delog Logística

que trabalha com transporte rodoviário, aéreo e cabotagem.

Márcio de Cantuário Pereira, gerente comercial da Transcompras Transportes e Compras Comerciais (Fone: 11 3927.2050), que atua no transporte rodoviário, também fala que os consumidores estão cada vez mais exigentes com relação ao preço, eficácia e qualidade e, em contrapartida, as empresas procuram baixar os seus custos para não aumentar o preço do produto e, assim, não perder para a concorrência.

Por falar em exigências, Marcio Schelmam Velten, CEO da Velten Logística e Transportes – VeltenLOG (Fone: 27 3064.7450), que oferece transporte rodoviário, há também aquelas da ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária. “A Agência passou a ser mais rigorosa no cumprimento da lei que rege o transporte destes tipos de produtos. A lei sempre existiu, mas poucos a seguiam, e com as novas exigências, acreditamos que agora teremos uma concorrência leal.”



**Lordello**, da RAI: O segmento tem oferta de serviços razoável, mas sofre com a falta de disponibilidade e concorrência, mantendo os custos altos para se operar



**Longo**, da Coopercarga: “Quando falamos em transporte, o diferencial está em agregar valor, contribuir para o sucesso do processo de modo geral, mais amplo”



**Gomes**, da Delog Logística: Uma mudança significativa que ocorreu no setor foi a logística de compartilhamento, onde todos saem beneficiados

principalmente nas vendas domiciliares, abrindo um leque de oportunidades e especializações para os OLs e as transportadoras”, complementa Luiz Carlos Pozzer Rosa, diretor comercial da TA (Fone: 19 2108.9000), empresa que opera com transporte rodoviário e aéreo.

Elaine Saraiva, especialista de Negócios da Elog Logística (Fone: 11 3305.9999), que opera no modal rodoviário, também expõe que atuar no segmento está cada vez mais desafiador, com muitos canais de distribuição até o consumidor final e crescimento representativo no e-commerce.

Todavia, as mudanças ocorridas nos últimos anos no segmento de cosméticos, perfumaria e higiene pessoal não ficam apenas nestas. Jerry Adriano Longo, gerente corporativo de frota da Coopercarga (Fone: 49 3301.7000) – que atua no modal rodoviário – diz que “nos últimos anos vínhamos percebendo, devido

(Fone: 31 3363.1291), que atua com transporte rodoviário, relata que nos últimos anos o Operador Logístico vem se adequando ao perfil de exigência nas entregas, o que impactou no modo como ele hoje exerce suas atividades. Uma das principais mudanças foi a modernização nos sistemas de TI, facilitando em real time as informações, tanto ao fornecedor, quanto ao destinatário. Outra mudança significativa que ocorreu – ainda segundo Gomes – foi a logística de compartilhamento, onde todos saem beneficiados, com uma distribuição unificada de produtos diversos no mesmo veículo, contribuindo para um custo menor e um benefício ao trânsito e o meio ambiente. “Temos observado um foco cada vez maior na redução de custos e, também, uma consolidação de prestadores de serviço no segmento”, completa Fabrício Orrigo, diretor de vendas e marketing da Penske Logistics (Fone: 11 3738.8200),

## Problemas

Trabalhar com produtos de higiene pessoal, além de cosméticos e perfumaria, não é tão simples como possa parecer.

Nas contas de Longo, da Coopercarga, estes problemas incluem: riscos de roubos de cargas; nível de exigências decorrentes do PGR; forte sazonalidade do mercado (impactos de demandas); e por não ser um produto de necessidade primária, pode ter oscilações de demanda. “Trata-se de um setor que remunera diferente, já que os produtos têm maior valor agregado. Logo, é preciso se cercar, na medida do possível, de medidas de segurança para evitar prejuízos e atuar em diversas frentes que permitam não sentir tanto o impacto da sazonalidade ou da baixa demanda”, comenta o gerente corporativo de frota.

A estes itens, Pereira, da Transcompras, acrescenta outros: insumos/matérias primas com baixo prazo de qualidade, por-

tanto, tem que se comprar com eficiência para não haver perdas gerando prejuízos na produção; e custos altos no transporte devido à falta de conservação nas estradas e, também, à falta de infraestrutura para a rapidez na entrega. “Para resolvermos estes problemas, dependemos, infelizmente, do poder público, ou da união de empresários para tentar fazer com as próprias mãos estas melhorias que são necessárias para baixar todos os custos da cadeia logística”, completa o gerente comercial.

E há mais problemas, segundo Marcio, da VeltenLOG: canibalismo nas tabelas de frete, alta burocracia do setor público nas liberações das documentações exigidas para realizar a atividade e dificuldade em cumprir as exigências impostas pela ANVISA.

Já Elaine, da Elog Logística, lembra que alguns destes produtos são delicados e exigem um monitoramento na temperatura, tanto para armazenar, quanto para transportar, e também controle de umidade. É importante ter uma embalagem adequada/resistente e cuidados especiais no manuseio para evitar avarias.

Por falar em embalagem, Wanderley Rodrigues Soares, diretor presidente da Unicargo Transportes e Cargas (Fone: 11 2413.1700), que oferece transporte aéreo, complementado com coleta e entrega rodoviárias e até o transporte fluvial, lembra que o setor atua com embalagens muitas vezes inapropriadas para transporte, favorecendo avarias. Segundo ele, quando não é possível mudar a embalagem, em alguns casos, a utilização de caixas resistentes (Big Box) para unitizar lotes é uma solução.

Além disso — continua a especialista de Negócios da Elog Logística —, é importante que o OL tenha flexibilidade e capacidade de oferecer serviços de logística integrada e serviços de valor agregado, bem como desenvolver projetos personalizados e em área climatizadas. “Sem a estrutura necessária exigida pelos órgãos anuentes, o segmento tem oferta de serviços razoável, mas ainda sofre com a falta de disponibili-



dade e concorrência, mantendo os custos altos para se operar”, emenda Lordello, da RAI Armazéns Integrados.

Outro problema no setor, agora levantado por Herminio, da Mosca Logística, corresponde à velocidade — ou a falta dela — nos recebimentos dos destinatários. Por terem uma grande quantidade de SKU's (códigos), a conferência é lenta e demanda uma equipe maior para dar suporte aos destinatários, onerando diretamente os custos envolvidos e gerando possíveis rupturas nas gôndolas. A solução desse problema, diz o diretor, passa pela equalização do faseamento das vendas, possibilitando um planejamento logístico mais eficiente, com redução dos estoques e, também, pela melhoria na estrutura dos pontos de recebimentos, o que reduziria o tempo entre a coleta e a entrega e os custos envolvidos.

“Para os transportadores, as maiores dificuldades estão nos pontos de entregas, com demoras excessivas para recebimento, agendamento prévio de horários, exigências específicas do recebedor. Para superar tais dificuldades, os transportadores se obrigam a fazer investimentos extras em pessoas, treinamentos e tecnologia embarcada em seus veículos, que certamente agravam os custos operacionais nem sempre reconhecidos pelos embarcadores”, acrescenta Rosa, da TA.

Concluindo a análise deste tópico, Claudia, do Grupo TPC, destaca que a complexidade das operações deste seg-

mento envolve o fracionamento e a alta capilaridade, aliados às exigências regulatórias e de qualidade cada vez mais rígidas. Segundo a diretora comercial, este cenário é agravado “à medida que operamos num país com problemas de infraestrutura e carência de mão de obra qualificada. Estes empecilhos podem ser minimizados com o uso de novas tecnologias e boa gestão”.

## OLs e transportadoras

Diante deste quadro, qual a importância do OL e da transportadora neste segmento, como forma de garantir a entrega do produto final em perfeitas condições. O que lhe cabe? O que pode dar errado?

É importante reforçar que a responsabilidade de um OL é enorme, pois ele tem a missão de atender toda a cadeia de suprimentos, seja no momento do transporte da matéria prima, armazenagem, transferências de produto acabado, distribuição ao consumidor final, etc. Há, inclusive, certa confusão entre o que um OL faz e o que o transportador faz.

Mas — ainda segundo Longo, da Coopercarga —, indiferente disso, é fundamental que o transportador tenha ciência da expectativa do cliente e do que ele deve fazer para que esta expectativa seja atendida. “Quando falamos em transporte, o diferencial está em agregar valor, fazer algo a mais do que estava proposto, ou seja, contribuir para o sucesso do processo de modo geral, mais amplo. Como isso pode ser feito? Observando riscos, possíveis perdas e seus motivos, sinalizando o embarcador sobre a insatisfação dos clientes com algo, retornando ao embarcador o que o mercado sinaliza quando está recebendo o produto, etc. Outro fator muito importante é quanto ao cumprimento de prazos: é fundamental que não se crie expectativas que não façam parte do processo ou que não possam ser cumpridas”, ensina o gerente corporativo de frota da Coopercarga.



De fato, Gomes, da Delog Logística, destaca que, hoje em dia, o fornecedor e os clientes não possuem áreas destinadas ao estoque, portanto, a função dos OLs é a redução do tempo entre logística dos processos de fabricação e o produto no ponto de venda, garantindo a entrega em perfeito estado. “A condição advém de nossa malha viária ser precária, e muitos destinatários ainda receberem vários veículos em suas áreas de descarregamento. A conscientização em unitização de cargas, que diminuiria o lead time das entregas, vem em passos lentos”, comenta o gerente comercial da Delog Logística.

Pereira, da Transcompras, também crê que o Operador Logístico tira um peso da responsabilidade e separa de vez os módulos logísticos, e com isto a empresa foca nas negociações de matéria prima, produção, marketing e monitoramento de vendas/pós-vendas, enquanto o Operador Logístico administra o estoque, o transporte e a distribuição/entrega, também com monitoramento de entregas. Esta separação garante uma melhor organização logística que vai garantir a entrega do produto final em perfeitas condições. “Agora, o que pode dar errado é que mesmo que separadas, precisam de sinergias, ou seja, precisam se comunicar entre si para não haver rupturas em qualquer que seja a fase do processo”, aponta o gerente comercial.

Perri, da RAI Armazéns Integrados, também afirma que o Operador Logístico, na condição de transportador, pode trazer maior flexibilidade nas entregas através do setup de uma rede de distribuição personalizada. Os controles de monitoramento do transporte são, mais uma vez, pontos chave para o sucesso. Prazos de entrega são acompanhados a risca e tratados como SLAs (Níveis de Serviço Contratado), bem como os registros de agendamento e notificações sistêmicas para reposição de produtos em estoque. “Os envolvidos na cadeia logística devem possuir agilidade em

seus processos e qualidade no manuseio para garantir a agilidade necessária ao segmento”, complementa Soares, da Unicargo.

Herminio, da Mosca Logística, também diz que a importância do OL e da transportadora teve elevação nos últimos anos, pois foi fator preponderante da qualidade final do produto. Agilidade nas entregas, integridade dos volumes e velocidade nas informações são os fatores preponderantes para elevar a qualidade dos produtos e têm interferência direta do OL e transportador. “O OL e a transportadora têm um papel muito importante neste segmento, pois falhas no processo de armazenagem e transporte podem afetar desde a característica do produto – uma falha no controle de temperatura, por exemplo –, até um extremo maior, de impactar a saúde do cliente final”, completa Orrigo, da Penske.

Elaine, da Elog Logística, emenda que para o OL e a transportadora, o desafio é manter uma equipe treinada com boas práticas para atendimento e conhecer bem as exigências dos canais de distribuição. Ainda de acordo com ela, é importante ter farmacêutico técnico responsável em horário integral e realizar controle de validade e temperatura.

“Para garantir que tenhamos os itens certos, nas quantidades corretas, para os clientes certos, com os produtos na condição física adequada e no menor prazo, é imprescindível que o Operador Logístico tenha capacidade técnica e invista em tecnologia e qualificação da mão de obra”, complementa Claudia, do Grupo TPC.



**Elaine**, da Elog Logística: Atuar no segmento está cada vez mais desafiador, com muitos canais de distribuição até o consumidor final e crescimento no e-commerce



**Perri**, da RAI: O OL, na condição de transportador, pode trazer maior flexibilidade nas entregas, através do setup de uma rede de distribuição personalizada



**Herminio**, da Mosca Logística: A importância do OL e da transportadora teve elevação nos últimos anos, pois foi fator preponderante na qualidade final do produto



**Pereira**, da Transcompras: O OL tira um peso da responsabilidade da empresa – que pode se dedicar ao seu core business – e separa de vez os módulos logísticos

Na visão de Rosa, da TA, com o crescimento de importações, que requerem serviços específicos de adaptação ao mercado nacional, como etiquetagem, embalagens e preparação de kits promocionais, e também para os nacionais, os OLs tornaram-se muito mais importantes para garantir o controle de estoques e gerenciamento da expedição e distribuição dos produtos aos canais de comercialização: atacados, distribuidores, varejos e domicílios. Ainda segundo o diretor comercial, poucos são os Operadores Logísticos especializados nesse segmento, capazes de desenvolver, implantar e operar soluções de maior alcance e complexidade. **Logweb**

# Automotivo e autopeças: parceiros logísticos precisam de muito foco e excelência na execução

Trata-se de um mercado altamente competitivo, no qual qualquer desvio pode comprometer seriamente o resultado ou a imagem da empresa, como risco de parada de linha de produção ou não atendimento ao prazo preestabelecido com o cliente final.

A indústria automotiva é reconhecida por ser pioneira em diversos processos de qualidade. “Muitos dos métodos atuais de logística que são

aplicados em diferentes segmentos tiveram origem nessa área”, lembra Fabrício Orrigo, diretor de vendas e marketing da Penske Logistics (Fone: 11 3738.8200), que atua principalmente com transporte rodoviário, mas também utiliza o modal aéreo para demandas mais específicas e tem licença para atuar com cabotagem.

Segundo ele, quando se fala da logística para abastecimento de produção, os principais requisitos dizem respeito à criticidade de atendimento dos tempos e volumes de peças. “As montadoras trabalham muito no conceito just in time, ou seja, em vez de manterem estoques de peças para montagem dos veículos, toda a cadeia de suprimentos é programada para que a peça esteja disponível praticamente no momento em que será utilizada. Com isto, todas as atividades de logística de transportes e movimentação interna têm de estar alinhadas para que não ocorra ruptura e eventual parada de produção por falta de matéria prima”, conta.

No caso da logística de peças, Orrigo expõe que a criticidade é transferida para o lado mais sensível, pois uma falha no abastecimento de uma concessionária atinge diretamente o cliente final da montadora. Otavio Fedrizze, diretor de operações e comercial da Carvalima Transportes (Fone: 65 3316.3900), que atua com transportes rodoviário e aéreo, frisa que o segmento de autopeças é muito rigoroso, principalmente com o prazo de entrega nas curtas distâncias.

Beatriz Soares, gerente de vendas da Hamburg Sud (Fone: 11 5185.3100), que atua no transporte rodoviário e marítimo tanto para longo curso, quanto para cabotagem, salienta que os segmentos automotivo e de autopeças são extremamente exigentes, especialmente nos quesitos qualidade, segurança e pontualidade, particularmente por trabalharem com inventários cada vez mais enxutos. “É um mercado altamente competitivo, qualquer desvio pode comprometer seriamente o resultado ou a imagem da empresa, como risco de parada de linha de produção ou não atendimento ao prazo preestabelecido com o cliente final, gerando custo extra e afetando toda a cadeia de suprimentos”, conta.

Por sua vez, Deives Ricardo Privatti, gerente de operações da JSL (Fone: 0800 0195755), que oferece serviços rodoviários, chama atenção para performance de atendimento, tempo de janela, transit time, descarga e logística reversa das embalagens. “Todos devem cumprir as premissas: Operador Logístico, fornecedor e montadoras.”





Nas palavras de Luiz Carlos de Faria Junior, diretor comercial da Maxitrans – Transportes & Logística Internacional (Fone: 11 3685.2786), que atua com transporte rodoviário, FTL e LTL para a Argentina, trata-se de um mercado muito pujante e dinâmico. “Os Operadores Logísticos devem estar sempre atentos às evoluções dos conceitos empregados em cada operação, para proporcionar maior agilidade e, conseqüentemente, maior produtividade”, afirma.

Nesse ponto também toca Robson Luiz Bissani, gerente de operações da Columbia (Fone: 11 3330.6700), que atua com transporte rodoviário e operações portuárias através da CMLog. “O setor automotivo é altamente tecnológico, com uma cadeia produtiva cada vez mais complexa, oferecendo grandes desafios aos OLs. Os fabricantes e fornecedores, cada vez mais exigentes, requerem desses parceiros muito foco e excelência na execução das atividades. A agilidade e a pontualidade são itens indispensáveis para quem pretende atuar na área”, alerta.

Segundo João Daniel de Freitas Neto, supervisor comercial da Transportadora Sulista (Fone: 41 3371.8200) – que atua com transporte rodoviário –, em função das características das indústrias desse setor, principalmente o fato de trabalharem de forma enxuta e com baixos níveis de estoque, o nível de controle, informação e pontualidade é fundamental para o sucesso do processo. “A logística é bastante complexa, exigindo grande preparo dos OLs para atingir o nível de excelência requerido.”

O mercado automobilístico se caracteriza por uma cadeia longa, com vários fornecedores, que tanto podem estar integrados em um polo produtivo, como localizados em diferentes países. É o que explica Solon Barrios, diretor de operações do setor automotivo da DHL Supply Chain (Fone: 19 3206.2200), que atua em todos os modos de transporte, com destaque para o rodoviário.

“O estoque dos automóveis é, em linhas gerais, controlado pelas próprias monta-

doras, mas as etapas intermediárias demandam esforços de armazenagem para garantir que a produção possa continuar”, conta. Ele lembra também que a variação da taxa cambial e outros fatores macroeconômicos podem levar a mudanças na cadeia de fornecedores e até de foco de produção.

### Impacto da crise

É óbvio que a crise econômica afetou duramente as montadoras. Como isso se refletiu no segmento de logística? “A busca por redução nos preços se acirrou, levando o transportador a otimizar processos para conseguir manter a rentabilidade”, declara Wanderley Rodrigues Soares, diretor-presidente da Unicargo Transportes e Cargas (Fone: 11 2413.1700), cuja especialidade é o transporte aéreo, complementado com coleta e entrega rodoviárias.

Para atuar no segmento, continua ele, as empresas de logística precisam rever processos, otimizar recursos em parceria com o embarcador e trabalhar firme para diminuir a sinistralidade.

Na opinião de Everton Patriota, gerente de operações da Nova Minas Express (Fone: 35 2102.1000), transportadora rodoviária, a crise gerou no segmento de logística a redução de trabalhadores e frota, o aumento no tempo do veículo parado aguardando descarga e, conseqüentemente, a perda de produtividade e faturamento.

“Considerando que apesar da crise ainda há demanda e montagem de veículos, a maior mudança deve acontecer na operação de carga e descarga, quer seja diretamente por embarcadores, quer seja pelos Operadores Logísticos e pelas montadoras”, conta. De acordo com Patriota, as imensas e constantes filas de veículos tornam as operações inviáveis: carrega e

descarrega primeiro quem oferece algum benefício. “Vale ressaltar que as diárias pagas por embarcadores não cobrem os custos de um caminhão parado.”

Para superar a queda nas operações com as montadoras, a Nova Minas Express diversificou os segmentos de atuação, reduzindo a dependência do setor automotivo.

Para Fedrizze, da Carvalima, as montadoras foram as empresas que mais sofreram na crise, mas também as que mais se beneficiaram antes dela, com vendas recordes. “Agora o mercado vai se ajustar e voltar ao normal”, aposta. O profissional diz que os juros fáceis criaram uma demanda que não existia e

inflacionou o mercado de caminhões. Com a diminuição do crédito, a demanda diminuiu e agora com a retomada econômica vai chegar a um ponto de equilíbrio.

“Nosso mercado é bem pulverizado, o que fez com que não sentíssemos esta queda com tanta intensidade, além de focarmos em outros segmentos para balancear as operações”, explica.

Fedrizze diz que o setor de autopeças con-

tinua aquecido de maneira geral, houve uma diminuição do tamanho dos pedidos, não se compra mais para estoque de grandes quantidades e, sim, o que realmente precisa. “As distribuidoras fazem os pedidos maiores, e os clientes finais passam a comprar mais das distribuidoras do que diretamente dos fabricantes.” Bissani, da Columbia, conta que o principal reflexo da crise na logística se dá pela queda nos volumes, que acabam impactando toda a cadeia, exigindo do OL novas soluções que tragam melhoria nos processos, agreguem valor final e apresentem custos competitivos aos seus clientes.

“Aqui na empresa, foram necessárias



**Freitas Neto**, da Sulista:  
“Acreditamos que o pior momento já passou, mas a recuperação dos altos volumes, como em 2013, não vem antes de 2025”

revisões de processos, adequação de recursos humanos, tecnológicos e materiais, bem como de estruturas físicas e equipamentos. Por outro lado, buscamos desenvolver soluções mais complexas para agregar valor à cadeia logística e, consequentemente, buscar aumentar o market share nesse segmento”, diz.

Em decorrência dessa situação, a Columbia passou a operar nesse ano o novo Centro de Distribuição para exportação de peças da Ford Brasil, na Bahia, que exporta peças para as principais fábricas da marca no mundo. “Nesse conceito, as operações são realizadas dentro da nossa área alfandegada e proporcionam maior velocidade, controle e competitividade, atingindo padrões internacionais para esse tipo de operação”, revela Bissani.

Na análise de Barrios, da DHL Supply Chain, as vendas no mercado interno caíram, mas as exportações cresceram e alguns nichos de mercado se mostraram resilientes. “A indústria já está se movimentando para se reinventar e se aproximar mais do consumidor”, acredita.

Em vista a essa realidade, uma das alternativas que mais a empresa trabalhou foi na busca de maior eficiência nos processos logísticos. “Investimos muito na logística in plant e no LLP, ou seja, em ajudar as montadoras a gerir processos logísticos dentro das fábricas, incluindo a alimentação das linhas de produção e gestão de insumos. Há muito espaço para aprimoramentos e ganhos de produtividade nesta área, tanto que conseguimos alguns clientes neste período”, expõe.

A empresa espera um segundo semestre melhor, baseado nos sinais de melhoria da economia que começam a aparecer, sem falar que o câmbio favorece as exportações.

Como reflexo da crise no segmento de logística, Beatriz, da Hamburg Sud, cita que um dos pontos mais relevantes está relacionado ao posicionamento de contêineres. “Como o setor geralmente possui regularidade de embarques amparados por contrato, a partir do momento em que

o volume é drasticamente reduzido, os equipamentos precisam ser levados e/ou redirecionados pelo transportador, alterando assim o custo logístico pelo reposicionamento de contêineres vazios”, explica.

A gerente de vendas destaca também a forte pressão por redução de custo em virtude da alta competitividade, fazendo com que muitos fornecedores trabalhem abaixo da margem de contribuição mínima necessária, ocasionando rupturas, algumas irreversíveis. “Expomos a situação ao mercado e revisamos a matriz de custo, a fim de garantir a logística dos equipamentos sem que haja prejuízo aos clientes em termos de qualidade e disponibilidade.” Para superar essa fase, a empresa escutou as expectativas, preocupações e sugestões do mercado.

Outro fator extremamente diferencial, segundo ela, é a qualidade no contato e a dedicação exclusiva ao cliente, principalmente em casos críticos. “As montadoras precisam sempre ter certeza que o provedor está ao seu lado, trabalhando junto para apresentar soluções e alternativas ao problema e não somente ‘repassar informação’”, expõe.

De acordo com João Lordello, do departamento comercial e responsável por novos negócios, e Tiago Perri, gerente comercial, ambos da RAI Armazenagem e Logística

(Fone: 11 4351.2152), que atende todos os modos de transportes, com estrutura própria ou subcontratada, o segmento precisa de volumes altos para se manter e acabou perdendo muitas vendas, tendo de se adequar com os grandes cortes de pessoal.

“Com volumes menores, as compras precisam ser reguladas com maior velocidade para que não haja acúmulo de estoques. O maior controle do planejamento da demanda é o desafio a ser transposto”, expõem. Nesse ponto, eles citam o VMI – Vendor Managed Inventory (inventário gerido pelo fornecedor), solução utilizada para que se possa fazer o controle de demanda, guiando transportes e armazéns e dando previsibilidade de chegada de materiais para as linhas de produção.

Em vista a essa situação, a RAI precisou ajustar suas áreas e fazer redimensionamentos para se adequar à realidade atual de volumes e estoque. “Novas técnicas de recebimento, processamento de armazenagem e expedição foram aplicadas, a fim de imprimir maior velocidade e obter ganhos de produtividade, além de abertura para novas ferramentas sistêmicas, cada vez mais integradas aos ERPs dos clientes, para apoiar as operações”, destacam.

Segundo Lordello e Perri, com o reaquecimento da economia, ainda existe uma previsão de crescimento tímida em curto prazo. “A retomada em médio prazo é



Bissani, da Columbia: “O setor automotivo é altamente tecnológico, com uma cadeia produtiva muito complexa, oferecendo grandes desafios aos OLS”





iminente e os mesmos padrões de austeridade em custos e gestão serão mantidos. Certamente, o mercado estará mais preparado e mais assertivo nesse momento.”

Como reflexo da crise, Freitas Neto, da Sulista, viu muitos concorrentes ficarem pelo caminho e outros que tiveram de diversificar sua carteira de clientes para se manter no mercado. “Nós nos preparamos com antecedência, em 2014. Diversificamos nossa atuação com a entrada em outros segmentos, como linha branca, embalagens e setor madeireiro, não ficando desta forma tão dependentes do segmento automotivo”, conta. Além disso, a empresa ajustou a estrutura aos novos volumes e passou a trabalhar com produtividade, fazendo mais com menos através de reengenharia de processos, otimizações e parcerias.

Sobre as previsões para a área, o supervisor comercial já vê uma leve retomada em 2017. “Acreditamos que o pior momento já passou, agora a tendência é melhorar, mas de forma lenta e gradual. Pelas projeções, a recuperação dos altos volumes, como em 2013, não vem antes de 2025.”

Com a crise, toda a cadeia ficou mais justa e todos precisaram ficar mais eficientes, afirma Privatti, da JSL. “Hoje, a montadora passa a demanda para os fornecedores que, por sua vez, informam a quantidade que irão entregar e o Operador Logístico disponibiliza o ativo ideal para garantir a melhor taxa de ocupação. Não se tem mais horas extras junto aos fornecedores. Se o veículo atrasar e chegar após o horário, o fornecedor fecha a porta e vai embora, com isso a logística de milk-run teve que mudar e hoje cada um assume o desvio”, explica.

A empresa fez ações rápidas de reduções para acompanhar a queda do mercado, mantendo, assim, a liquidez nas operações. “E por mais que o segmento como um todo tenha apresentado queda de cerca de 30%, a JSL cresceu 20% em faturamento em relação a 2015. Ou seja, soubemos



**Faria Junior, da Maxitrans:** “Os OL devem estar atentos às evoluções dos conceitos empregados em cada operação, para proporcionar maior agilidade”

aproveitar as oportunidades que surgiram com novas formas de atendimento, flexibilidade e agilidade nas implantações.” Privatti diz que o segmento de pesados e leves está retomando o volume, principalmente impulsionado pelas exportações.

Já a Maxitrans, de acordo com Faria Junior, foi obrigada a fazer uma reengenharia dos processos internos e um consequente downsizing (achatamento), para se adequar à nova realidade. “Direcionamos de forma mais efetiva nossos esforços comerciais para o segmento de cargas fracionadas (LTL) e também para o varejo de alto giro.”



**Orrigo, da Penske:** “As constantes revisões de volumes, reduções de turnos e layoffs impactaram na logística, afetando os volumes das operações”

O diretor comercial acredita que o pior já passou. “Já estamos sentindo uma ligeira melhora, principalmente para as cargas destinadas ao Mercosul, onde temos a nossa mais forte atuação. No mercado nacional, a retomada deve começar a ocorrer somente em 2018”, opina.

Na análise de Orrigo, da Penske, a redução na venda e a consequente diminuição na produção de veículos causaram uma queda de volume violenta no fluxo de abastecimento das fábricas. “Este ponto impactou diretamente também o setor de autopeças, não em volume, mas na necessidade de redução de custos. E isso fez com que os prestadores de serviço logísticos tivessem de adaptar suas estruturas para esta nova realidade.”

Em relação ao atendimento da produção, o diretor de vendas e marketing diz que as constantes revisões de volumes, reduções de turnos e layoffs causaram impacto direto na logística, afetando diretamente os volumes das operações.

A Penske precisou ajustar sua estrutura de custos e trabalhou muito na implantação de um produto novo chamado LLP (Lead Logistics Provider), que trouxe para o Brasil há 3 anos, para otimizar todos os níveis da cadeia de suprimentos. “Neste tipo de operação, atuamos com uma equipe de engenheiros e softwares próprios diretamente no abastecimento das plantas, sempre visando adequar a operação logística à realidade da operação, reduzindo custos, mas mantendo o atendimento com a criticidade demandada”, explica.

Quanto às “previsões”, elas não são animadoras para Orrigo. “Acreditamos que, assim como os demais segmentos da economia, as coisas não devem piorar, mas a recuperação nos parece ser mais lenta do que gostaríamos que fosse.”

Logweb



# Alto controle de riscos e de segurança é fundamental para atuação no **setor de eletroeletrônicos**

Se o OL ou a transportadora não estiver preparado para operar no segmento, pode gerar avarias, e o contratante, seja o cliente final, seja o fabricante, vai acabar arcando com o prejuízo, operacional ou patrimonial.

O mercado de eletroeletrônicos tem três características principais: ritmo acelerado, pois os produtos possuem ciclo de vida curto, com constante inovação e mudanças de canais de distribuição e vendas; competitividade alta, com crescente commoditização e constante entrada de novos players; e cadeias logísticas complexas, que englobam vários países, intermediários e demandas específicas de

cada segmento. É assim que Luiz Gustavo Rodrigues Brunherotto, gerente sênior de transportes, responsável pelas operações aéreas e de logística reversa da DHL Supply Chain (Fone: 19 3206.2200), analisa as características desse setor. A empresa atua com todos os modos de transporte, mas com destaque para o rodoviário e o aéreo.

“Para atender com eficiência e agilidade a esta complexidade, os Operadores Logísticos também vêm incorporando novas tecnologias e serviços à sua atividade”, acrescenta.

Na opinião de Luiz Carlos Lopes, diretor de operações da Braspress (Fone: 11 2188.9000), que opera com os modais rodoviário, rodoadéreo e internacional (Mercosul), nos últimos anos, a logística da área de eletroeletrônicos no Brasil passou por algumas mudanças, diversificou-se



**Satyro**, da Elog: “Geralmente tratam-se de operações de alto volume e de alto risco, em que não é possível se basear somente no prazo de entrega”

com o próprio desenvolvimento das várias tecnologias e avançou em multi-produtos, que atendem a variados mercados e suas especialidades. Segundo ele, a ação global dos fabricantes exigiu decisões estratégicas, não somente referentes aos produtos e suas características, mas também em relação à eficiência logística. “Parcela significativa de itens desse segmento é produzida na Zona Franca de Ma-

naus. O distanciamento dos maiores centros de consumo requer avanço nas áreas de estoque através de Centros de Distribuição capazes de minimizar o tempo de fornecimento, competindo com igualdade em todas as regiões do país”, expõe.

Lopes diz que esse modelo de negócio foi também responsável pelo crescimento da logística no Brasil nos últimos anos, já que permitiu o surgimento de novas empresas neste segmento, derivadas de outras até então especializadas apenas no transporte dos produtos, e também no desembarque e crescimento de muitas multinacionais dedicadas à exploração desse mercado e à gestão completa de estoques e distribuição de bens e serviços.

Jefferson Satyro, gerente comercial da Elog Logística (Fone: 11 3305.9999) – que opera no modal rodoviário, mas também recebe carga aérea, marítima e cabotagem –, salienta que o setor envolve mercadorias de alto valor agregado, que requerem ges-





tão dedicada de todo o processo operacional e controles de riscos e de segurança altos. Nesse ponto também toca Fabrício Orrigo, diretor de vendas e marketing da Penske Logistics (Fone: 11 3738.8200), que trabalha com transporte rodoviário, aéreo e cabotagem. “Para atuar com este tipo de produto, o OL ou a transportadora precisa se adequar aos requisitos de gerenciamento de riscos, tanto na área de armazenagem como na de transportes.”

Os cuidados para atuar no segmento, de acordo com Everton Patriota, gerente da Nova Minas Express (Fone: 35 2102.1000), especializada em transporte rodoviário, são básicos, como formação e qualificação da equipe de separação e conferência no carregamento, além de veículos com boas condições de armazenamento, a fim de preservar a integridade da carga. Equipe de suporte operacional para gestão da programação, follow-up ao cliente e gestão das ocorrências são outros itens citados pelo profissional.

### Roubo de cargas

A questão do roubo de carga, infelizmente, como observa Patriota, da Nova Minas, é caótica independentemente do segmento, pois, segundo ele, não há mais preferência por tipos de cargas a serem roubadas. “Os transtornos e os custos recaem sempre sobre as transportadoras, que necessitam aumentar seus investimentos em gerenciamento de riscos, aquisição de redundância de tecnologias em rastreadores e localizadores, formação de central de tráfego interna e treinamentos dos motoristas, entre outras ações e equipamentos.”

Como não há solução para o problema por parte do poder público, de acordo com Orrigo, da Penske, as empresas têm de investir em equipamentos de segurança como alarmes, áreas blindadas, monitoramento, rastreamento e escolta. “Há uma infinidade de requerimentos e ações que são tomadas pelas companhias para evitar o roubo e que, infelizmente, acaba refle-

tindo no preço final do produto”, declara.

Lopes, da Braspress, conta que o segmento de eletroeletrônicos é um dos principais na atração de roubos de carga no país, sendo para as empresas de logística, transportes e seguradoras a terceira maior ameaça. As estatísticas mostram que o Sudeste é a mais desafiadora e onerosa região a ser vencida. “Os riscos inerentes ao segmento e o aperfeiçoamento organizacional das quadrilhas especializadas neste delito geraram a criação de células de inteligência capazes de prevenir e combater esse crime que, em algumas regiões, beira o descontrole, como é o caso do Rio de Janeiro. O agravamento dessa situação afugenta empresas ou causa sua inviabilidade operacional”, expõe.

O diretor de operações conta que essa situação faz aumentar o custo da manutenção das estruturas de prevenção e apoio ao enfrentamento do roubo de cargas.

### Desafios

Sobre qual o maior desafio enfrentado na entrega das mercadorias nos CDs e armazéns, Brunherotto, da DHL Supply Chain, diz que é lidar com os frequentes picos de demanda, com as regras rígidas de segurança para os veículos e com os imprevistos nos trajetos rodoviários e aéreos.

Para Satyro, da Elog, o grande problema é quando não existe um processo de contratação de forma estruturada e planejada, pois geralmente trata-se de operações de alto volume e de alto risco, em que não é possível se basear somente no prazo de entrega. “É essencial que o provedor logístico passe por uma homologação prévia para depois formatar uma proposta que esteja bastante ali-

nhada com as exigências deste segmento, principalmente no item segurança e rastreabilidade”, destaca.

Na opinião de Patriota, da Nova Minas, um problema sério é a descarga: alto custo cobrado por cooperativas, grande demora na recepção dos caminhões e as hipotéticas avarias e faltas cobradas às transportadoras, sem que o motorista seja autorizado a acompanhar as descargas.



Lopes, da Braspress: “A logística da área diversificou-se com o próprio desenvolvimento das várias tecnologias e avançou em multiprodutos”

### Riscos

O maior risco em contratar uma empresa não especializada neste segmento é ter uma ruptura muito sensível dentro da operação, levando a um prejuízo de alto valor, como explica Satyro, da Elog. “Quando há avarias em eletrônicos, é perda total, não tem conserto. E, se a empresa contratada não trabalha com eletrônicos

e não está preparada para prevenir essa perda, muito provavelmente também não terá condições de arcar com ela. Sendo assim, o contratante, seja o cliente final ou o fabricante, vai acabar ficando com o prejuízo, que pode ser operacional ou patrimonial”, conta.

Orrigo, da Penske, acrescenta que uma empresa que não conhece bem o segmento, não está habituada a seguir com rigor os processos de segurança definidos pelas seguradoras para cobertura dos riscos. “Não se trata só de possuir os equipamentos de segurança instalados no armazém ou caminhões, mas também de ter toda uma cultura de prevenção de riscos e processos.”

Segundo ele, um grande risco também, dependendo do porte do prestador de serviços, é o de não conseguir honrar o pagamento de um eventual sinistro causado pelo não cumprimento das regras pré-estabelecidas. **Logweb**

# No segmento químico e petroquímico, a segurança é fator inquestionável

O setor é caracterizado pelo SASSMAQ, cujo objetivo é reduzir, de forma contínua e progressiva, os riscos de acidentes nas operações de transporte e distribuição de produtos químicos.

Quando se pensa no segmento de químicos e petroquímicos, certamente, a questão da segurança é a primeira que vem à mente. “Em primeiro lugar, quando iniciamos a negociação com o cliente, analisamos as fichas de segurança dos produtos químicos. Em seguida, prosseguimos com validações regulatórias e estruturais, para recebimento dos produtos apresentados”, explica Marina Gomes,

gerente de Negócios da Elog Logística (Fone: 11 3305.9999) – empresa que opera no modal rodoviário, mas também recebe carga aérea, marítima e cabotagem.

Lucas Rodrigues, analista da Transportadora Transmiro (Fone: 51 3470.8600), que oferece transporte rodoviário, também cita que o segmento requer total atenção às diretrizes de segurança e qualidade informadas por cada empresa, pois variam muito de um tipo de produto para outro. Esses cuidados se aplicam tanto para o veículo quanto para o motorista que fará a entrega.

Além da questão da segurança, outros fatores estão associados à atuação de Operadores Logísticos e transportadoras no segmento de químicos e petroquímicos. Por exemplo, como lembra Suellen dos Santos Freitas, administrativo de vendas da Logplan Logística e Planejamento (Fone: 11 2078.8236) – que atua com o modal cabotagem, englobando os transportes rodoviários, marítimo e fluvial –, índice zero de contaminação do produto, informações referentes à rastreabilidade

da carga e redução na emissão de CO<sub>2</sub> são alguns dos outros fatores.

Por sua vez, Fernanda Veneziani, diretora da Terra Master em Logística e Transporte Eireli (Fone: 13 3299.5500) – que oferece serviços de transporte rodoviário – o que caracteriza o setor é o Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade – SASSMAQ, cujo objetivo é reduzir, de forma contínua e progressiva, os riscos de acidentes nas operações de transporte e distribuição de produtos químicos.

O sistema foi criado pela ABIQUIM – Associação Brasileira da Indústria Química e possibilita uma avaliação do desempenho nas áreas de segurança, saúde, meio ambiente e qualidade das empresas que prestam serviços à indústria química.

“A avaliação das empresas é feita por organismos certificadores independentes, credenciados pela ABIQUIM. São avaliados os ‘elementos centrais’, compostos pelos aspectos administrativos, financeiros e sociais da empresa, e os ‘elementos específicos’, constituídos pelos serviços oferecidos e pela estrutura operacional”, explica Fernanda, ressaltando, porém, que a avaliação pelo SASSMAQ não é obrigatória, mas sua aplicação gera um importante diferencial para as empresas certificadas, pela comprovação de que oferecem serviços qualificados nas operações de logística.

Finalizando a questão, Michell Tassi, gerente comercial da Transtassi (Fone: 35 2101.1600) – que também oferece transporte rodoviário – lembra que neste segmento há várias restrições que, por um lado, “são consideradas negativas, mas, por outro lado, vemos como positivas. Uma





restrição negativa é a burocratização, já que é bem complexa e demorada, trazendo uma insatisfação e, também, onerando muito pela demora de ações e decisões dos órgãos e das agências reguladoras. Agora, em se tratando de um lado positivo, por haver essas barreiras, e também esse grau de certificações, ocorre uma inibição de novos entrantes nesse segmento e eleva o nível da concorrência a um patamar que os outros segmentos não têm", explica.

### Exigências

Pela complexidade do setor, é de se supor que existem várias exigências, passando pela empresa, que deve ter as licenças necessárias e específicas federais, estaduais e municipais, pelos veículos, que precisam estar com os CIVs – Certificados de Inspeção Veicular – em dia, e pelos motoristas, que precisam estar com o curso MOPP – Movimentação e Operação de Produtos Perigosos atualizado. "O veículo e o motorista devem ter à disposição os EPI's – Equipamentos de Proteção Individual e EPC's – Equipamentos de Proteção Coletiva necessários de acordo

com a FISPQ – Ficha de Informações de Segurança de Produtos Químicos do produto", acrescenta Fernanda, da Terra Master.

Mais detalhista, Suellen, da Logplan, relaciona os documentos necessários para atuar no setor: CRLV – Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo; CNH – Categoria correspondente ao veículo; Treinamento específico para

condutores de veículos e transportadores de PP – Curso MOPE; Certificado de capacitação para o transporte rodoviário de produtos perigosos a granel, expedido pelo INMETRO; Documento fiscal do produto transportado; Ficha de emergência e envelope para o transporte terrestre de produtos perigosos – Características, dimensões e preenchimento; Tacógrafo; Simbologia –

rótulos de risco e painel de segurança; Conjunto de equipamentos para emergências no transporte terrestre de produtos perigosos; Licenças de Transporte (IBAMA, Polícia Federal, Exército, ANVISA, Bombeiros, etc.); e o SASSMAQ.



**Marina**, da Elog: Um erro no setor é trabalhar com um produto químico sem ter conhecimento do mesmo, logo, sem os devidos EPI's e cuidados específicos

Além de todas estas exigências, Rodrigues, da Transportadora Transmiro, lembra que o veículo passa por um rigoroso checklist antes de sair da base, no qual deverá ser constatada total adequação às normas definidas previamente pelo cliente, pois cada produto tem um número que o classifica quanto ao seu Grau de Risco e, também, um código de 4 dígitos que diz o tipo de produto que está sendo transportado, chamado de Código ONU, e também uma placa que identifica o produto quanto à sua Classe de Risco, conforme Relação Numérica de Produtos Perigosos que se encontra no Capítulo 3.2 da Resolução de nº 420 da ANTT. "Considerando o grande risco de se transportar produtos químicos, também se torna muito importante que o Operador Logístico possua um ótimo seguro ambiental, acompanhado de Plano de Atendimento à Emergência eficaz", aponta o analista da Transmiro.

Tassi, da Transtassi, destaca, ainda, que existem alguns clientes nesse segmento que exigem dos OLs e das transportadoras ações que estão acima do que já está previsto em lei e que por obrigação deveriam ter. "Em alguns pontos, vejo isso muito positivamente, pois eleva ainda mais o nível da nossa concorrência, ficando, assim, somente transportadores qualificados no mercado."

## Baterias Linha EVG (Eletrólito GEL)

Específicas para veículos elétricos, lavadoras de piso e plataformas elevatórias



- Tecnologia com eletrólito GEL para maior vida útil.
- Especialmente desenvolvidas para aplicações de ciclo profundo (*deep cycle*).
- Maior confiabilidade para altas capacidades em Ah (90Ah até 400Ah).
- Permitem um número muito maior de ciclos de carga e descarga comparadas às baterias convencionais.
- Reguladas por válvula (VRLA), totalmente livres de manutenção e vazamentos.
- Elementos que podem ser instalados e transportados em diversas posições.
- Baterias mais seguras ao meio-ambiente, pois não possuem eletrólito líquido.

## Erros mais comuns

Pela complexidade das operações neste segmento, certamente ocorrem erros em termos de relação embarcador/OL/transportadora. “Um erro seria trabalhar com um produto químico sem ter conhecimento do mesmo, logo, sem os devidos EPI’s e cuidados específicos”, alerta Marina, da Elog Logística.

Para Suellen, da Logplan, a maior parte dos erros é decorrente de empresas que não possuem as licenças e capacidades técnicas para transporte e/ou manuseio dos produtos e acabam entrando no segmento sem nenhuma preparação, além do que a falta do rol de licenças necessárias para este tipo de serviço.

Também há a questão da falta de placas e carência de qualificação por parte dos profissionais envolvidos no processo operacional. “Todos os problemas causados, justamente, pela falta de experiência com esse tipo de produto”, diz Rodrigues, da Transmiro.

Ainda como principais erros cometidos está a falta de clareza na hora de desenhar, planejar e comprar uma operação, criando lacunas gigantes entre o que foi pedido na precificação da operação e o que realmente acontece, gerando desgastes para os dois lados

e exigindo uma força tarefa de ambos para que a operação possa acontecer da melhor forma possível para o cliente. “O grande problema disso é o custo e o desgaste para ambos os lados”, completa Tassi, da Transtassi.

Há de se lembrar, ainda, que esse tipo de transporte requer muitos cuidados

nos aos envolvidos na operação, assim como ao meio ambiente”, alerta Fernanda, da Terra Master.

## Tendências

Uma das grandes tendências para operação nesse segmento é a obrigatoriedade de uma certificação de sustentabilidade, aliada a processos e metodologias mais ecologicamente corretas. É o que aponta Rodrigues, da Transmiro.

Na visão do gerente comercial da Transtassi, uma grande tendência, hoje, é a tecnologia, que está evoluindo muito rapidamente. “Acredito que já contamos com tecnologias boas, como as telemetrias, e até mesmo já temos carros autônomos sendo testados em outros países. Também há tecnologias bem eficientes para segurança do motorista e da operação, como redução de velocidades automáticas em al-

ças de acesso e controle do clima – já funciona muito bem em outros países – para que possamos tomar as ações de forma mais rigorosa para não corrermos risco com chuvas e tempestades. Vale a pena destacar, também, os sistemas onde a tomada de decisões será através de uma mescla de inteligência artificial e inteligência humana, o que permitirá maior assertividade em nossas decisões”, afirma Tassi.

Finalizando, Suellen, da Logplan, lembra que, atualmente, os portos brasileiros vêm passando por mudanças de modo a melhorar e facilitar tanto o embarque e desembarque das mercadorias, eliminando, assim, a burocracia existente na navegação. Daí mais uma tendência, diz Suellen, destacando que os equipamentos utilizados nas operações da empresa são isotanks construídos em aço inox 316, cativos e dedicados para operação no segmento de produtos químicos e petroquímicos. **Logweb**



**Tassi, da Transtassi:** Existem alguns clientes que exigem dos OLs e das transportadoras ações que estão acima do que já está previsto em lei



**Suellen, da Logplan:** Índice zero de contaminação do produto e redução na emissão de CO<sub>2</sub> são alguns dos fatores inerentes à atuação neste setor

prévios, e a comunicação entre embarcador/transportador deve ser perfeitamente ajustada. A FISPQ, que contém todas as informações sobre o produto a ser transportado, deve ser emitida pelo embarcador e devidamente analisada pelo transportador.

“Qualquer falha de comunicação e de informação quanto ao produto a ser transportado, em caso de acidentes, pode colocar em risco e trazer sérios da-



# Como funciona o aquecimento de carga para bombear substâncias liquefeitas

Aplicado na área de confeitaria e na maioria dos ácidos graxos utilizados na indústria alimentícia de modo geral, o aquecimento de carga é um serviço que consiste no derretimento do produto no interior de contêineres até que esteja liquefeito e em condições de ser bombeado.

Bayard F. Umbuzeiro Neto, vice-presidente e CEO da Transbrasa (Fone: 13 3257.1011), explica que a carga a granel é transportada em contêineres especiais do tipo isotank ou em embalagens especiais tipo flexybags, que são utilizadas em conjunto com contêineres ISO marítimos drybox standard. A carga em estado líquido é bombeada – normalmente por uma bomba de deslocamento positivo ou de acordo com a densidade de cada produto – para o interior do isotank ou do flexybag. “Passado algum tempo em temperatura ambiente a bordo de navios ao redor do mundo, estas substâncias se solidificam e/ou cristalizam e, para serem descarregadas, requerem aquecimento para retornar ao estado líquido e permitir o bombeamento para fora das embalagens”, conta.

O contêiner isotank possui uma espécie de serpentina circundando toda sua extensão e por onde é injetado vapor ou água quente para produzir a troca de calor com a carga no seu interior. Já o contêiner drybox é usado quando se utiliza a embalagem especial flexybag para transportar este tipo de carga. “No entanto, é necessário um equipamento adicional que chamamos de heater pad (colchão de aquecimento), colocado por baixo do

flexybag antes de ser inserida a carga, pois é por ali que se injeta vapor ou água quente. Porém, a área de contato da carga com este colchão é menor e, portanto, o calor gasto para o processo completo é bem maior”, detalha Bayard Neto.

A indústria de confeitaria é a maior usuária desse serviço. “Produtos como licor de cacau, manteiga de cacau e seus substitutos, além de gorduras vegetais hidrogenadas de diversas origens utilizadas no processo fabril da indústria alimentícia, podem ser importados a granel, necessitando deste tipo de operação”, observa.

Um dos maiores desafios do serviço, de acordo com o profissional, é estabelecer um padrão de análise de cada tipo de ácido graxo para definir o tempo necessário de aquecimento a determinadas temperaturas, mantendo a qualidade do produto, sem provocar sua queima. Todo esse processo demanda, inclusive, o monitoramento de temperatura, pressão e outros dados da carga/contêiner no mínimo quatro vezes ao dia.

“O estabelecimento de um parque de equipamentos para produzir vapor e água quente, dimensionados para atender nossas necessidades e de nossos clientes, também foi outro desafio devido ao pioneirismo, no Brasil, deste tipo de operação com contêineres isotanks e flexybags”, expõe Bayard Neto.

A Transbrasa tem capacidade total instalada para atender de 30 a 40 contêineres por mês. A ideia de investir nesse mercado promissor surgiu quando uma das empresas coligadas passou a representar no Brasil uma das maiores fabri-



cantes de flexybags do mundo, atuando com importação de diversos produtos líquidos a granel em contêineres drybox com fleitanks, posteriormente, evoluindo para contêineres isotanks. “Nesse período, em 2008, enxergamos a necessidade do mercado e investimos”, ressalta.

## Outra forma

Bayard Neto conta que há outra forma de movimentar esse tipo de substância: as cargas são transportadas em caixas menores, de aproximadamente 20 quilos cada. Dentro de cada uma é colocado um saco plástico reforçado, onde é inserido o ácido graxo líquido morno. Por sua vez, essas caixas são colocadas em contêineres drybox.

“Para aquecimento dos ácidos graxos, as caixas são retiradas manualmente e abertas uma por uma. A carga sólida é retirada do saco plástico e colocada em máquinas derretedeiras. No entanto, esse processo tem alto custo de mão de obra, além de consumir mais tempo”, finaliza. Logweb



# Primeiro centro multicliente de packaging da DHL Supply Chain é inaugurado em Guarulhos, SP

**M**aís de ¾ de todos os bens vendidos no mundo requerem alguma forma de packaging, ou seja, embalagem secundário. Foi então que a DHL Supply Chain (Fone: 19 3206.2200) viu a oportunidade de usar seu conhecimento em logística e gestão de operações para reduzir o custo total das empresas com essa atividade e inaugurou seu primeiro Centro Multicliente de Packaging.

Localizado em Guarulhos, SP, em uma área dedicada de 3.800 m² e com capacidade de até 2.500 posições-paleta, possui capacidade para atender clientes de diferentes tamanhos – incluindo microempresas – e mercados. Inicialmente, são sete linhas de produção com capacidade para montar até 3 milhões de kits por mês, com flexibilidade para expansão no curto prazo.

Também conhecido como copacker, o embalagem secundário consiste na produção de uma embalagem suplementar de um produto, conjunto de produtos, com ou sem brindes, para fins promocionais ou de comunicação de forma geral. Segundo Maurício Almeida, diretor de operações da DHL Supply Chain Brasil, “o centro irá viabilizar a produção de kits de baixo e médio volumes a custos competitivos, através da captura de ganhos de escala com a combinação de diferentes clientes e segmentos, e com produtividade e eficiência no transporte e armazenagem”, conta Almeida.

Os kits também são uma espécie de fase intermediária de processos de produção mais complexos, como no caso da indústria automobilística, ou utilizados como estratégias de relacionamento, por exemplo, para organização



**Almeida:** “O centro irá viabilizar a produção de kits de baixo e médio volumes a custos competitivos, através da captura de ganhos de escala”



**Lilio:** “Um cliente chegou a reduzir 15% o tamanho do cartucho, possibilitando um item a mais por caixa, obtendo ganhos de eficiência logística”

e fácil distribuição de uniformes para colaboradores de empresas aéreas.

Segundo o diretor de operações, os segmentos mais representativos para packaging são automotivo e de life sciences & healthcare. E há grande expectativa para o mercado de tecnologia. Lilio Rocha Neto, gerente de operações de packaging, conta que o primeiro cliente, que começou a operar no início de junho, é da área farmacêutica, mas o serviço é para produtos pessoais, não medicamentos. Outros quatro estão em negociação.

## Soluções

As soluções de packaging oferecidas pela empresa incluem displays para ponto de venda, paletes customizados, etiquetagem/nacionalização, montagem de kits, blisters, cartonagem, bagging, shrink, automatização de linha, retrabalho e clean rooms – para manipulação de produtos

que exigem temperatura controlada, como remédios e chocolates. Destaque para o uso de etiquetadoras automáticas e semiautomáticas e de robôs colaborativos, em alguns casos, para manuseio de produtos.

A DHL faz questão de salientar que entrega soluções de ponta a ponta, ajudando, inclusive, no desenvolvimento da embalagem. Esse processo leva em conta fatores como material, sustentabilidade, custos e produtividade, entre outros.

“O cliente pode nos enviar de forma digital as especificações do produto de qualquer lugar do mundo, ou passá-lo em um scanner 3D, e nós o imprimimos para a montagem da primeira prova”, explica Almeida. Com esses dados – e mais algumas especificações – são realizadas simulações de volumetria, peso, empilhamento e acondicionamento dos kits desenvolvidos em caixas mestre, paletes e caminhões com o suporte de um software especializado, que define a melhor configuração, gerando agilidade na operação.

Lilio conta que, devido a esse trabalho, um cliente chegou a reduzir em 15% o tamanho do cartucho, possibilitando um item a mais por caixa, obtendo ganhos de eficiência logística. “Isso diminuiu o tempo de picking e permitiu levar mais carga com o mesmo frete, ou seja, refletiu em toda a cadeia”, diz. [Logweb](#)

# Brexit aumenta potencial de comércio entre Reino Unido e América Latina

Com a saída do Reino Unido da União Europeia, o comércio da região com as Américas ganhou mais importância, por isso, a operadora portuária Peel Ports (Fone: +44 151 949 6327) está buscando estimular esta relação. A empresa não é um simples conglomerado de portos no Reino Unido e Irlanda, mas uma rede única que liga essas regiões com a Europa e o resto do mundo.

A Peel Ports tem focado no Porto de Liverpool como a melhor alternativa para a chegada e a saída de mercadorias, por estar mais próximo dos principais destinos. Como exemplo, Liverpool recebe 60% de todos os grãos e cereais da América Latina embarcados para a Grã-Bretanha.

No entanto, a companhia quer chamar a atenção para o fato de os portos do sul estarem sendo utilizados mesmo com maior distância do destino final, encarecendo a operação. É o caso do transporte de vinho. Mais de 95% do volume importado da América do Sul entra no Reino Unido via portos do sul, sendo que três das quatro principais instalações de engarrafamento estão mais próximas de Liverpool do que de qualquer porto do sul.

O mesmo vale para produtos alimentares e bebidas. Cerca de 1,6 milhões de toneladas são exportadas da América do Sul para o Reino Unido, só que 90% entra via portos do sul, sendo que o entorno de Liverpool tem a mais elevada densidade de processamento de alimentos e bebidas do Reino Unido.

Outro exemplo: a região importa mais de 170 mil toneladas de madeira compensada da América do Sul. Noventa e cinco por cento entra via portos do sul, apesar de um

quarto de toda a construção habitacional atual na Inglaterra se concentrar na região norte. "O terminal de contêiner Liverpool 2 da Peel Ports, que entrou em operação em novembro do ano passado, pode lidar com produtos florestais em contêineres de navios com capacidade para até 20.000 TEUs", ressaltam Andreas Meyer, diretor regional para Américas do Sul e Central.

Além disso, o raio de 112 km em torno de Liverpool tem o maior volume e densidade de grandes armazéns em comparação a qualquer outra região do Reino Unido. Mais de 28% dos grandes armazéns da região estão localizados nessa área. E, ainda, a cidade e o porto de Liverpool estão conectados a 10 terminais ferroviários. O Canal da Manchester conta com 10 autoestradas dentro de 16 km.

### Cargo200

De olho nessa realidade, a Peel Ports lançou em 2015 a campanha Cargo200, que apela a importadores e exportadores cujos produtos começam ou terminam sua jornada no Norte da Grã-Bretanha que troquem a entrega de frete marítimo de portos do sudeste para o Porto de Liverpool, localizado centralmente. Com isso, os transportadores podem economizar entre £350 e £400 milhões anualmente. A iniciativa visa reduzir a distância percorrida pelo frete das mercadorias em 320 milhões de quilômetros até 2020.

"Os latino-americanos poderiam economi-



**Meyer:** "O terminal de contêiner Liverpool 2, que entrou em operação em novembro, é a porta de entrada para navios maiores, com até 20.000 TEUs"


Foto: Amanda Costa/Mediacraft

zar dinheiro enviando mercadorias mais para o norte da Inglaterra, onde os bens são consumidos. Temos 35 milhões de pessoas, mais da metade da população do Reino Unido, vivendo mais próximas a Liverpool do que das cidades portuárias do sul da Inglaterra. Enviando para Liverpool, economizariam no frete e na emissão de gás carbônico", revela o diretor de vendas de contêineres da Peel Ports, Roger Megann.

Multinacionais como Diageo, JCB, Jaguar Land Rover, Bentley e Typhoo estão entre as primeiras a responder à iniciativa Cargo200. Todas essas companhias têm fábricas ou interesse no mercado da América Latina.

### Canal do Panamá

Em outubro do ano passado, a Autoridade do Canal do Panamá assinou um importante memorando de entendimento com a Peel Ports que cria uma aliança estratégica para facilitar o comércio internacional e gerar novos negócios, promovendo rotas comerciais entre Liverpool e a costa oeste da América do Sul através do Canal do Panamá.

"A abertura do canal expandido tem o potencial de mudar os padrões de comércio internacional. Vemos melhor conectividade comercial e oportunidades de negócios entre o Reino Unido e toda a América Latina. E isso não só gerará crescimento econômico, mas também criará empregos e aumentará as receitas", declara o diretor-presidente da Peel Ports, Mark Whitworth. 

## Contentenedores metálicos tornam mais eficientes o fluxo e a proteção das mercadorias sem embalagens fracionadas

Por outro lado, com a nova era da Indústria 4.0, o setor de contentenedores metálicos está em processo de reestruturação e, principalmente, o nível técnico foi elevado, abrindo novos trabalhos vinculados à automatização dos processos e reduções de custo.

O transporte é, geralmente, o elemento de maior peso nos custos logísticos para a maioria das empresas. Somando-se a isso o nível de competitividade cada vez mais acirrado no mercado, as empresas foram forçadas a adotar estratégias para obter maior agilidade no transporte e armazenamento de cargas, e dentre essas estratégias está o uso de contene-

dores metálicos, que tornam mais eficiente o fluxo e a proteção das mercadorias sem embalagens fracionadas durante as diversas etapas da cadeia de produção em uma indústria.

Ainda segundo Nelson Maximo de Jesus Luiz, diretor comercial da Engesystems Sistemas de Armazenagens (Fone: 21 3457.9000), os contentenedores metálicos são estruturas de armazenagem cada vez mais utilizadas para transporte de cargas por proporcionarem maior segurança, rapidez e inviolabilidade dos produtos. De múltiplo uso e ideais para verticalização de produtos de segmentos diversos, também são altamente empregados para otimização do espaço volumétrico.

“De fato, os contentenedores metálicos são projetados para atender, da melhor forma, o fluxo logístico e proporcionar o perfeito armazenamento, garantindo a qualidade do produto, se adaptando às condições do mercado”, complementa o engenheiro Leandro R. Santos, do Departamento Técnico/Comercial da Consmetal Indústria Mecânica (Fone: 11 4646.2910).

### Tendências de uso

Neste contexto, Santos também avalia as tendências de uso dos contentenedores metálicos – “com a velocidade das informações e a nova era da Indústria 4.0, nossos contentenedores metálicos foram modernizados e estão aptos a trabalhar nas



Santos, da Consmetal: a indústria brasileira precisa de maiores incentivos e linhas de crédito para modernizarmos nossos processos de fabricação

novas linhas de montagem com carga ou descarga automatizada”.

Pelo seu lado, o diretor comercial da Engesystems salienta que são avaliados como novas tendências de mercado, com ganhos financeiros, logísticos e ambientais, os projetos que estão operando diretamente com as embalagens retornáveis, “e nesse caso podemos explicitar os contentenedores metálicos que operam em

um canal de distribuição reverso”.

Ainda de acordo com Luiz, um contentedor metálico é um tipo de embalagem que pode ser usada mais de uma vez da mesma forma, para tanto é preciso um sistema de gerenciamento de retorno, para que os contentenedores estejam disponíveis no ponto e no momento em que forem requisitados. “O sistema de gerenciamento deve ter como meta a coleta do contentedor vazio no atual usuário e o seu transporte até o próximo usuário.”

### Nichos

Ainda prosseguindo com esta visão, o diretor comercial da Engesystems aponta os novos nichos de mercado que estão sendo alcançados pelos contentenedores metálicos.

“Temos percebido a contínua ampliação do segmento de contentenedores metálicos e o aumento no número de seus usuários finais – diz ele –, em decorrência da entrada de novos nichos do mercado, como





# FENATRAN

21º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

## A ROTA DIRETA PARA SEUS NEGÓCIOS

16-20  
OUTUBRO  
2017

13:00 ÀS 21:00



NOVO LOCAL

### SÃO PAULO EXPO



[WWW.FENATRAN.COM.BR](http://WWW.FENATRAN.COM.BR)

PARA MAIS INFORMAÇÕES: 11 3060-4981  
[COMERCIAL@FENATRAN.COM.BR](mailto:COMERCIAL@FENATRAN.COM.BR)

Iniciativa:



Apoio Institucional:



Organização e Promoção:





## PLATAFORMAS NIVELADORAS E VEICULÁRES



### PLATAFORMA EM ALUMÍNIO



**HBZ Suspensões e Plataformas**  
Tel.: 11 4208-7170 - Fax: 11 4208-7178  
hbz@hbz.com.br - www.hbz.com.br

## embalagem

a construção civil, Centros de Distribuição e condomínios logísticos, além da já tradicional utilização na indústria automobilística. Esses segmentos têm investido, nos últimos anos, cada vez mais nesse tipo de produto. As empresas de menor porte também estão buscando a otimização racional dos espaços físicos, o que favorece o crescimento dessa demanda, principalmente de contenedores customizados."

Na visão de Santos, da Consmetal, com a nova era da Indústria 4.0, o setor de contenedores metálicos está em processo de reestruturação e, principalmente, o nível técnico foi elevado, abrindo novos trabalhos vinculados à automatização dos processos e reduções de custo.

### Incentivos

Ainda segundo o engenheiro da Consmetal, a cada momento a indústria está se atualizando, processos de fabricação estão 100% automatizados com auxílio de robôs e os contenedores metálicos estão aptos para a execução desta conexão: fabricação do produto; armazenagem automática no contenedor; descarga automática em linha de montagem.

"Um dos principais fatores de incentivo ao uso dos contenedores metálicos é o fato de se destacarem junto às áreas da logística moderna, por serem práticos e completos. Podemos citar como incentivos ao seu uso: alto nível de resistência e durabilidade; garantem aos paletes uma sobrecarga muito menor; estocam mercadorias em áreas descobertas; racionalizam e organizam a área de armazenagem por aproveitarem melhor o espaço vertical. Lembramos também o impacto ecológico, muito importante atualmente em qualquer processo produtivo que prima pela sustentabilidade", diz, agora, o diretor comercial da Engesystems.

Mas, ainda segundo ele, há os fatores que impendem o maior uso dos contenedores metálicos, principalmente o desconhecimento por parte das empresas sobre as diversas vantagens que esse produto

pode agregar – pelo fato de desconhecerem o custo-benefício, acabam não implementando um conceito de operação industrial com base no produto.

Santos, da Consmetal, vê outro impeditivo ao maior uso dos contenedores: os processos atuais possuem mão de obra/custos elevados e contenedores antigos que atendem somente às necessidades básicas de armazenagem. "A indústria brasileira precisa de maiores incentivos/linhas de crédito para modernizarmos nossos processos de fabricação, garantindo preços competitivos em relação a outros mercados."

### O que as empresas oferecem

**Consmetal** – Fabrica contenedores, dispositivos, racks manuais/automáticos para carga/descarga em linhas de montagem com robôs.

**Engesystems** – Produz: contenedores desmontáveis para verticalização, estocagem e transporte de mercadorias diversas; contenedores de chapa corrugada, para armazenagem de materiais a granel, de formatos variados, como peças usinadas, acabadas, fracionadas ou fundidas; contenedores de coluna removível, compostos por uma base fixa e 4 colunas de encaixe, usados tanto na linha de produção como em docas de expedição; contenedores de autoencaixe, que atendem, principalmente, a indústrias químicas, alimentícias e farmacêuticas; contenedores de pneus, que atendem o segmento de fabricação e estocagem de pneus de todos os tamanhos e tipos; contenedores de tela, com fechamento lateral em tela ou vergalhão. UCCweb





## Ticket Log treina motoristas da Transportadora Sulista

No período de 4 de maio a 2 de junho último, a Ticket Log (Fone: 4002.4099) treinou os motoristas da Transportadora Sulista (Fone: 41 3371.8296) sobre soluções de mobilidade com ferramenta de alta tecnologia – simuladores Navig. Estes simuladores são de última geração e réplicas fiéis dos caminhões presentes no mercado atual, e se tratam de um recurso utilizado nos principais centros de treinamento dos EUA e Europa. “Qualificar nossos motoristas de maneira customizada, para melhorar a segurança, economia, aproveitamento da vida útil de nossa frota e nosso cuidado com o meio ambiente é algo muito diferenciado e que no curto prazo nos traz resul-

tados animadores”, afirma Ronaldo Lemes, gerente geral de Operações da Transportadora Sulista. O treinamento consiste em recriar situações das rodovias e estradas, como condições climáticas, espaço, imprevistos. Através da aplicação de melhores práticas de direção defensiva e econômica, o motorista melhora sua condição de dirigibilidade diante das adversidades da rodovia. “Nesta ação conjunta Sulista/Ticket Log/Navig treinaremos 100% de nossos motoristas, das diversas unidades de negócios, e faremos o acompanhamento dos resultados”, diz Lemes. E completa: “o desafio por um motorista melhor foi lançado”. A Ticket Log aplicará o treinamento também nas



demais unidades da Sulista em São Paulo, Santa Catarina e Minas Gerais.

## Cadeia do frio intacta com baixo custo

TagTemp-S, o novo registrador de temperatura descartável ideal para monitoramento durante o transporte

- Baixo custo
- Comunicação sem fio com tecnologia NFC
- Descartável e reutilizável, enquanto a bateria durar
- Estrutura compacta em PVC
- Autonomia de 1 ano



Ideal para o segmento farmacêutico e hospitalar

Transporte de vacinas, exames clínicos complexos, sangue, hemoderivados, oncológicos e medicamentos em geral.

Tecnologia e inovação para cadeia do frio







Baoli .....	9
Clarion .....	19 e 21
Fenatran.....	45
Globalbat .....	39
GLP .....	Sobrecapa
HBZ.....	46
IBL .....	5
Jamef .....	2º capa
LogCP .....	15
MetalShop .....	49
Illos.....	52
Novus .....	47
Paletrans.....	23
Prologis .....	11
Retrak .....	4ª Capa
Dematic/Still .....	3ª Capa
Third Pharma .....	13
Top do Transporte .....	51
Vinnig .....	22

### OpenTech

A OpenTech, que atua no mercado de gestão logística e gerenciamento de risco de transportes, anuncia seu novo presidente: Duani Reis. Ele assume a posição como CEO sucedendo Edimilson Correa, que estava na companhia desde 2013. Duani passou por empresas como Bematech, Brookfield Renewable e Sascar e, nos últimos dois anos, atuou como sócio da Fazzer Consultoria, empresa especializada em gestão de performance em vendas, que vem sendo responsável pelo projeto de estratégia e reestruturação comercial da OpenTech. O conselho de Administração permanece presidido por Alfredo Zattar, sócio e fundador da empresa, onde também participam os sócios e o Fundo Oria Tech 1, fundo de participações especializado em private equity para empresas em tecnologia, que em 2013 fez investimento na OpenTech.

### Matra do Brasil

É com pesar que registramos o falecimento, ocorrido no dia 03 de junho último, de Valdir Cirielli, diretor da Matra do Brasil. Parceiro e incentivador da Logweb desde a sua criação, Cirielli, reconhecido por sua alegria e sempre disposto a ajudar o próximo, transformou a sua empresa numa das grandes do segmento de paletes de madeira no mercado brasileiro.



### GEFCO Brasil

A GEFCO Brasil nomeou Roberto Croce na diretoria de Forwarding. Com experiência nos setores de logística, Supply Chain e serviços financeiros, Croce já ocupou cargos de liderança em grandes empresas, como Damco (Brazil CEO & CCO) e BDP International (Country Manager e CFO). Ele é graduado em Administração de Empresas, pela Fundação Armando Alvares Penteado (FAAP), com especialização em Gerenciamento pela Northwestern University.

### Codesp

A Companhia Docas do Estado de São Paulo – Codesp, administradora do Porto de Santos, empossou, no dia 03 de maio último, Carlos Henrique de Oliveira Poço como novo diretor de Operações Logísticas. Ele substitui o ex-diretor Celino Ferreira da Fonseca. Carlos Poço, formado em Gestão de Tecnologia da Informação e bacharel em Direito, já vinha atuando na Companhia Docas desde agosto do ano passado como Superintendente de Tecnologia da Informação e foi indicado pelo Governo Federal, com autorização do Conselho de Administração da Codesp (Consad).

### Hyster-Yale

A Hyster-Yale Group acaba de anunciar a contratação da executiva Rosa Wichrowski para assumir a diretoria de Dealer Development e Account ID – departamentos responsáveis pelo relacionamento junto aos distribuidores das marcas Hyster e Yale no Brasil. A profissional é graduada em Economia pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos – Unisinos/RS, possuindo dois MBAs, um pela Fundação Getúlio Vargas/RJ e outro pela ESPM.



# A AMÉRICA DO SUL CONTA COM A ORGANIZAÇÃO DA METALSHOP

Há 26 anos a MetalShop leva organização para empresas que precisam de um sistema de armazenagem prático e seguro. Toda a América do Sul conta com sua qualidade e, no Brasil, 29 escritórios de representação comercial garantem maior agilidade no atendimento. Entre em contato com a MetalShop e uma equipe de assessoria com engenheiros e técnicos estará pronta para desenvolver soluções personalizadas e práticas para sua empresa também.



**PORTA PALETES  
DRIVE-IN / THROUGH  
ESTANTERIA  
AUTOSERVIÇO**



**WWW.METALSHOP.COM.BR**    
**PE 81 3452.6500 SP 11 99650.3794**







Disponível GRATUITAMENTE no site [www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br)  
A PARTIR DO DIA 22 DE JUNHO.

As matérias abaixo você encontrará somente na **Logweb Digital**, em PDF, no portal [www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br). Também é possível baixá-la através do nosso app (QRCodes 1 e 2 abaixo). Ou acesse diretamente usando o QRCode 3 abaixo.



## logística do frio

- 3 Segmento de alimentos e bebidas: logística aplicada requer muitos protocolos e especificações
- 6 Segmento farmacêutico: é preciso ter controle da temperatura em toda a cadeia logística

anúncios

- |  |   |
|--|---|
| 14 <b>Economia • Instituto Logweb</b><br>Afastamento do prazo prescricional na compensação de créditos decorrentes de decisão judicial transitada em julgado | 22 <b>operações logísticas</b><br>Sialog e Sankhya oficializam parceria de negócios               |
| 16 <b>recursos humanos</b><br>Reter talentos para focar na competitividade é ótima saída para atual momento econômico  | 22 Tecon Suape passa a operar, também, em regime especial de entreposto aduaneiro                 |
| 18 <b>especial</b><br>Galpões lonados: necessidades adicionais de armazenagem atendidas de forma rápida e a baixo custo                                      | 24 Governo federal pretende renovar sete terminais portuários em 2017                             |
|  | 24 Nakata abre novo Centro de Distribuição  |
|  | 24 HBSIS lança plataforma completa para gerenciamento de operações logísticas                     |
|  | 24 Após investimentos de R\$ 30 milhões, RIOgaleão Cargo garante padrão internacional de operação |

Crown.....	7
Fenatran.....	21
Fronius .....	22
GKL.....	12
Illos .....	11
MetalShop .....	15
MMT.....	23
Movimat.....	19
Retrak .....	4ª Capa
SZ Laboratórios .....	9
TGA.....	17
TVH.....	8
Vinnig .....	20



RESERVE ESTA DATA

15

AGOSTO

TOP DO  
TRANSPORTE  
2017



onde embarcadores e transportadores de cargas se reúnem para homenagear as empresas Top do Transporte 2017 eleitas pelo mercado.

## ETAPAS

### Fevereiro e Março

Envio do convite para 4.000 embarcadores de cargas, de 14 ramos industriais, para participar da 11ª Pesquisa Nacional dos Fornecedores de Serviços de Transportes.

### Março, Abril e Maio

Envio da cédula de votação eletrônica, para os eleitores darem notas de desempenho aos fornecedores de transportes, relativas a 5 parâmetros de performance.

### Junho

As Editoras Frota e Logweb tabulam os votos recebidos e checam se as transportadoras indicadas operam de fato na especialidade.

### Julho

As transportadoras rodoviárias de cargas, eleitas nas 17 categorias da premiação, são comunicadas da sua indicação ao Prêmio Top do Transporte 2017.

### Julho e Agosto

Produção das edições especiais das revistas FROTA&Cia e LOGWEB, que trazem o ranking e as notas das empresas eleitas como Top do Transporte 2017.

### Agosto

Cerimônia de premiação, com a participação das transportadoras eleitas e dos representantes da indústria que as indicaram.

Realização

editora  
**Frota**

GRUPO  
**Logweb**

Saiba mais em [www.topdotransporte.com.br](http://www.topdotransporte.com.br)

16 a 19  
OUTUBRO  
2017

MOVI  
MAT

Salão Internacional da Logística Integrada



Intralogística



Multimodalidade



Sistemas  
de Gestão

www.  
expo  
movimat  
.com.br

► AGORA EM NOVO LOCAL  
SÃO PAULO EXPO - SP - BRASIL

Organização e Promoção: /  
Organization and promotion:

 Reed Exhibitions  
Alcantara Machado



Sabe onde  
você encontra  
as melhores  
soluções em  
automação  
de armazéns  
da FISPAL?

**DEMATIC**  
[www.dematic.com.br](http://www.dematic.com.br)



No mesmo  
lugar em que  
você encontra  
as melhores  
soluções em  
movimentação  
de cargas:  
**estande C131**

**STILL**  
[www.still.com.br](http://www.still.com.br)



Deixe a RETRAK  
movimentar seus  
produtos



Transpaleteira  
Elétrica  
2,75t



Empilhadeira  
Elétrica Patolada  
1,6t



Empilhadeira  
Elétrica Retrátil  
2,0t



Empilhadeira a  
Combustão de Contrapeso  
2,5t



Empilhadeira Elétrica  
de Contrapeso  
2,0t



Empilhadeira Linde  
até 18,0t

 **Retrak®**  
Aluguel de Empilhadeiras

(11) 2431-6464  
[www.retrak.com.br](http://www.retrak.com.br)

