

REVISTA Logweb

referência em logística

| www.logweb.com.br | edição nº 199 | Maio 2019 | R\$ 22,00 |



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

SISTEMAS DE ARMAZENAGEM

automação
envolve diversos
recursos



Vencedores
do IFOY 2019

Inclui Suplemento
Modal
Marítimo

**PRECISA ENVIAR
UMA ENCOMENDA?
MANDE BEM
COM A RTE RODONAVES.**

rte.com.br

8



Realizar mais de **60 mil coletas e entregas** por dia com segurança e pontualidade faz da RTE Rodonaves sinônimo de eficiência por onde passa.

São mais de **3.500 cidades** atendidas em **12 estados e no Distrito Federal**.

É a agilidade que você precisa e a sua mercadoria nas mãos de quem está na estrada conectando pessoas há quase **40 anos**.



COM A
RTE RODONAVES,
SEMPRE CHEGA

bem

RTE **RODONAVES**
TRANSPORTES

Publicação, especializada em logística, da Logweb Editora Ltda.

Parte integrante do portal
www.logweb.com.br

**Redação, Publicidade,
Circulação e Administração**

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

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

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

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

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

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

Administração
Wellington Christian Borsarini
admin@logweb.com.br

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

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

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

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

Diagramação
Alexandre Gomes

Tecnologia na logística

Sem sombra de dúvidas, podemos dizer que esta edição de *Logweb* está focada na tecnologia aplicada aos mais diversos segmentos da logística.

A começar pela nossa matéria de capa, sobre sistemas de armazenagem, onde a Logística 4.0 tem o apoio de softwares sofisticados, câmaras 3D, sensores, leitores de códigos de barras, Tags, radiofrequência, scanners, sistemas de visão, balanças eletrônicas de extrema precisão, ERP, WMS e WCS, entre outras ferramentas. Interessante este destaque, que mostra que automação na área de armazenagem é um caminho sem volta.

Ainda falando de tecnologia, temos a matéria abordando a Internet das Coisas e o Business Intelligence como ferramentas para eliminar a variabilidade no Supply Chain. Além de focar esta questão, também são mostrados os papéis do IoT e do BI nesta nova realidade do Supply Chain e os benefícios que eles trazem, além do custo de implementar estas tecnologias e o emprego destes dois conceitos em nível mundial.

Mais tecnologia: o desenvolvimento de uma torre de controle de logística para o monitoramento em tempo real da entrega de medicamentos. Aqui, entre outras tecnologias, está a Inteligência Artificial, que permite a criação de um modelo preditivo a partir dos dados coletados.

Até no suplemento "Modal Marítimo" a tecnologia se faz presente: o projeto da primeira Smart Chain City no Polo Multimodal Pecém envolve a tecnologia desde o desenvolvimento desta moderna plataforma logística e industrial até o uso de blockchain para rastrear uma cadeia de produção ou cargas que viajam pelo oceano.

Na matéria que foca os vencedores do IFOY 2019 também vemos tecnologia nos equipamentos e sistemas apontados como os melhores da intralogística. Muitos deles com representantes no Brasil.

Já o nosso entrevistado da edição, Luiz Vergueiro, fala de sua chegada ao Mercado Livre para comandar as operações logísticas e as estratégias da empresa para oferecer uma experiência de compra ainda melhor para os seus consumidores.

E mais, ainda nesta edição: a logística para o consumidor final como destaque de uma startup, a logística em uma rede de franquia de tintas em expansão, as consequências da falta de dados sobre incêndios e a cobertura do workshop do CIST – Clube Internacional de Seguros de Transportes sobre a gestão dos riscos e seguro do transporte de carga.

Para finalizar, saindo da tecnologia vamos ao extremo ao destacar o uso de bicicletas e patinetes elétricos nas entregas em São Paulo, proporcionando ganho de tempo e diminuição da emissão de gases poluentes.

Os editores



@grupologweb



Portal.e.Revista.Logweb



@logweb_editora



logweb_editora



Canal Logweb

capa

16 Sistemas de armazenagem: automação envolve os mais diversos recursos, num caminho sem volta



32 Luiz Vergueiro chega ao mercado livre para comandar as operações logísticas

6 tecnologia

Internet das Coisas e Business Intelligence são ferramentas para eliminar a variabilidade no Supply Chain

10 evento

Para FIESC, Logistique é um importante fórum para se debater a infraestrutura logística catarinense

12 coluna SETCESP
Circular altera regras de averbação de embarques

14 evento
Brasil Log 2019, que acontecerá em Jundiaí, SP, vai reunir as empresas de ponta do segmento

14 notícias rápidas

22 comodidade
Startup de logística, Pegaki aumenta seu alcance com nova solução focada no consumidor final

26 intralogística
Vencedores do IFOY 2019 são premiados na Áustria. Logweb foi jurada

34 evento
CIST promoveu workshop sobre gestão dos riscos e seguro do transporte de carga

36 premiação
Top do Transporte 2019: Pesquisa que aponta as melhores transportadoras já está quase concluída

38 logística no varejo
Como é a logística em uma rede de franquia de tintas em expansão com o foco na Grande São Paulo e interior?

41 tecnologia
Torre de controle de logística permite monitoramento em tempo real da entrega de medicamentos

43 evento
W6connect Supply Chain Summit Brazil 2019: o foco é nas novidades

44 mobilidade
Bicicleta e patinete elétrico ganham as ruas realizando entregas em São Paulo

48 segurança patrimonial
Ausência de dados sobre incêndios prejudica ações preventivas

50 fique por dentro

ECONOMIA - INSTITUTO LOGWEB

46 Piketty e os outros

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

28

Modal Marítimo
Infraestrutura e Integração

A melhor solução para o seu
armazém vertical

RRE-H

Se a sua operação necessita de
um equipamento para corredores
estreitos e máxima produtividade
em altas elevações, a **TOYOTA**
tem a solução perfeita.



Modelo RRE-H, com capacidade de até 2,5 toneladas,
elevação máxima de até 13 metros.



RRE-H é a escolha certa para operações que exigem alto desempenho, sem comprometer a segurança do operador e a integridade da carga com exclusivo e patenteado sistema TLC (Transitional Lift Control), que permite elevar e descer os garfos suavemente, sem vibração e choque, mesmo na velocidade máxima, o que garante manter a integridade da carga.

Encontre a Toyota mais perto de você no site www.toyotaempilhadeiras.com.br

Central de Atendimento +55 11 3511-0400

/ToyotaEmpilhadeira

/toyota-empilhadeiras



ToyotaEmpilhadeiras

TOYOTA
EMPILHADEIRAS

Internet das Coisas e Business Intelligence são ferramentas para eliminar a variabilidade no Supply Chain

Em época de alta demanda de clientes por novas experiências, esperar que os varejistas atendam todas elas com exatidão pode ser frustrante. No ano passado, apenas o comércio eletrônico obteve alta de 13,5% com as compras de Natal, segundo o E-bit.

Atender a essas demandas e expectativas dos consumidores não é tarefa fácil, nem todos conseguem atingir esse patamar e um dos problemas é que o Supply Chain ainda não está no centro dos negócios das empresas. Essa é a visão de Ricardo Ekerman, Principal Value Engineering da Infor para o Brasil (Fone: 11 5508.8800).

Para ele, além de não fazer parte das estratégias das organizações logísticas, o Supply Chain tem um inimigo que muitos desconhecem: a variabilidade.

"A prática de 'apagar incêndios' tem custo alto para as empresas que não possuem um banco de dados sobre o comportamento de sua cadeia logística e, como resultado desse problema, não conseguem identificar e se antecipar aos problemas. Segundo a consultoria Capgemini, quase metade das empresas ainda utilizam métodos tradicionais, como telefone, e-mail e fax, para interação com seus fornecedores e toda a cadeia de suprimentos", explica o diretor de inovação da Infor.

E qual a alternativa? Para Ekerman, a transformação digital do Supply Chain trouxe como um dos principais benefícios a possibilidade de eliminar a variabilidade e nesse novo patamar, duas tecnologias são fundamentais: IoT, que funciona como um extrator de dados e oferece maior visibilidade do processo, garantindo planejamento e execução

de todas as tarefas, e o Business Intelligence, que tem a função de interpretar as informações recebidas. Associado aos modelos preditivos, como Machine Learning e Inteligência Artificial, o BI oferece insights para ajudar os gestores na tomada de decisões. Aqui, os ganhos são em agilidade e flexibilidade das operações.

"Essas são tendências que vão nortear as estratégias de Supply Chain em 2019 e, segundo Gartner, 50% das grandes empresas usarão AI e IoT para otimizar sua cadeia de suprimentos e reduzir custos logísticos", avalia Ekerman.

Variabilidade

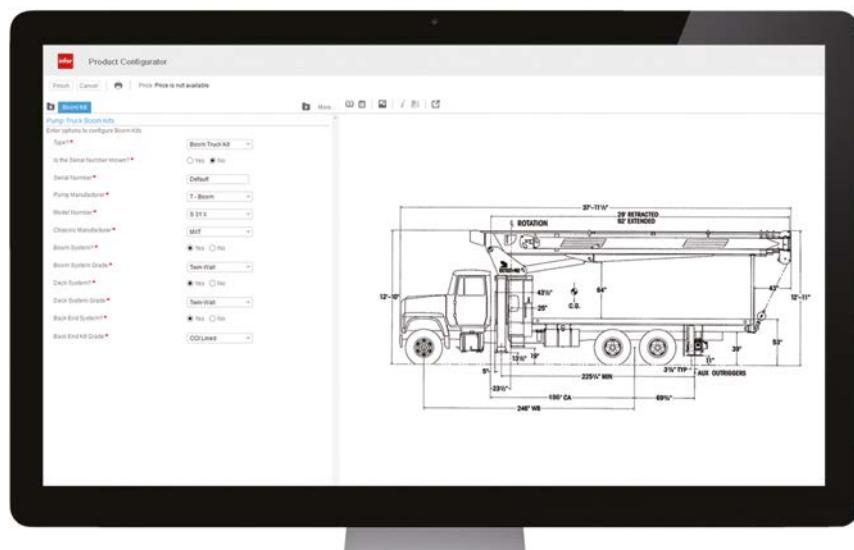
Mas, antes de comentar sobre as características e as vantagens destas duas tecnologias, o diretor de inovação da Infor ressalta a variabilidade dentro do Supply Chain.

"De acordo com a Capgemini, apenas 15% das corporações afirmam que os dados da sua cadeia de suprimentos são usados para tomada de decisões. Uma vez que os

dados não são utilizados, as empresas não conseguem identificar ou antecipar os problemas. E quem não se planeja, paga caro. Ainda mais em um país de proporções continentais e que não investe em infraestrutura logística como o Brasil. O custo logístico, de acordo com a Ilos – Instituto de Logística e Supply Chain, corresponde a 12,3% do PIB brasileiro e consome cerca de 10% do faturamento das empresas do setor."

Ainda de segundo Ekerman, há duas dimensões quando o assunto é o entendimento e gestão da variabilidade do Supply Chain: uma tecnológica e outra processual.

Na dimensão tecnológica, como já mencionado, as organizações ainda se encontram num estágio muito rudimentar de conseguir capturar e usar dados para tomar decisões. Dados não disponíveis, disponíveis com um lag de tempo ou cobertura inadequada, ou mesmo dados não confiáveis, impedem que as organizações tomem decisões baseadas em fatos. Adicionado a isto, muitas empresas não usam soluções tecno-



lógicas para processamento destes dados usando ferramentas como planilhas para planejar e controlar a execução do Supply Chain. "Portanto, a identificação da variabilidade é feita tardivamente, o entendimento de sua causa nem sempre é fácil e o tempo de resposta a ela ainda é lento e, muitas vezes, ineficaz."

Do ponto de vista de processos, a redução da variabilidade também se mostra complexa. Pois esta exige que os executivos de Supply Chain revejam suas estratégias e táticas, redesenhem processos, negoçiem com fornecedores (incertezas no suprimento), clientes (incertezas e concentração temporal da demanda) e prestadores de serviços logísticos (incertezas nas rotas



Ekerman: "A prática de 'apagar incêndios' tem custo alto para as empresas que não possuem um banco de dados sobre a sua cadeia logística"

multimodais). Nem sempre as empresas têm estrutura, dados, ferramentas ou poder para negociar com as partes para identificar as origens e estabelecer um plano de ação para reduzir as variabilidades. Por fim, há variabilidades que são intrínsecas ao mundo dos negócios. Nestes casos não é possível ação mitigadora e, sim, é necessário que se criem estratégias e modelos de Supply Chain que garantam a flexibilidade e agilidade para responder às incertezas, mantendo o nível de serviço a custos aceitáveis.

"Com o surgimento do conceito de Transformação Digital e de tecnologias como Cloud, pIoT e Inteligência Artificial, as empresas estão começando a enten-

der como a tecnologia poderá ajudar a abordar a variabilidade do Supply Chain: capturando informações em tempo real, de ponta a ponta na cadeia, com processamento das informações de forma ágil e inteligente, será possível os executivos de Supply reagirem com agilidade e eficácia aos desvios ocorridos na execução."

Ekerman destaca que as empresas historicamente têm feito enormes investimentos em tecnologias transacionais (ERPs) e não se ativeram ao potencial das tecnologias que apoiam a tomada de decisão (algumas, inclusive, já existem há décadas). Desta forma, foi garantido que os CFOs tivessem os dados corretos e adequados da operação de forma ágil e rápida. Em geral, resultados financeiros e dados como receitas e custos. Porém, resultados de uma operação muitas vezes ineficiente.

"Com o advento do celular, 4G, sistemas na nuvem e outras tecnologias, surgiu

Bauko

LÍDER EM LOCAÇÃO DE EMPILHADEIRAS.



Entre em contato e solicite um orçamento.

(11) 3693.9339

baukomovimentacao.com.br

Locação com o melhor custo benefício.

Pós Venda.

Equipe técnica especializada.

Peças a pronta entrega.

Venda de Novas e Seminovas.

Mais de 3.000 equipamentos locados.

o conceito da Transformação Digital, que tem três objetivos centrais: 1) incrementar a experiência dos clientes/consumidores; 2) tornar o cotidiano dos colaboradores mais dinâmico e eficiente; 3) fazer com que a operação tenha um salto em produtividade. No Supply Chain os benefícios são significativos, tais como fornecer visibilidade da operação em tempo real e dar agilidade e assertividade no planejamento e na tomada de decisões. É importante frisar que o ERP na nuvem será um elemento importante para este processo, pois com a tecnologia cloud, as integrações e acessibilidade aos dados nesta grande rede de informações serão mais ágeis, seguras, robustas e escaláveis", ressalta o diretor de inovação.

Papel do IoT

Sobre qual será o papel do IoT nesta nova realidade do Supply Chain e quais os benefícios que ele traz, Ekerman aponta que será um dos elementos centrais para dar visibilidade ao Supply Chain em tempo real.

"O Supply Chain nada mais é que a combinação do fluxo de informações – geralmente iniciado na demanda e terminando no fornecedor do fornecedor – associado ao fluxo de produtos – iniciado no fornecedor do fornecedor até chegar ao cliente. No Supply Chain atual há alguma disponibilidade de informação sobre demanda e sobre o que ocorre dentro das quatro paredes de uma empresa. Entretanto, quando se pergunta onde está meu pedido?, o que meu fornecedor está produzindo?, quando ele irá embarcar os insumos necessários para eu produzir?, a coisa muda de figura. O IoT, associado a uma plataforma de planejamento e controle na nuvem, irá compor o modelo de gestão do Supply Chain no futuro. Uma Torre de Controle do Supply Chain processará informações de um repositório de dados que será alimentado por diversas fontes fluindo por interfaces com fornecedores, clientes, prestadores de serviços e sensores/dispositivos ligados a equipa-

mentos (caminhões, navios, contêineres, armazéns). Com este grande volume de dados processados por ferramentas que usem Machine Learning, Inteligência Artificial e algoritmos de otimização, os gestores poderão planejar melhor, atuar nas áreas com oportunidades de melhoria – por exemplo, redução da variabilidade de algum modal de transporte – e reagir com mais agilidade em eventos não previstos."

Ainda na opinião do diretor de inovação da Infor, um planejamento otimizado permite atender clientes dentro de um SLA com menores custos operacionais e níveis de estoques otimizados. Agilidade na resposta a eventos imprevistos garante a execução do plano, permitindo uma reação rápida a eventos exógenos não controláveis. Inteligência Artificial e Machine Learning permitirão aos executivos entender melhor o comportamento de seu Supply Chain, identificando áreas de oportunidades de ganho operacional, e simular qual será o resultado de seu plano, baseado em alimentação de dados reais. A visibilidade também permitirá que se tenha gestão de segurança – por exemplo, geo-fences para caminhões, previsão de descarrilamento de trens baseado em monitoramento das rodas dos trens – e prover clientes de dados real time de onde e como estão os produtos por eles comprados. Em suma, ao final, a empresa terá clientes satisfeitos a um custo competitivo, criando um diferencial contra a concorrência.

Tecnologias Machine-to-Machine (M2M), onde equipamentos falarão entre si, permitirão que, novamente associados a algoritmos inteligentes, máquinas e equipamentos possam tomar decisões sozinhos, tais como um avião desviar do outro que esteja em rota de colisão ou que um caminhão seja desligado se sair de uma determinada margem de distância de seu percurso planejado. Outra forma de uso de M2M serão replanejamentos automáticos do Supply Chain em função de desvios identificados pelos dispositivos de monitoramento.

Desafios

Sobre os desafios para adoção do IoT no Supply Chain, Ekerman diz que, segundo Thomas Insight (<https://blog.thomasnet.com/3-challenges-of-internet-of-things-adoption>), há três principais razões que impedem o Supply Chain de usufruir integralmente do IoT:

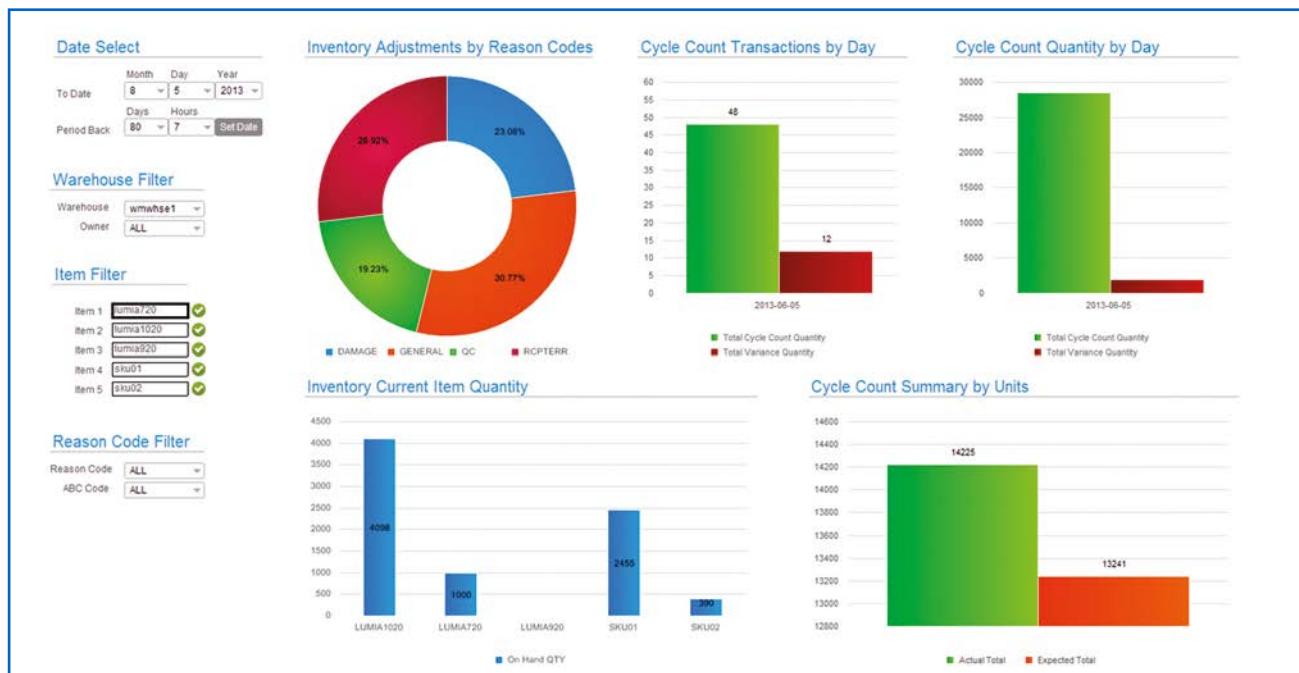
1. Segurança e confidencialidade: considere o número de pontos monitorados por dispositivos e sensores no Supply Chain de uma grande organização, considerando-se o uso extensivo de IoT na cadeia. Imagine agora a quantidade de informações fluindo destes sensores, trafegando por distintas tecnologias até chegarem ao repositório de dados instalado na nuvem. Fica claro o desafio que se coloca em garantir que os dados fluirão para ou do repositório sem a possibilidade de serem interceptados, alterados ou copiados;

2. Confiabilidade e integridade: as decisões a serem tomadas pelos gestores e ferramentas utilizadas dependerão da qualidade da informação e que esta chegue na frequência e no volume esperados. Caso haja algum problema de conectividade, cria-se a necessidade de garantir um sistema redundante que evite a interrupção do fluxo das informações;

3. Escalabilidade: para fazer que sistemas de IoT obtenham escala, a indústria terá que criar soluções que atendam de forma flexível necessidades distintas em indústrias distintas, e que sejam de fácil integração com outras ferramentas tecnológicas (ERPs, por exemplo).

Papel do BI

Sobre o papel do BI nesta nova realidade do Supply Chain, o diretor de inovação da Infor lembra que, se o IoT é um pilar para gerar e processar dados, o BI terá como função primordial permitir aos executivos analisar e interpretar as informações recebidas. Associado a tecnologias como modelos preditivos, Machine Learning e Inteligência Artificial, o BI moderno não mais apenas mostra como foi o passado, mas



oferece insights do que deve acontecer no futuro para ajudar os gestores na tomada de decisões.

“Podemos dizer que o IoT será uma das fontes de dados que alimentará o repositório, mas o BI será a solução que processará as informações das organizações de modo que estas possam ser lidas, analisadas e interpretadas, resultando em processos de tomada de decisão superiores.”

Ekerman também lembra que a visibilidade intuitiva e gráfica de dados, associada às tecnologias mencionadas de Machine Learning e Inteligência Artificial, permitirão aos executivos extrair rapidamente de uma base de dados gigantesca as informações relevantes para controlar, monitorar, analisar e prever o desempenho de suas operações. Com este arsenal de informações, os executivos poderão atuar para melhorar a rentabilidade, reduzir custos e evitar despesas necessárias.

Custo de implementar o BI

Ekerman destaca que o custo da implementação e operação de um BI hoje pode variar muito, pois há muitos produtos no mercado com características bastante distintas.

No que tange a custo, há BIs extremamente acessíveis (US\$ 10/usuários/mês).

Este modelo “barato” de BI fomentou a proliferação de soluções departamentais. Isto aumenta o TCO desta solução e reduz a qualidade da informação pelo fato de que cada repositório traz conceitos de negócios distintos, ou seja, não há uma camada semântica única.

Outro modelo já estabelecido é o dos BIs centralizados. Aqui o custo per capita sobe e, adicionalmente, apresenta-se o problema do esforço necessário para criar os repositórios analíticos com qualidade e robustez. Projetos típicos aqui apresentam enormes incertezas no custo e no seu sucesso.

Numa linha mais moderna, segundo Joaquim Fanton, gerente de Vendas Sênior da Infor, especialista em BI, o Infor Birst tem um valor anual relativamente maior, porém não exige o desenvolvimento manual de repositórios analíticos, devido à tecnologia Automated Data Refinement (ADR), que utiliza Inteligência Artificial e Machine Learning para criar os repositórios analíticos de forma automatizada. Esta tecnologia traz uma série de benefícios comparados às tecnologias tradicionais de BI, como agilidade na implementação – redução de 80% do esforço tipicamente necessário – e uma camada única de dados que pode ser

acessada por qualquer área da empresa, estabelecendo o “single version of the truth”. Com esta tecnologia, o payback dos projetos de BI torna-se muito menor e o risco de o custo do projeto explodir cai exponencialmente.

Emprego generalizado

O diretor de inovação da Infor também lembra o emprego destes dois conceitos deve ocorrer em nível mundial, ressaltando que o IoT já é uma realidade: RFID, Transponders Aeronáuticos e sistemas de GPS são modalidades já bem difundidas e maduras. Outro exemplo são as pulseiras esportivas e os relógios inteligentes. “Porém, as expectativas são de que esta tecnologia ganhe uma escala gigantesca nos próximos 5 – 10 anos: algo como um trilhão de equipamentos conectados até 2025 (*What the Internet of Things (IoT) Needs to Become a Reality – by Freescale*).”

Ainda segundo Ekerman, os BIs são definitivamente uma realidade, porém seu uso e benefício ainda estão abaixo do potencial máximo. Uso de múltiplas plataformas, base de dados não confiáveis e incompletas fazem com que o uso dos BIs traga resultados abaixo do potencial desta ferramenta.

Para FIESC, Logistique é um importante fórum para se debater a infraestrutura logística catarinense

O presidente da Federação das Indústrias de Santa Catarina, Mário Cesar de Aguiar, elege a Logistique – Feira de Logística e Negócios Multimodal de Cargas como um importante fórum para se discutir a infraestrutura de logística e transportes de Santa Catarina.

O evento acontece nos dias 27, 28 e 29 de agosto, no Complexo de Exposições Expoville, em Joinville, SC, e é organizado pela Zoom Feiras & Eventos (Fone: 49 3361.9200), tendo a Logweb (Fone: 11 3964.3744) como parceira comercial, além de mídia e catálogos oficiais.

“O Estado já tem uma vocação natural, por ser uma excelente plataforma logística, e assuntos relacionados à logística precisam ser discutidos com a sociedade, com os setores produtivos. A Logistique é extremamente importante para isso e é devido a essa relevância que desde a edição passada apoiamos institucionalmente o evento”, destaca Aguiar, referindo-se ao evento que deve reunir os principais players dos setores portuário, da navegação, comércio exterior, transporte multimodal, logística e tecnologia da informação (TI).



Aguiar: “Assuntos relacionados à logística precisam ser discutidos com a sociedade, com os setores produtivos. E a Logistique é extremamente importante para isso”



Martorano: Santa Catarina tem um complexo portuário que movimenta 19% dos contêineres operados no país e um setor industrial de grande relevância

Logística”, diz Martorano, completando: “Já participei da edição anterior como palestrante, e constatei claramente isso”.

Aguiar e Martorano se reuniram com lideranças empresariais e políticas no dia 24 de abril último, no Porto de Itajaí, para apresentação, pelo Grupo Técnico da BR-101, da FIESC, de pacote de obras que totaliza cerca de R\$ 2,7 bilhões em investimentos que podem melhorar

substancialmente a mobilidade da BR-101 Norte entre Garuva e Palhoça. Aguiar ressalta que é preciso garantir o futuro da BR-101, dadas as condições atuais de comprometimento do eixo litorâneo, que é estratégico para a logística catarinense, do Brasil e do Mercosul.

“A rodovia permite o acesso aos portos catarinenses. Além disso, é a principal via utilizada pelo intenso fluxo turístico destinado a Santa Catarina”, afirma Aguiar.

O diretor da Logistique, Leonardo Rinaldi, destaca a importância da discussão de temas como estes durante o evento, que promove em paralelo congresso onde a logística é debatida por especialistas. “Temas como a infraestrutura logística de nosso Estado são de extrema importância e precisam ser debatidos. Fomentar essas discussões também é papel da Logistique”, finaliza Rinaldi.

Logweb

Mais informações no endereço
www.logistique.com.br



ELECTRIFYING



STILL RX 20

A empilhadeira elétrica mais vendida da STILL,
agora com ainda mais desempenho, mais dinamismo
e mais alcance com uma única carga de bateria.

International Forklift of the Year



Vencedor do Prêmio
Internacional de
Empilhadeiras 2018

member of

INTRALOGÍSTICA
CONECTADA

(11) 4066-8100
www.still.com.br

first in intralogistics

STILL
KION SOUTH AMERICA

Circular altera regras de averbação de embarques

Em 25 de junho de 2018, entrou em vigor a Resolução CNSP 361/2018, que altera as condições gerais do seguro de RCTR-C, no que diz respeito à averbação dos embarques.

Em que pese o dia que menciono a resolução e sua plena validade desde a data, venho alertar ao público que houve, além desta resolução, uma circular (emitida em 19/03/2019 pela SUSEP – Superintendência de Seguros Privados) que descrevo abaixo e isso me faz pensar sobre a subjetividade do texto, tanto da resolução, como da circular, e seu conteúdo que deixa o setor de transporte rodoviário de cargas em risco, dependendo da leitura e análise de algum fato relevante, como um roubo de cargas no qual pode haver um julgamento favorável ao que está escrito em desfavor ao transportador segurado.

O Art. 21, das Condições Gerais do seguro de RCTR-C, passou a ter a seguinte redação:

O segurado assume a obrigação de averbar, junto à Seguradora, todos os embarques abrangidos pela apólice, antes da saída do veículo transportador, com base nos Conhecimentos emitidos, em rigorosa sequência numérica, mediante a transmissão eletrônica do arquivo do Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e), no padrão estabelecido na legislação, ou documento fiscal equivalente.

Parágrafo único. Após a averbação do seguro, nos casos em que for obrigatória a emissão do Manifesto Eletrônico dos Documentos Fiscais (MDF-e), deve o segurado, mediante transmissão eletrônica, efetuar a entrega do arquivo completo desse documento, no padrão estabelecido na legislação, também em rigorosa sequência numérica e antes do início da viagem (NR).

Como podemos observar, a partir da nova redação, a averbação do seguro

de RCTR-C deve ser realizada através do CT-e relativo a cada Nota Fiscal.

Além disso, a Circular nº 586, de 19/03/2019, que trata da averbação antecipada e corrige o texto do Artigo 21 mencionado, ratificando o texto e incluindo o RCF-DC, evidencia e exige também o envio e a validação do MDF-e antes da viagem, trazendo, assim, uma enorme insegurança nas operações de coleta das empresas transportadoras, principalmente nos casos em que isso ocorre em regiões de maior vulnerabilidade.

No documento fica claro que por determinação dessa resolução os embarques devem ser averbados “antes do início da viagem” para que tenham cobertura securitária.

Há muitos corretores de seguros que alegam que a condição comercial particular celebrada com cada transportador exime da necessidade e dá condições de cobertura securitária ao transportador. Porém, o mesmo não deve ocorrer com as DDRs (Dispensa de Direito de Regresso), que não são condicionadas comercialmente a cada transportador em sua especialidade. Portanto, alerto aqueles transportadores que possuem seguros próprios, que peçam por escrito para sua seguradora orientações sobre essa nova regra; e aqueles que aceitam as DDRs, devem acordar e ter por escrito e esclarecidas essas questões com as companhias seguradoras dos embarcadores.

Lembro ainda que, pelo Art. 22, da Resolução ANTT nº 4799/2015, todos os embarques devem ter o MDF-e devidamente emitido, embora muitos não se atentem a essa norma, principalmente aos trabalhos efetuados nas grandes metrópoles e nas cidades ao redor, já que muitas transportadoras saem das suas bases em municípios vizinhos às grandes capitais com suas entregas e retornam destas não cumprindo a norma ao pé da letra.

Desta forma, alerto que, além do Conhecimento de Transporte, o MDF-e se traduz em



Marcelo Rodrigues

Diretor de Especialidade de Seguros e vice-presidente do SETCESP – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região

documento essencial para a realização do seguro e liquidação do sinistro.

No caso da estipulação de RCTR-C, os embarcadores que definem essa apólice em nome do transportador e não entregam a este o modelo de operação da mesma, terão problemas em não informar o número de averbação de cada embarque ao transportador, ou seja, quando o embarcador for o responsável em averbar a carga na qual a responsabilidade deveria ser do transportador.

Onde houver casos em que os transportadores não tenham acesso às averbações feitas pelos embarcadores e, por consequência, não tiverem o número dessa averbação, isso travará a emissão do MDF-e, não sendo possível, assim, que os veículos saiam de suas operações por falta de documento fiscal obrigatório, incorrendo em ato fora da legislação vigente. Além disso, ainda não haverá cobertura securitária sobre a apólice de RCTR-C, uma vez que está em trânsito sem o devido documento fiscal.

A reflexão principal deste artigo é, no meu ponto de vista, a insegurança que o texto da resolução e da circular traz, principalmente nos casos e nas ocasiões de coleta nos embarcadores de cargas, nas quais se retiram as cargas e as trazem para as unidades emissoras documentais dos transportadores, para que seja feita a documentação necessária para averbação, ou seja, operacionalmente é impossível de se cumprir a exigência da forma como está escrito na resolução.

Conheça melhor os serviços do SETCESP em www.setcesp.org.br.

LOGOWEB

Redesenhando cadeias de valor com uma plataforma disruptiva

M3
MW MODERN Logistics

Insatisfeito com a infraestrutura atual do país?

A **MODERN** oferece para sua empresa uma solução integrando todo o ecossistema, mitigando riscos e otimizando a cadeia com sustentabilidade.



Conectividade
+ Segurança
= Economia



Mobilidade
+ Acessibilidade
= Eficiência



Compartilhamento
de Recursos e
Ganho em Escala



Distribuição
em Real Time

M3
MW MODERN Logistics
Soluções que geram negócios.

(11) 4063-9338 / (92) 3090-0403

WWW.MODERN.COM.BR

[f /MODERNLOGISTICS](https://www.facebook.com/MODERNLOGISTICS)

[in /COMPANY/MODERNLOGISTICS](https://www.linkedin.com/company/modernlogistics)

Brasil Log 2019, que acontecerá em Jundiaí, SP, vai reunir as empresas de ponta do segmento

Já tem data definida a sétima edição da Brasil Log – Feira Internacional de Logística: de 11 a 13 de setembro próximo em Jundiaí, SP. O evento é organizado pela Adelson Eventos (Fone: 11 4526.2637) e tem a Logweb Editora (Fone: 11 3964.3744) como parceira comercial, além de ser a mídia oficial e responsável pela elaboração do catálogo do evento.

A organizadora espera cerca de 65 expositores, de todos os setores que englobam o universo logístico, desde a mão de obra especializada até movimentação de cargas

e outros serviços, e cerca de 5 a 7 mil pessoas de todo o país ao Parque Comendador Antônio Carbonari – Parque da Uva.

O espaço onde o evento será realizado possui área de 53.000 m², dividida em três pavilhões cobertos com cerca de 4.000 m² de áreas para os estandes, além de uma extensa área externa. O evento deve contar, ainda, com test drive de empilhadeiras e caminhões.

Veja a seguir mais um dos expositores do evento, incluindo a linha de produtos e serviços e o que espera da Brasil Log.

TI Tech Solutions

Esta é a primeira participação da TI Tech Solutions (Fone: 11 3963.3930) na Brasil Log. "Entre os motivos que nos levaram a participar da feira está o objetivo de nos consolidarmos na região, já que também estamos em Jundiaí", diz Simone de Fátima Abade, gerente de Negócios e Projetos da empresa.

Ainda segundo Simone, as perspectivas da TI Tech Solutions em relação ao evento são de geração de leads

nos segmentos de indústria, varejo e logística. "Para isto, também faremos o lançamento de software e automação para Gestão de Pátio."

A linha de produtos/serviços da empresa que serão mostrados no evento inclui: solução de picking by voice, solução de WMS, coletores, leitores, impressoras térmicas e etiquetas adesivas. Já a linha completa inclui: AIDC, automação, TI, software, manutenção e serviços. 



Notícias Rápidas

Finder Log oferece consultoria logística

Visando suprir as necessidades e os desafios logísticos enfrentados pelas empresas que enviam mercadorias para seu público final é que foi criada a Finder Log (Fone: 11 2306.6328), empresa que simplifica o processo de contratação de transportes para os clientes de diversos segmentos, buscando no mercado o melhor operador. "A rede de entregas da Finder Log conta com oito operadores parceiros, que oferecem infraestrutura sistêmica, infraestrutura operacional, desburocratização de processos administrativos e operacionais, mão de obra especializada, SAC, redução de custos, entrega dentro do melhor prazo e um diferencial, que é a abrangência nacional, contando com Centros de Distribuição em várias cidades do Brasil", explica Joelma Mendes, fundadora e diretora da Finder Log. A empresa atua nos segmentos de e-commerce, impressos e farmacêuticos e possui clientes como Bifarma, Cobasi, Bebecê Calçados, Creci-SP, Boccati Vinhos e Drogaria Liviero.



ALIANÇA

HAMBURG SÜD

Sistemas de armazenagem: automação envolve os mais diversos recursos, num caminho sem volta

Tudo para fazer com que este segmento também se adapte à Logística 4.0, em nome da maior eficiência, inundando os gestores com informações que facilitem a obtenção de rápido tempo de resposta para ajuste de operações e indiquem o desempenho de cada processo.

Automatização dos sistemas de armazenagem e movimentação de materiais é um caminho sem volta e uma tendência que o mercado brasileiro absorveu de forma positiva, encontrando uma ampla variedade de soluções que podem otimizar processos, reduzir custos e proporcionar alto desempenho nas operações.

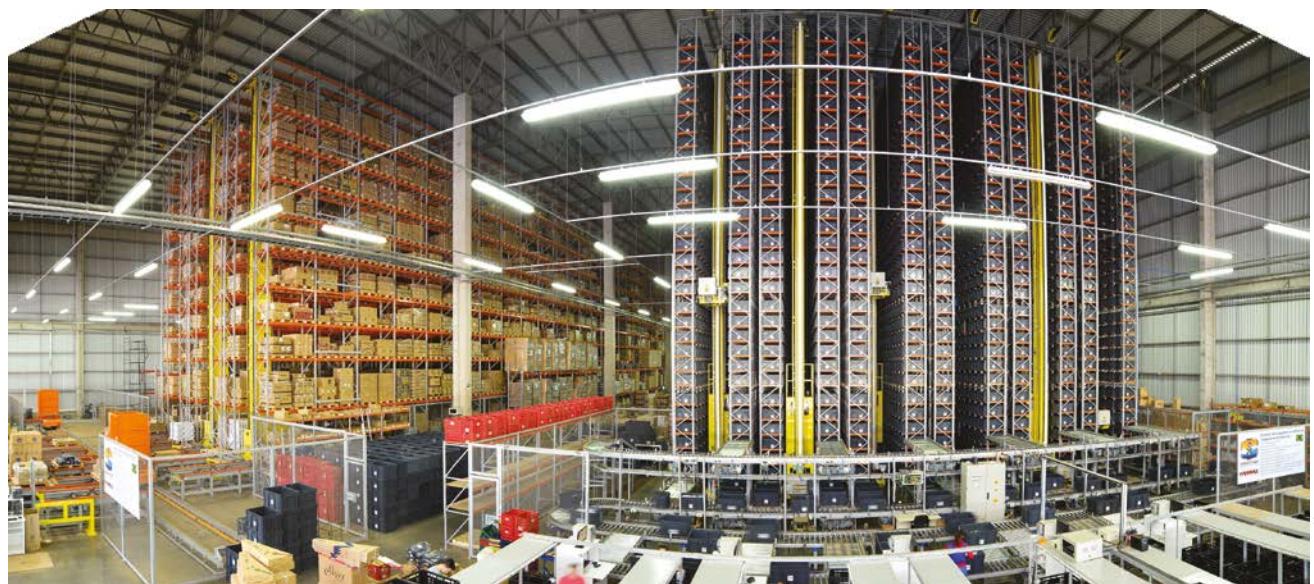
"Vejo como tendência as soluções que se inserem no conceito de alta conectividade e automatização proposto pela Logística 4.0 com apoio de softwares sofisticados, sensores, leitores de códigos de barras, Tags, radiofrequência, scanners, sistemas de visão e outras ferramentas que vêm captando investimentos das empresas

em nome da maior eficiência, inundando seus gestores com informações que facilitam a obtenção de rápido tempo de resposta para ajuste de operações e indiquem o desempenho de cada processo", afirma Jair Alves, presidente da Câmara Setorial de Equipamentos para Movimentação e Armazenagem de Materiais – CSMAM da ABIMAQ – Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Fone: 11 5582.6311).

Alves também vê a popularização de sistemas como robôs autônomos que realizam a movimentação, o transporte, a transferência e a armazenagem de materiais de dimensões, peso e formatos di-

ferentes sem intervenção humana e com alta produtividade. Eles já são utilizados em linhas de produção, de abastecimento, de montagem em fábricas e sua presença vem crescendo em Centros Logísticos por sua independência, flexibilidade e por proporcionarem maior segurança e produtividade, além de serem sistemas versáteis, que podem substituir e integrar-se a outros equipamentos ou sistemas.

"Outra tendência que já é realidade em países da Europa e nos Estados Unidos envolve os sistemas de carregamento e descarregamento automáticos de caminhões em docas com sistemas telescópicos equipados com robôs para o manuseio de pro-



dutos acondicionados em caixas, ou ainda, sistemas telescópicos equipados com garfos elevatórios para carregamento de cargas acondicionadas em paletes. Estas novas tecnologias estão alinhadas com a Logística 4.0", acrescenta o presidente da CSMAM.

Ele também lembra que as mudanças comportamentais do mercado trouxeram desafios importantes e levaram as empresas a dirigir esforços em inovação, oferecendo soluções com conceitos nem sempre complexos, mas que permitiram acompanhar as demandas do mundo contemporâneo, impactado pela quarta revolução industrial, também conhecida como Indústria 4.0: automatização, alta tecnologia, segurança, maior produtividade, integração de sistemas, ergonomia, rapidez na reação a problemas ou ajustes nos processos logísticos, tudo isso a custos baixos e alta eficiência.

"Em todo o mundo, a automatização dos processos logísticos, em qualquer setor

da economia, proporcionou ganhos expressivos para a indústria, melhorou a experiência de consumo, ajudou a desenvolver soluções com menor impacto ao meio ambiente e considerando o ser humano como seu agente colaborador, ou seja, ele passou a ser uma mão de obra melhor valorizada com treinamentos específicos e que faz a diferença na sua criação. É isso que vemos em empresas como Amazon e Ali Baba, entre outras que integram a nova economia e que deverão contribuir ainda mais para o avanço de sistemas de movimentação e armazenagem de materiais."

Um estudo feito pela International Federation of Robotics (IFR), o "2017 World



Alves: Entre os problemas enfrentados no setor está a resistência em aderir a novas tecnologias, pois há a percepção de que a automação está suprimindo postos de trabalho

"Robotic Statistics", aponta que a densidade de robôs nas indústrias manufatureiras atingiu 74 unidades de robôs por 10.000 trabalhadores em 2016, contra 66 unidades por 10.000 trabalhadores em 2015. Por região, a densidade média na Europa é de 99 unidades, nas Américas de 84 unidades e na Ásia, 63 unidades. O Brasil tem uma densidade de robôs muito baixa: 10 unidades.

A densidade de robôs é um padrão de comparação para ter em conta as diferenças no grau de automação da indústria manufatureira em vários países – a Ásia tem registrado maior crescimento, como resultado do alto volume de instalações de robôs nos últimos anos.

NOVIDADE LAGEXPRESS

TODA A EXCELÊNCIA QUE VOCÊ JÁ CONHECE AGORA COM SERVIÇO 100% DE DISTRIBUIÇÃO ATIVO NA BAHIA



FOTO DA FILIAL LAGEXPRESS BAHIA

FILIAL EM SIMÕES FILHO -BA
(71) 3396 1084
GERENCIA.BA@LAGEXPRESS.COM.BR

AP DE GOIÂNIA GO 62 35456333
CATALÃO GO 64 34414474
CAJAMAR SP 11 27143200
BRASÍLIA DF 61 21050060

BAHIA AGORA COM ROTAS DIÁRIAS DE GOIÁS, DISTRITO FEDERAL E SÃO PAULO



LagEXPRESS

lagexpress.com.br

HÁ 34 ANOS, NÃO BASTA TRANSPORTAR, NOSSO OBJETIVO É ENCANTAR



Foto: Cassioli

Fabricação

Em relação à questão se estes sistemas são totalmente fabricados no Brasil ou ainda dependem de componentes importados, Alves esclarece que temos um mercado dividido entre produtos de fabricação nacional e os importados, que têm um custo-benefício interessante e compõem as soluções que estão instaladas nas empresas. "Estamos inseridos em um contexto global, onde as empresas fornecedoras de sistemas e equipamentos para intralogística têm plantas em solo nacional e ao redor do mundo, que atendem a projetos também ao redor do mundo, em uma sinergia que não conhece limites físicos para se tornarem viáveis."

Frente a outras nações, o Brasil não deixa nada a desejar, pois nossas empresas se tornaram globais para atender a demandas de largo espectro e é possível desenvolver aqui mesmo soluções alinhadas conceitualmente com outras em qualquer outro país, com a conectividade proposta pela Indústria 4.0 e provendo maior volume de informações para facilitar a tomada de decisão.

Neste contexto, Alves também aborda a questão dos maiores problemas enfrentados pelos fabricantes para a implantação destes sistemas.

Certamente – diz ele – um dos maiores problemas não é a aplicação em si, mas a falta de dados confiáveis quanto à varie-

dade, ao tamanho, peso e volume dos produtos, bem como à quantidade comercializada diariamente de cada produto, pois os processos são realizados a partir de dados inseridos manualmente em planilhas eletrônicas e nem sempre refletem a realidade do estoque, dificultando sobremaneira a seleção dos equipamentos que irão compor o Centro Logístico.

Somado a isso, há a própria resistência das pessoas em aderir a estas novas tecnologias, pois existe uma percepção de que automação está suprimindo postos de trabalho, em vez de agregar valor com a agilização dos processos de separação e distribuição, flexibilidade, redução dos custos, ganho de competitividade e a eliminação de tarefas repetitivas, inseguras e desconfortáveis.

Na questão da confiabilidade dos dados – continua o presidente da CSMAM – ainda existe o desafio do tratamento da informação para facilitar a tomada de decisões e a gestão de uma operação logística completa por parte das empresas desenvolvedoras de soluções globais e que atendam às necessidades das operações, considerando a alta conectividade e a gestão de instalações logísticas de qualquer parte do globo.

"Em relação à resistência das pessoas, sempre sugiro que seja apresentada aos colaboradores uma visão geral da automação de forma a desmistificá-la, mostrando

como funcionará o novo Centro Logístico, e envolvê-los em treinamentos para capacitá-los de forma que atuem em sua gestão, tornando-os parte do processo, pois o conhecimento já estará intrínseco e é uma questão de adaptação às novas tecnologias para que tornem profissionais valorizados e de primeira grandeza.

Uso

Sobre as diretrizes que a CSMAM daria para aquelas empresas que pretendem instalar um sistema de armazenagem, Alves diz que, em linhas gerais, é preciso conhecer o tipo de produto a ser armazenado e distribuído, onde se concentram os pontos de venda ou seus clientes, qual é a localização, a localização do Centro Logístico e, principalmente, qual é a demanda diária. "Com estas informações, um especialista poderá definir os processos de armazenagem, separação e distribuição sob medida para a finalidade a que se destina."

Deve-se levar em consideração a localização, pois Centros Logísticos próximos aos grandes centros têm maior custo e área menor de armazenagem, sendo uma opção a verticalização com a aplicação de soluções como os Miniloads, armazéns automatizados ou Shuttle para a armazenagem, soluções que oferecem maior custo de implantação. Entretanto – continua Alves –, se o Centro Logístico estiver mais afastado, a tendência dos terrenos é ter um custo mais baixo, e se pode instalar Centros Logísticos horizontais com a aplicação de robôs autônomos fazendo a movimentação dos produtos acondicionados em bandejas até o ponto de separação, tornando-os mais econômicos em sua implantação.

"Estão unidas na CSMAM 62 empresas associadas, onde temos os melhores especialistas em sistemas de Movimentação, Armazenagem, Separação e Distribuição de produtos, sendo que estas empresas podem fornecer soluções parciais, simples ou mesmo soluções completas para Centros Logísticos ou áreas de estocagem. O apoio à instalação destes sistemas é feito através

EMBRAGEN PHARMA

SEMPRE NO MESMO
PATAMAR QUE O DA INDÚSTRIA
FARMACÊUTICA.



A indústria farmacêutica estabelece padrões cada dia mais rigorosos para a manutenção e logística de suas cargas. Para a **Embragen Pharma**, tecnologia e expertise em armazenagem precisam estar neste mesmo nível, cuidando de medicamentos e insumos com soluções **sob medida** para cada fabricante. Já são **5 Câmaras Frias** especialmente projetadas operando em sistemas **100% digitais**. É mais do que acompanhar as mudanças do mercado com a tecnologia mais avançada. É Embragen Pharma.

Faça uma visita: 11 3769 3364. Ou, se preferir: sac@embragen.com.br Av. Alexandre Mackenzie, 137 - Jaguaré

**No coração da cidade
de São Paulo, ao lado
das rodovias mais
importantes do Estado.**



EMBRAGEN PHARMA



Foto: ULMA Handling Systems

e inventário em tempo real, pode-se, ainda, selecionar o produto com mais tempo no estoque para ser distribuído.

Mandato

Alves acaba de ser reeleito para a presidência da CSMAM, e seu mandato vai até 2021. E ele diz que o objetivo da nova diretoria da Câmara Setorial é fomentar de forma mais ativa os negócios para seus integrantes dentro e fora do Brasil, com estratégias bem definidas de atuação chançeladas pela ABIMAQ.

"Uma dessas estratégias é a estreita colaboração com a Apex-Brasil, agência do governo que promove negócios e investimentos no exterior, para que os integrantes da Câmara possam ter acesso a mercados e feiras que ocorrem na América do Sul. Outra estratégia de nossa diretoria é buscar articular negócios, com a chancela da ABIMAQ, junto a instituições focadas na produção industrial, como a FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, e associações de classe para que possamos abrir caminho a uma maior cooperação. Nossa gestão será marcada por gerar resultados efetivos para os associados da Câmara e, para tanto, conto com a presença na vice-presidência das empresas Paletrans, Stahlfabrik, Hyster-Yale, Toyota e Saur."

A Câmara é formada por um grupo de líderes dos principais fabricantes de empilhadeiras e sistemas de movimentação e armazenagem de materiais –empilhadeiras, transpaleteiras, guinchos, talhas e troles, carrossel, rebocadores e transportadores, guindastes, pontes rolantes, pórticos, plataformas elevatórias e outros sistemas com afinidades ao segmento – no país e que são associados à ABIMAQ.

A CSMAM tem como missão articular oportunidades de negócios para seus associados, trocar informações que permitem melhor conhecimento do mercado, bem como debater soluções para seus desafios, propondo ideias, soluções e integrações que facilitem a atuação em separado ou conjuntamente. 

das empresas associadas, pois a CSMAM não tem um grupo de consultores renomeados para este fim."

O especialista também revela – com relação aos maiores usuários de sistemas de armazenagem – que, atualmente, os grandes Centros Logísticos de empresas mundiais de e-commerce e sua demanda por rápida resposta nos processos logísticos para atender com velocidade a entrega de produtos tem puxado a automatização e as inovações em sistemas de movimentação e armazenagem de materiais. A experiência de compras se transformou com a tecnologia e as diversas formas de entrega dos produtos, exigindo soluções de intralogística mais ousadas e facilmente integradas para maior gestão dos processos e, com isso, a inovação é um componente fundamental.

"De uma forma geral, as indústrias alimentícia, farmacêutica, automotiva, cosmética e têxtil também desafiam fornecedores e fabricantes a oferecer soluções que tornem a logística mais eficiente, reduzindo custos e que ofereçam alta conectividade e, com isso, movimentam o mercado."

Porém, novos setores estão começando a usar os sistemas de armazenagem, já que a alta demanda por entregas rápidas com acuracidade tem movimentado praticamente todos os setores da indústria. Contudo, os Centros Logísticos são os grandes usuários destas tecnologias por

sua conectividade de forma a interagir na separação e distribuição dos produtos, pois eles têm a missão de abastecer pontos de vendas em tempo real ou, ainda, realizar entregas de produtos com rapidez.

Aliado à rapidez na entrega, é necessário que a logística seja igualmente eficiente e segura de forma a monitorar o produto que está sendo expedido com apoio de dispositivos como código de barras, Tags de radiofrequência, câmaras 3D, sistemas de visão ou mesmo balanças eletrônicas de extrema precisão que determinam os pesos e scanners para verificar o volume dos produtos, garantindo que o que está sendo expedido seja realmente o selecionado. Todo o processo deve ser acompanhando via sistemas ERP (gestão administrativa da empresa), WMS (software de gestão dos estoques) e WCS (controle equipamentos/sistemas), sem intervenção do homem no processo de separação e distribuição.

Para a identificação do produto podem ser utilizadas tecnologias de forma individualizada ou combinadas, pois o processo que definirá a identificação segura do produto dependerá de algumas características de utilização, ou seja, um componente que equipa um avião certamente vai utilizar várias tecnologias redundantes, pois o processo de separação deste produto não admite nenhum tipo de erro. Ao efetuar a separação e distribuição automaticamente



MAIS DE 1700
CIDADES
ATENDIDAS

bis-a-b

SC

Soluções no transporte de encomendas para todos os tamanhos de empresa

O Expresso Princesa dos Campos tem soluções no transporte de encomendas para todos os tamanhos de empresa. Conte com uma operação que interliga mais de 101 agências espalhadas pelo Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e São Paulo. Fale com a gente: temos uma solução perfeita para o transporte de encomendas da sua empresa.

MAIS DE 1700
CIDADES
ATENDIDAS



Princesa dos Campos
ENCOMENDAS

0800421000

Startup de logística, **Pegaki** aumenta seu alcance com nova solução focada no consumidor final

Depois de inovar no segmento de logística no Brasil, conectando e-commerces ao varejo físico para entrega de mercadorias, a Pegaki Tecnologia de Entregas (Fone: 11 3090.6040) amplia sua atuação com uma solução que promete ajudar o consumidor a não perder uma entrega.

Se até então o serviço de pontos de retirada estava restrito às compras feitas em e-commerces parceiros da Pegaki, agora, ele está disponível em qualquer comércio eletrônico do País. Por meio da nova solução, os consumidores poderão se livrar da dependência dos Correios e escolher entre mais de 600 endereços de entrega, como farmácias, shoppings centers e supermercados, inicialmente em São Paulo.

A rede de pontos de retirada da Pegaki disponibiliza a solução para o problema das entregas não realizadas, sem investimento em infraestruturas caras, como lojas próprias ou lockers. O negócio funciona da seguinte forma: o consumidor compra online em e-commerces e retira seu produto no ponto Pegaki mais conveniente, que são estabelecimentos parceiros que funcionam como pontos de retirada. Dessa forma, a Pegaki traz benefícios para todos as partes envolvidas – os consumidores, os e-commerces, as transportadoras e os estabelecimentos que operam como pontos de retirada.

O CEO e fundador da Pegaki, João Cristofolini, explica que a primeira solução criada pela empresa continua funcionando normalmente: os e-commerces



Sócios da startup, da esquerda para a direita: **João Cristofolini** (CEO), **Daniel Frantz** (COO) e **Ismael Costa** (CTO). As novas gerações inovando a logística

parceiros inserem em sua página a opção de entrega por meio dos pontos de retirada da Pegaki e o consumidor escolhe por lá mesmo essa forma de retirada. Mas, agora, a empresa vai além desse modelo e oferece o serviço direto para o consumidor. "A ideia é que ele tenha a liberdade de usar a proposta de logística da Pegaki em todas as suas compras e não esperar que aquele e-commerce seja um parceiro nosso para usufruir dos pontos de retirada", explica.

Para utilizar o serviço da Pegaki, basta que o cliente entre no site da empresa e se cadastre, informando o CEP de sua residência ou de seu trabalho para que a plataforma sugira os pontos de retirada mais próximos daquele endereço. Após escolher o ponto mais vantajoso, o cliente informa em qual e-commerce vai fazer a compra. Ele receberá um e-mail com o endereço do ponto de retirada e um código, que deverão ser utilizados na

página de compra do produto.

"Com isso em mãos basta que o consumidor preencha normalmente a página de compra do e-commerce e, no endereço de entrega, insira o endereço do ponto de retirada. Já o código deve ser inserido no campo de complemento. Esse código entra no sistema da Pegaki e, assim que o produto chegar ao ponto de retirada, o cliente recebe um SMS avisando", completa Cristofolini. Para utilizar esse serviço, o cliente paga uma taxa de R\$ 4,95 por compra.

O CEO está otimista com o lançamento do novo serviço, principalmente porque ele acredita que o modelo já foi bem recebido pelos consumidores no Brasil. "As pessoas não toleram mais atrasos nas entregas, não podem ficar em casa esperando o dia que a encomenda vai aparecer e também não conseguem ir a uma agência dos Correios porque estão trabalhando. Esse modelo

de pick up points dá ao consumidor a possibilidade de ir buscar sua compra em um estabelecimento próximo da sua casa ou do seu trabalho em um horário que cabe na agenda dele", reforça.

Cristofolini também comenta que decidiram trazer os pontos de retirada ao Brasil após ver que o modelo é uma realidade em diversos países, como EUA, França, Inglaterra, Portugal, Rússia e China. Nesses locais, mais de 40% das entregas são realizadas em pontos de retirada. "Sabemos que existem alternativas aos Correios além dos pontos de retirada, mas acreditamos que esse é o modelo mais seguro. Outro fator é que todos ganham: o e-commerce, que não perde a venda; o consumidor, que retira sua encomenda sem problemas; e o ponto de retirada, que atrai mais visitantes ao seu comércio, podendo converter mais vendas."

Crescimento

Cristofolini aponta que a vantagem de não restringir o serviço da Pegaki apenas aos e-commerce parceiros deve ajudar a empresa a crescer no Brasil. "A operação tende a escalar de maneira exponencial ainda este ano. Para 2019, esperamos atingir três mil pontos de retirada, o que equivale à metade das agências dos Correios – a estatal possui aproximadamente seis mil unidades no Brasil. Nossas prioridades são Rio de Janeiro e São Paulo, que representam 50% das entregas do e-commerce de todo o País." Escolhemos as cidades de acordo com o fluxo de e-commerce das mesmas, observamos e oferecemos a solução se percebermos que são muitas encomendas atrasadas e não entregues nessas cidades. No entanto, vale reforçar que o plano de expansão é nacional. Hoje já contamos com mais de 600 pon-

tos de retirada e realizamos mais de 40 mil entregas, número que deve aumentar como esse novo formato", apostava.

Segundo o CEO, a rede de pontos de retirada da Pegaki comporta os mais diversos tipos de estabelecimentos, mas a empresa tem focado especialmente em farmácias, lojas de conveniências em postos de gasolina e shoppings centers. Ele lembra que, nesse modelo, os pontos de entrega se beneficiam com a atração de novos consumidores. "Em média, 30% das pessoas que vão retirar sua encomenda acabam levando algum produto daquele ponto", frisa.

A Pegaki seleciona esses estabelecimentos por funcionarem em um horário de atendimento amplo e, também, por fazerem parte da rotina da maioria das pessoas, sem a necessidade de mudar o trajeto apenas para a retirada. "Mas possuímos pontos em todo o Brasil que



Bem-vindo à Era da Intralogística 4.0

TRANSLIFT
Intralogística 4.0

Inovando a cada dia!

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

Tradição aliada à inovação

A história da Translift mostra como a inovação está em seu DNA. Há mais de 12 anos nossos especialistas desenvolvem projetos e nós fabricamos soluções automatizadas, em regime Turn Key, para a indústria automotiva. Mas este não é nosso único know how. Nós abrimos as portas para a intralogística 4.0, fomos em busca de tecnologia, novos talentos e ampliamos o portfólio de sistemas de movimentação e armazenagem para atender à nova dinâmica da logística. O resultado não poderia ser melhor: tradição e inovação juntas!

Traga seu projeto para a Translift. Nossos especialistas têm a melhor solução para sua empresa.



são comércios dos mais variados tipos”, completa o CEO.

Sobre como são escolhidas as empresas parceiras onde são retiradas as mercadorias, Cristofolini explica que a Pegaki faz a seleção através do perfil do estabelecimento. São considerados aspectos como espaço mínimo disponível de 2 m² para receber os produtos, acesso a internet, mais de um atendente na loja e localização. Os pontos podem receber mercadorias de pequeno porte. “Temos limite de 15 kg e 130 cm na soma da largura mais comprimento mais profundidade da embalagem do pedido. Temos um seguro de até R\$ 300,00 de cada pedido que está no ponto de retirada.”

Por outro lado, o gerenciamento dos parceiros é feito por meio de integração com as plataformas dos e-commerce, transportadoras e via o API (Application Programming Interface, ou Interface de Programação de Aplicações) da Pegaki.

Os pontos de retirada parceiros possuem um sistema online para que possam controlar o recebimento e a entrega das mercadorias do local. Todos os processos necessários podem ser feitos por meio de computador ou até mesmo do celular – o sistema possui também suporte para mobiles. “Além disso, realizamos treinamentos EAD com diversos vídeos explicativos que possuem todas as instruções necessárias para que o parceiro possa consultar a qualquer momento em caso de dúvidas. Se ainda restarem dúvidas após os treinamentos EAD, possuímos uma equipe para ajudar o comerciante do ponto de retirada a tirar dúvidas para que ele tenha todos os benefícios de ser um ponto de retirada parceiro”, explica o CEO.

Benefícios

Cristofolini explica mais detalhadamente os benefícios que este sistema proporciona ao comprador do e-commerce, destacando que o cliente ganha em comodidade, já que pode escolher o

melhor ponto de retirada, dia e horário para que ele mesmo retire sua mercadoria. Ele não precisa estar em casa durante o horário comercial, correndo o risco de mesmo assim não receber o seu produto. Além disso, não é cobrado nada a mais do cliente para retirar sua mercadoria em um dos pontos de retirada parceiro. Assim que a mercadoria chega ao ponto, o cliente recebe um e-mail e SMS comunicando que ele já pode retirar a encomenda. Quem utiliza os pontos de retirada também economiza tempo, sendo que não precisa ir até os Correios, enfrentar longas filas e perder dia de trabalho pelo horário que as agências funcionam – das 9h às 17h.

No caso dos benefícios para as empresas de e-commerce, o CEO coloca que estas ganham com a eliminação dos problemas de insucesso de entregas e com o fim das reclamações. O e-commerce também se torna um omnichannel, oferecendo uma experiência melhor aos clientes. O comerciante também diminui os abandonos de carrinho, já que os pontos de retirada podem estar em locais onde os Correios ou as transportadoras não fazem cobertura. Já no caso de ser um e-commerce que também é loja física, o comerciante pode atrair mais clientes tornando seu próprio comércio em um ponto de retirada Pegaki.

Com relação aos benefícios deste sistema em relação aos Correios, o CEO comenta que, além do maior horário de atendimento, são mais dias para a retirada, sendo que muitos pontos funcionam aos finais de semana. Outro benefício é a conveniência que o cliente tem de utilizar um comércio perto de sua casa, trabalho ou local de estudo, e que já faz parte do seu caminho do dia a dia, para retirar sua encomenda. O cliente também tem a garantia de receber seu produto: assim que ele recebe o e-mail e SMS, ele sabe que o produto estará no ponto.

Fortalecimento da parceria

Se, por um lado, a Pegaki trabalha para aumentar sua operação com solução focada no consumidor, por outro, a empresa permanece fortalecendo seu produto de base por meio das parcerias com os e-commerce. Em 2019, a Pegaki pretende lançar três novos formatos de serviços para esses comércios eletrônicos parceiros. As novidades são: pontos de retirada exclusivos; inserção de pontos de coleta de mercadoria para as transportadoras; e expansão do serviço de reversa, que é para a devolução ou a troca do produto.

Segundo o CEO, os pontos exclusivos serão para aqueles comércios eletrônicos que desejarem ter um ponto de retirada que os atenderão com exclusividade. O benefício, nesse caso, é que o e-commerce passa a ter um ponto de referência de sua marca e pode apostar, inclusive, em publicidade e personalização do ponto.

Já o serviço de reversa por meio de um ponto físico tem o objetivo de facilitar a vida do consumidor e, assim, estimular novas vendas. “Fora da Pegaki, o cliente que precisa trocar ou devolver um produto tem que utilizar o serviço dos Correios. Com nossa rede de pontos de retirada esse serviço é facilitado: o cliente pode deixar sua compra no ponto de retirada e o e-commerce retira”, detalha.

A novidade de inserção de pontos de coleta dentro dos pontos de retirada segue a missão da Pegaki de facilitar a logística dos e-commerce. Segundo Cristofolini, esses pontos de coleta serão para concentrar a retirada de maior volume de mercadoria pelas transportadoras. “Na prática, o vendedor do pequeno e-commerce leva os produtos até o ponto mais próximo de seu local e uma transportadora coleta para entregar ao cliente final, reduzindo, assim, custos de frete”, explica. 

LOGISTIQUE

FEIRA E CONGRESSO
DE LOGÍSTICA E
NEGÓCIOS MULTIMODAIS

27 a 29
AGOSTO
2019

Pavilhões da Expoville
Joinville SC

LOGÍSTICA | TRANSPORTE MULTIMODAL | COMÉRCIO EXTERIOR | INTRALOGÍSTICA



Vem aí novos negócios para a logística brasileira!

O sucesso da primeira edição da Logistique em Joinville comprova a força e o crescimento do setor. O apoio das principais entidades de classe e a grande cobertura da imprensa, levaram à feira acima de 12 mil visitantes de

diversos setores de 14 estados brasileiros, em busca de inovações e novos fornecedores. O que gerou um grande volume de negócios, fazendo com que mais de 90% dos expositores confirmassem presença nesta edição de 2019.

Inclua a Logistique em suas estratégias comerciais, reserve já o seu espaço: www.logistique.com.br

Patrocínio

HAMBURG SÜD

ALIANÇA


Caminhões
Ônibus


porto
itapóa

Promoção e Realização: ZOOM FEIRAS E EVENTOS

① (49) 3361 9200

✉ info@logistique.com.br

facebook.com/feiralogistique

Vencedores do IFOY 2019 são premiados na Áustria. *Logweb* foi jurada



Após meses de seleção e testes, os vencedores do IFOY Award – Prêmio Internacional de Intralogística e Empilhadeira do Ano foram anunciados! A cerimônia de entrega dos troféus aconteceu no dia 26 de abril, no Vienna Hofburg, na Áustria, reunindo mais de 600 convidados.

As marcas campeãs, Cargometer, Jungheinrich, ProGlove, The Raymond Corporation, Still e UniCarriers Europe, foram avaliadas por 29 jurados – incluindo a *Logweb*, primeira das Américas a fazer parte e única da América Latina –, que indicaram 15 soluções em seis categorias e votaram nas melhores após uma auditoria realizada em três fases.

“A decisão foi muito difícil. Durante os testes, os jurados notaram que alguns dos indicados estavam muito à frente de seus concorrentes no mercado em termos de grau de inovação e benefícios para o cliente”, enfatizou Anita Würmser, diretora executiva do júri da IFOY.

Vencedores

Na categoria “Software para Intralogística”, a vienense Cargometer GmbH foi premiada pela ferramenta que realiza o dimensionamento das cargas com a empilhadeira em movimento. A medição do objeto 3D é feita usando câmeras instaladas nos corredores, facilitando o correto cálculo das taxas de frete, o que contribui para otimizar os custos.

Em “Empilhadeiras para Armazém”, a vencedora foi a empilhadeira elétrica de mastro retrátil com bateria de lítio integrada ETV 216i, da alemã

Jungheinrich. O modelo convenceu o júri não apenas pelo desempenho, mas também por seu design. Como a bateria convencional de chumbo-ácido foi substituída por uma bateria menor de íons de lítio, as possibilidades de design aumentaram.

A empilhadeira mais inovadora na categoria “Contrabalançadas” foi a TX3, de três rodas, da sueca UniCarriers, com capacidade para 1,6 toneladas. Os veículos desta série se destacam pelo baixo consumo de energia, visibilidade excelente em todos os sentidos, direção elétrica confortável e inúmeras melhorias ergonômicas, como o apoio de braço.

Na categoria “Veículos Automaticamente Guiados (AGV) e Robôs para Intralogística”, a alemã Still GmbH recebeu o prêmio pelo tugger train LiftRunner com o rebocador LTX 50. A ideia de combinar condu-

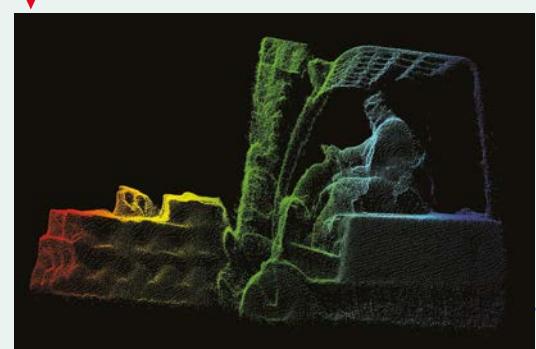


ção automatizada e transferência automática de carga foi surpreendente. De simples implementação, a solução é econômica e facilmente escalável, oferecendo grandes benefícios no abastecimento da linha de produção.

Na categoria “Startup do Ano” – em sua primeira edição –, a alemã ProGlove (Workaround GmbH) foi premiada pela luva inteligente para escanear códigos de barras e 2D. Destaque para o scanner poderoso do tamanho de uma caixa de fósforos, que pode ser acessado facilmente na luva, deixando o operador com as duas mãos livres para o trabalho.

Softwares para Intralogística

Cargometer (dimensionador de cargas em movimento), da Cargometer



Vencedores do Prêmio IFOY 2019



Já a norte-americana Raymond Corporation, indicada pela primeira vez para a final do IFOY, recebeu o troféu como "Especial do Ano" pelo simulador de realidade virtual. Com a ajuda de óculos especiais, os motoristas podem ser treinados em uma empilhadeira Raymond real. A solução não apenas propicia uma visão realista do ambiente de trabalho, como também gera dados para treinamentos individuais.

O prêmio

O IFOY Award se estabeleceu como um indicador de eficiência econômica e inovação. Devido à sua especialização, é considerado o mais importante prêmio de intralogística. As soluções concorrentes são submetidas a testes, incluindo o protocolo de Teste IFOY, que compreende cerca de 80 critérios, e o IFOY Innovation Check, para verificação científica. Além disso, os jurados e suas equipes de avaliação econômica analisam pessoalmente os finalistas antes



A cerimônia de entrega dos troféus aconteceu no dia 26 de abril, no Vienna Hofburg, na Áustria

de votar. A Logweb participou dos testes, que ocorreram em março deste ano. Vale lembrar que os candidatos não são comparados entre si, mas com seus concorrentes no mercado.

Patrocinado pelo Ministério Alemão da Economia e Energia, o prêmio é

apresentado pela VDMA – Associação de Movimentação de Materiais e Sistemas de Logística e tem como parceiros a Hannover Fair, a Chep, líder global no mercado de pool de paletes, e a Fronius, especialista em tecnologia para carregamento de baterias. 

Empilhadeiras para Armazéns ETV 216i, da Jungheinrich



Veículos Automaticamente Guiados (AGV) e Robôs para Intralogística
Tugger train LiftRunner com o rebocador LTX 50, da Still

Empilhadeiras Contrabalançadas TX3, da UniCarriers



Especial do Ano Simulador de Realidade Virtual, da Raymond



Startup do Ano
ProGlove (luva inteligente), da ProGlove

Novidade

Projeto único na América Latina, Polo Multimodal Pecém constrói a primeira Smart Chain City

Tornar as empresas competitivas através de uma infraestrutura moderna em uma localização estratégica. É com essa premissa que o Polo Multimodal Pecém (Fone: 85 3263.1838), localizado nas proximidades do Porto do Pecém, no Município de São Gonçalo do Amarante, CE, se apresenta para o mercado.

Expansão

A expansão do Canal do Panamá, no ano 2016, dobrou a capacidade de transbordo dos grandes navios portacontêineres (post-panamax), beneficiando diretamente o Porto do Pecém e colocando-o entre as novas rotas da logística global.

Avaliando o potencial da região, o Porto de Rotterdam investiu, em outubro de 2018, USD 85 milhões no desenvolvimento do Porto do Pecém, através de uma participação de 30% no Complexo Industrial do Porto, incluindo a recém ZPE

– Zona de Processamento para as Exportações, onde 27 empresas já operam com isenção de impostos e liberdade cambial.

É nesse contexto que o Polo Multimodal Pecém, um projeto 100% privado, ganhou importância estratégica como área retroportuária logística e industrial em proximidade e complementar às atividades do complexo industrial público de Pecém.

Com mais de 20 milhões de metros quadrados de terrenos adquiridos em uma localização estratégica a apenas 15 km do complexo industrial do Porto do Pecém e da ZPE, o Polo Multimodal Pecém construirá uma moderna plataforma logística e industrial para viabilizar e impulsionar a competitividade das pequenas e médias empresas (PME) e das grandes multinacionais.

“Somos um projeto único na América Latina em termos de tamanho, impacto

socioeconômico e volume de negócios, devido ao diferencial de estar localizado em uma área estratégica em grande desenvolvimento. Além de estar cada vez mais visado nas ambições dos grandes players internacionais”, revela Sebastião Di Ruocco, CEO do Polo Multimodal.

A instalação atenderá a demanda dos fornecedores das grandes indústrias instaladas na ZPE, de indústrias nacionais e internacionais, Centros de Distribuição, comércio e serviços da região, e as 20 mil unidades residenciais projetadas.

“A área do empreendimento escolhida foi estratégica, pois une o Polo Multimodal, o Porto do Pecém e a ZPE, criando uma verdadeira cadeia de inovação que envolve indústrias de vários porte e segmentos” avalia Di Ruocco.

Além disso, continua o CEO, o Polo Multimodal Pecém proporciona ao hub logístico e indústrias soluções personalizadas e tecnologias inovadoras para aprimorar a gestão de processos e toda cadeia de valores, alavancando a competitividade dos negócios e da economia brasileira. Protagonizando soluções para os negócios em logística e para a indústria 4.0, com base em tecnologia e sustentabilidade para atender as demandas do mer-



cado global e conquistar o reconhecimento como a mais eficiente e completa plataforma logística e de produção do Brasil.

“O mundo já passou por algumas revoluções na indústria, e se encontra hoje no que chamamos de Indústria 4.0. Nela, encontramos o conceito de Smart Industry, que nada mais é do que aproveitar ao máximo, no processo industrial, alguns dos avanços tecnológicos atuais, como, por exemplo, a capacidade de processamento, transmissão e armazenamento de dados, com o desenvolvimento de algoritmos de análise e previsão, Inteligência Artificial e Big Data, com os modernos sensores, atuadores e interfaces. O Polo Multimodal Pecém está trazendo todos esses conceitos para as cadeias produtivas dos empreendimentos parceiros com o intuito de se tornar referência mundial na indústria 4.0.”

Sobre o porquê do desenvolvimento desta Smart Chain City, Di Ruocco lembra que as cidades de amanhã serão mais saudáveis, confortáveis, habitáveis, sustentáveis, menos onerosas e consumirão menos energia do que hoje. “Para atingir estes objetivos, acreditamos que a cidade deve se tornar mais eficaz, em uma palavra: smart. Projetos verdadeiramente inovadores são aqueles que permitem acesso de todos os agentes do ecossistema às tecnologias mais modernas e expoentes, em todas as suas formas. É isso que estamos construindo no Polo Multimodal: através da utilização de engenharias inovadoras vamos promover a verdadeira revolução social.”

Neste contexto, o projeto desta “nova cidade” levou em consideração aspectos como o contexto internacional, a localização estratégica voltada para o mercado global, a infraestrutura moderna da região do complexo industrial portuário do Porto do Pecém (CIPP) e a proximidade da capital, Fortaleza.

E para que isto acontecesse, o processo contou com a participação de investidores europeus, brasileiros e coreanos. Os fundadores são dois italianos e um brasileiro (Sebastiano Di Ruocco, CEO; Massimiliano Camozza, CFO; e Chiristiano Lima, CSO). O COO é o italiano Victor Ghia, também atual cônsul honorário italiano de Fortaleza. O projeto foi realizado pelos arquitetos Joelio Araujo e Alcindo Dell’Agnese.

Inovação

Trata-se de um projeto de Smart Chain City totalmente inovador, dentro de uma região internacional, interligando o ecossistema ao pilar da sustentabilidade ambiental e ao blockchain.

“O que está sendo desenvolvido no Polo Multimodal Pecém é um projeto totalmente novo e único em todo o mundo. Não estamos falando apenas de um token ou de usar blockchain para rastrear uma cadeia de produção ou cargas que viajam pelo oceano. Estamos falando da criação de um verdadeiro ecossistema de inovação que vai unir empresas e sociedade; produtores e consumidores; empresários e profissionais; governos e iniciativa privada; indústria e pequenas empresas, entre outros, tudo em um pilar de sustentabilidade e distribuição, operando um blockchain, para garantir a transparência, e com um token próprio, nativo, que vai permitir transações mais rápidas, eliminar burocracias, inaugurando de vez uma nova economia digital, que envolve desde transações máquina-a-máquina, Internet das Coisas (IoT), Machine Learning, Big Data e outras tecnologias à preservação ambiental e maximização de recursos renováveis, como energia”, comenta Di Ruocco.

Por ser um projeto imobiliário de longo prazo e com vocação internacional, o Polo Multimodal escolheu um instrumen-

O papel da Smart Chain City

A deterioração do ecossistema urbano em razão das mudanças climáticas representa uma grande ameaça.

“O nosso objetivo é, portanto, que a Smart Chain City melhore a qualidade do ar, incentivando a mobilidade elétrica, e promova a produção de energia e a gestão da água por meio de sistemas que utilizam fontes renováveis, como fotovoltaica, solar térmica, geotérmica, vento e água”, explica Di Ruocco.

Também é necessário recorrer à utilização de materiais, produtos manufaturados e “sistemas passivos”, como ventilação natural, controle da radiação solar, vegetação e água, forma e disposição dos elementos urbanos, iluminação artificial e natural eficaz, isolamento e inércia térmica, absorção/ emissividade das superfícies, propriedades ópticas e térmicas de superfícies transparentes, influência aerodinâmica, entre os elementos urbanos.

No caso do gerenciamento de terrenos, são envolvidos: escolha de materiais e otimização de custos, escolha dos processos de fabricação e pré-fabricação, seleção das técnicas de construção mais adequadas, reutilização de materiais, gestão e utilização dos centros de resíduos e monitoramento constante dos custos.

No caso dos serviços, incluem-se: compartilhamento de bicicletas, vigilância da qualidade – água, ar e energia –, pagamentos e transações realizadas com smartphone, informação e eventos em smartphone, Wi-Fi, economia solidária, carona, partilha de alimentos, mercado de comércio e familiink.

“‘Trabalhar’ cidades inteligentes não envolve apenas as questões de tecnologia digital e inovação. O grande tema é mais e mais sobre governança e comportamento. A blockchain pode dar uma contribuição importante para abordar e apoiar comportamentos apropriados para ‘cidades inteligentes’”, acentua Di Ruocco.

O que é Security Token

A Security Token é um conceito novo. Para entendermos o que são as Security Tokens, é preciso entender o que é uma Security, ou Securities.

As Securities, também chamadas de seguridades (apesar de ser um termo bem menos comum), são ativos negociáveis, como obrigações, débitos, debêntures, ações, garantias ou até mesmo imóveis. Uma seguridade é basicamente “ter algo ou parte de algo sem a necessidade de possuir o objeto”. Por exemplo, uma seguridade de ouro significa que você tem certa quantidade de ouro, sem a necessidade de ter que comprar quilates de ouro e guardar em um cofre na sua casa.

Security é uma forma de investimento bem comum, usada principalmente por grandes companhias e governos para arrecadar valores de investidores. Esses investidores então recebem dividendos, taxas geradas por juros ou parte do lucro da companhia ou projeto.

Quando todo esse procedimento é feito através de uma blockchain, com o uso de um token criptográfico, a security passa a ser chamada de Security Token. Em termos simples, uma Security Token é uma seguridade criptográfica comprada por investidores e que paga os dividendos, divide lucros ou paga juros para os mesmos investidores no futuro.

A principal vantagem do uso de um token digital e uma blockchain para esse modelo de investimento está na liquidez. Seguridades com “base no papel”, como ações ou imóveis, possuem um problema de liquidez. Com a nova tecnologia, os dividendos podem ser pagos de forma simples, através de contratos inteligentes.

Essas facilidades tornam o processo muito mais ágil e automático, de uma forma que o mercado tradicional não pode fazer.

Diferente do bitcoin (e outras criptos), o preço de uma Security Token não está ligado à especulação única da moeda. O preço do bitcoin é determinado pelo “quanto alguém está disposto a pagar por um BTC” (uma explicação bem simples e não tão exata, apenas para propósito de exemplo).

“Um Security Token, como dissemos, é apoiado pela segurança que a companhia por trás está oferecendo. Existem diversos testes para garantir a segurança desse tipo de token. Esse tipo de ativo também é altamente regulamentado”, finaliza Di Ruocco.

to financeiro inovativo e com alcance global – o Security Token. Os Polos Security Tokens (PST) são valores mobiliários que representam direitos sobre o resultado econômico da empresa, assim como o direito a receber os dividendos, e que poderão ser negociados nas principais bolsas digitais, garantindo em qualquer momento a liquidez para o investidor que deseje liquidar o próprio investimento. Serão produzidos 100 milhões de PST. O Smart Contract irá travar o número da emissão de tokens de modo a tornar impossíveis emissões adicionais na mesma blockchain.

“Somos o primeiro empreendimento a anunciar uma oferta de Security Token para um projeto de Real Estate da América Latina – a oferta está correndo através da plataforma de crowdfunding Startmeup. No cenário mundial, o Security Token representa uma tendência global em forte crescimento nos mercados financeiros” comenta o CEO. No Brasil, ainda não há regulações claras para a oferta pública e ilimitada de tokens como o PST. “Portanto, nossos advogados optaram por realizar a oferta via crowdfunding, que apesar de ser limitada, tem o potencial de inaugurar o mercado de tokens de investimento no Brasil e é totalmente regulado pela CVM.”

O Polo Multimodal representa um dos primeiros asset backed token, sendo que o valor inicial da ação digital é lastreada nos 20 milhões de áreas já de propriedade da empresa. A progressiva construção da Smart City sobre o terreno refletirá no preço do token nas bolsas, criando um significativo valor para os seus investidores (Token Holders).

No caso da tecnologia blockchain, vale a pena lembrar que foram envolvidas as seguintes empresas: Blockchain Propulsion, aceleradora de blockchain suíça; Blockimmo, plataforma de real es-

tate blockchain de distribuição suíça; e Cy2law, escritório de advocacia brasileiro especializado em direito internacional em blockchain. Além de Ingrid Barth, especialista em blockchain.

Sustentabilidade

A estratégia de sustentabilidade do Polo Multimodal Pecém está em sinergia com as metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) que compõem uma agenda mundial adotada durante a Cúpula das Nações Unidas sobre o Desenvolvimento Sustentável, composta por 17 objetivos e metas a serem atingidos até 2030.

Em novembro de 2017, o Polo Multimodal formalizou adesão ao Pacto, com o objetivo de contribuir para a implementação dos ODS e cooperar coletivamente com parceiros e outros públicos interessados.

Gestão Social – Dentro da Gestão Social, o engajamento e relacionamento com as partes interessadas envolveu parcerias com universidades nacionais e internacionais, realização de eventos (road show, palestras, feiras) com público diversificado (acadêmicos, investidores, governos, empresários). Também foi feito incentivo ao desenvolvimento tecnológico, à pesquisa e à inovação. E também associativismo a entidades de classe, fomento a projetos de educação, capacitação, desenvolvimento local e tecnologia social.

Gestão Ambiental – Neste contexto, o projeto envolveu cumprimento dos padrões de legislação ambiental e obtenção de licenças. E também investimento em projetos de modelo construtivo baseado em processos e sistemas de ecoeficiência hídrica e energética, saúde e segurança, gestão de resíduos, fluxo urbanístico – mobilidade urbana – e controle de emissões de gases de efeito estufa. ■



FISPAL
TECNOLOGIA

35 ANOS
Alimentando Negócios

TRANSFORMANDO

A INDÚSTRIA DE ALIMENTOS E BEBIDAS

A **Fispal Tecnologia** é o principal evento para quem é da **indústria de alimentos e bebidas** e busca soluções, novas tecnologias e tendências. O evento conta com cerca de **440 expositores** e mais de **2.000 horas de conteúdo** de ponta com profissionais que são referência no setor.



Programe sua visita para o maior encontro do setor!

25-28 SÃO PAULO EXPO
Jun 2019

fispaltecnologia.com.br

Faça sua
inscrição
gratuita



#FispalTec2019
#35anosAlimentandoNegócios

Promoção e
Organização

informa
exhibitions

Luiz Vergueiro chega ao Mercado Livre para comandar as operações logísticas



Vergueiro: “Para este ano, o valor total de investimento será de R\$ 3 bilhões, principalmente na área logística, para aceleração da velocidade de entregas”

Diretor de operações da unidade Mercado Envios no Brasil, do Mercado Livre, Luiz Vergueiro tem mais de 18 anos de experiência em operações, logística e transportes, com passagens por empresas como Infracommerce, Olook, Kanui, AmBev e Rhodia.

Formado em Engenharia Mecânica pela Escola de Engenharia Mauá e com especialização em Administração pela Fundação Getúlio Vargas, Vergueiro entrou no Mercado Livre em dezembro de 2018 para atuar na liderança local da operação logística da companhia, que estava sob o comando de Leandro Bassoi, promovido a vice-presidente de Mercado Envios para a América Latina.

Quais os diferenciais que levaram à contratação pelo ML?

O meu diferencial está mais associado ao casamento com a cultura da companhia. Experiência é importante, mas não se sobrepõe ao fit cultural da companhia, que é único no mercado.

Quais as novas estratégias do ML para oferecer uma experiência de compra ainda melhor para os consumidores?

O Mercado Livre está preocupado em oferecer a melhor experiência de compra e venda online. Para isso temos que entregar rápido e com qualidade.

Quanto o ML está investindo nessa estratégia?

No ano passado, parte dos R\$ 2 bilhões injetados no país foi dedicada à operação logística. Para este ano, o valor total de investimento será de R\$ 3 bilhões, principalmente na área logística, para aceleração da velocidade de entregas das mercadorias vendidas no marketplace, e também à expansão da

oferta de serviços financeiros, capitaneados pelo Mercado Pago, fintech do grupo.

Quais os diferenciais dos serviços oferecidos pelo Mercado Envios?

Considerando que buscamos oferecer a melhor experiência de compra e venda, o Mercado Livre oferece a melhor solução de custo-benefício para vendedor e comprador. A solução de fulfillment permite ao seller a melhor exposição e qualidade na entrega de seu produto.

Quais as expectativas a respeito do desempenho do e-commerce no Brasil?

O e-commerce ainda vai crescer no ritmo de dois dígitos no Brasil por pelo menos uns 10 a 15 anos. As oportunidades são enormes, o consumidor vem mudando seu comportamento, portanto, quem estiver surfando essa onda sairá na frente.

Quais as expectativas da empresa para este ano e o próximo?

O Mercado Livre continuará crescendo



O Centro de Distribuição do Mercado Livre em Cajamar, SP, tem capacidade para armazenar até 10 milhões de unidades e foi inaugurado em março último

e nosso desejo é que este crescimento seja maior que o mercado.

Como o ML tem trabalhado na redução do valor do frete? Quais as soluções oferecidas?

Redução de preço de frete é algo bastante complicado, considerando que grande parte das entregas é realizada pelos Correios e eles ajustam seus valores no momento que lhes convém. Estamos nos estruturando para poder oferecer opções mais rápidas e mais baratas aos compradores. Isso passa por negociações com fornecedores atuais e encontrar novos parceiros com soluções novas. Agrada-nos muito trabalhar com empresas que repensam a tecnologia para oferecer soluções logísticas melhores.

Como o ML garante a segurança da carga transportada?

Os veículos dos transportadores são rastreados e a carga é segurada.

Explique como funciona o Mercado Enviros Coleta.

Oferecemos este serviço para vendedores que registrem mais de 15 vendas diárias e emitam NF-e. Diariamente passamos para coletar os pedidos embalados, levamos para um centro de triagem e depois destinamos para os transportadores, que irão conduzir a remessa até o destino final.

Quais os maiores desafios que o ML encontra na logística?

A burocracia fiscal, as dimensões do país e a falta de investimentos em tecnologia são nossos principais desafios para cumprir com nosso objetivo de entregar mais rápido e com melhor qualidade.

Como eles são resolvidos?

Isso levará anos, mas o Mercado Livre faz e continuará fazendo grande esforço para liderar e conduzir essas mudanças.

Quais as estratégias da empresa para tornar o tempo de entrega de mercadorias três vezes mais rápido, segundo divulgado no mercado?

As ações estão focadas em três pilares: processar as remessas muito rapidamente e sincronizadas com os horários de coleta e transferência dos transportadores; usar modais de transportes inovadores e pouco explorados; oferecer ao vendedor e comprador o rastreamento perfeito de suas encomendas. 

Veja mais sobre

o Mercado Livre na revista Logweb Digital número 29, de abril de 2019, página 23:

<http://twixar.me/pc3n>



BAOLI F 25 G

**O MELHOR
CUSTO/BENEFÍCIO
DA CATEGORIA**

F 25 G

Empilhadeira
contrabalançada
a combustão



www.baoli.com.br

(19) 3115.0600 - comercial@baoli.com.br


KION SOUTH AMERICA

CIST promoveu workshop sobre gestão dos riscos e seguro do transporte de carga

Aconteceu no dia 25 de abril último um dos encontros mensais realizados pelo CIST – Clube Internacional de Seguros de Transportes (Fone: 11 95947.8690) com o objetivo de desenvolver a cultura de gestão de riscos e seguros no Brasil, bem como capacitar profissionais dos setores envolvidos.

O workshop “Metodologias aplicáveis à gestão dos riscos e seguro do transporte de carga” ocorreu em São Paulo e foi dividido em dois painéis. O primeiro abordou o SASSMAQ – Sistema de Avaliação de Saúde, Segurança, Meio Ambiente e Qualidade da ABIQUIM – Associação Brasileira das Indústrias Químicas como metodologia para prevenção de acidentes, apresentado por Yáskara Barrilli, assessora técnica sênior na ABIQUIM.

Ela começou ressaltando que a indústria química brasileira é a sexta maior do mundo, gerando 2 milhões de empregos. Em 2018, obteve um faturamento líquido estimado de US\$ 127,9 bilhões. No entanto, Yáskara disse que o Brasil tem perdido competitividade para a China, que é a primeira colocada. Isso acontece devido aos nossos problemas de infraestrutura, que encarecem a logística, fazendo com que os produtos chineses sejam mais baratos que os brasileiros.

E é nesse ponto, entre outros, que se encaixa a missão da Abiquim: promover o aumento da competitividade e o desenvolvimento sustentável do setor. A entidade sem fins lucrativos congrega indústrias químicas de grande, médio e pequeno portes,



Yáskara, da Abiquim, apresentou o primeiro painel e abordou o programa SASSMAQ da entidade como metodologia para prevenção de acidentes

bem como prestadores de serviços ao setor nas áreas de logística, transporte, gerenciamento de resíduos e atendimento a emergências.

Para atender as demandas do segmento, a Abiquim possui comissões setoriais e temáticas, como de logística, gerenciamento de produto, suprimentos, tecnologia e comércio exterior.

Entre suas iniciativas está o Programa Atuação Responsável, marca registrada da Associação, cujo objetivo é demonstrar o comprometimento voluntário na melhoria contínua do desempenho em saúde, segurança e meio ambiente. A adesão ao programa é condição de filiação à entidade para as associadas efetivas e colaboradoras.

O programa estabelece requisitos que são classificados como indispensáveis e complementares. Entre os indispensáveis está a implantação de um sistema de gerenciamento de risco, ou seja, a formulação e a implantação de medidas e procedimentos técnicos e administrativos que têm por finalidade prevenir, controlar ou reduzir os riscos existentes em uma instalação industrial para manter sua operação dentro de parâmetros de segurança aceitáveis.

“A ABIQUIM está desenvolvendo uma ferramenta de análise de risco para oferecer gratuitamente aos associados. A previsão é que ela esteja disponível a



O CIST promove encontros mensais com o objetivo de desenvolver a cultura de gestão de riscos e seguros no Brasil

partir do segundo semestre deste ano", revelou Yáskara.

Outro programa da Associação é o SAS-SMAQ, sistema ligado a meio de transporte ou operação logística específica com requisitos apropriados para garantir a segurança das operações e atendimento à vasta legislação relacionada a produtos químicos e as necessidades específicas da indústria química.

O SASSMAQ envolve um conjunto de boas práticas que oferece um mecanismo para a avaliação do processo de melhoria contínua, fornecendo respostas diretas sobre os pontos fortes e fracos observados durante a inspeção. Dentre os pontos avaliados são levados em consideração os Elementos Centrais, como aspectos administrativos, financeiros e sociais da empresa, além de considerar os Elementos Específicos, como serviços oferecidos e estrutura operacional.

São avaliados cerca de 580 tópicos, e o processo precisa ser refeito a cada dois anos. Para a recertificação deve-se apresentar melhoria contínua. Segundo Yáskara, o SASSMAQ demonstra que a empresa tem atuação responsável e, por isso, poderia ser favorecida na contratação de seguros, em comparação a outras que não possuem suas atividades auditadas.

Lean

O segundo painel tratou da logística lean aplicada em operações rodoviárias e marítimas, apresentado por Cauim Lopes, gerente de operações da Ageo, empresa que atua com armazenamento de granéis líquidos no Porto de Santos, SP.

Foram os grandes desafios enfrentados que levaram a Ageo a investir, em 2016, na metodologia lean. "A relação entre demanda e capacidade dos ativos

estava totalmente desconectada, incluindo headcount (número de funcionários). Além disso, crescemos de forma muito rápida e não fazíamos planejamento, nem estipulávamos metas. Os processos eram manuais, o que gerava muita improdutividade. A gestão era pouco conectada com a linha de produção. Havia gargalos em performance e segurança", explicou.



Lopes, da Ageo, contou como a metodologia lean aplicada em operações rodoviárias e marítimas aumentou a produtividade e a segurança da empresa

Uma das áreas mais críticas era o atendimento. O estacionamento para caminhões ficava a 600 metros de distância da área de cadastro, trajeto que o motorista deveria percorrer a pé e voltar, sem falar das longas filas. Outro problema era a dificuldade de identificação dos guichês no processo de pesagem, bem como a pouca sinalização na entrada e saída das balanças, gerando inversão de informações.

Em vista dessa realidade, os objetivos com a implantação da metodologia eram aumentar a produtividade garantindo a segurança das pessoas, das instalações e dos processos; simplificar os procedimentos e aumentar a satisfação dos clientes.

A partir do estudo dos fluxos de trabalho, a empresa adotou mudanças: passou a realizar reuniões mais produtivas e investiu, por exemplo, em instrumentação para controle operacional, que eliminou derrames e inversão nos carregamentos. Também implantou um sistema de bombas para evitar acidentes oriundos do funcionamento da bomba a seco, já que um alerta é enviado para comunicar a necessidade de desligamento.

Alguns resultados foram: redução na distância entre estacionamento e ponto de cadastro, passando de 1,2 km para 200 m; ampliação do ponto de atendimento com seis guichês; redução do tempo médio de atendimento de 1 hora

para 25 minutos; e melhor administração do cadastro, considerando as demandas diárias. Além disso, a consulta eletrônica de agendamento passou de cinco minutos (mais falta de atualização) no processo manual, para 30 segundos (mais atualização on-line) com validação digital por tablet.

Com a maior agilidade no atendimento, a Ageo aumentou a performance no processamento de cargas rodoviárias na importação em 17%, comparando 2018 com 2017, com redução de 32% no tempo médio por operação. Na exportação, a performance reduziu 21% (por condições de mercado, não da empresa), mas o tempo médio por operação caiu 33%.

Em relação ao headcount, o número de funcionários caiu 22% comparando outubro de 2016 e outubro de 2017. No acumulado de janeiro a outubro de 2016, em relação a igual intervalo de 2017, o valor pago em horas extras foi reduzido em 79%.

Outra mudança aconteceu em relação aos incidentes. Antes, o fato só seria tratado no final do mês, acumulando os problemas e os riscos. Com a mudança, o gargalo passou a ser resolvido no mesmo dia.

"Após três anos de implantação do lean, estamos investindo fortemente em Kaizen, para melhoria contínua, focando exclusivamente na área operacional. Temos vários projetos em andamento voltados para segurança e produção", finalizou Lopes.

O evento contou com o apoio de Buonny, Guep, Grupo Fox, Grupo Golden Sat e Munich Re. Os próximos workshops acontecem nos dias 25/06 (em Fortaleza), 25/07, 22/08, 26/09 e 17/10, em São Paulo, sempre das 8h30 às 12h00. O CIST é uma entidade que reúne os diversos profissionais da cadeia logística de seguro de transportes: seguradoras, corretoras, resseguradoras e reguladoras de sinistros. Mais informações no site www.cist.org.br.



Top do Transporte 2019: Pesquisa que aponta as melhores transportadoras já está quase concluída

Esta chegando à reta final a 13ª Pesquisa Nacional de Desempenho dos Fornecedores de Serviços de Transportes, promovida pelas revistas *Logweb* e *Frota&Cia*. Esta pesquisa dá origem ao Prêmio Top do Transporte, que já se tornou referência em termos de controle de qualidade para os embarcadores no momento de contratação de frete.

A cerimônia de premiação, com a participação das transportadoras eleitas e dos representantes da indústria que os indica-

ram, acontecerá no dia 15 de agosto próximo, em São Paulo, SP.

A ampla adesão dos embarcadores dos 14 segmentos pesquisados – Automotivo, Brinquedos, Calçados, Cosméticos-Perfumaria e Higiene Pessoal, E-Commerce, Eletroeletrônico, Farmacêutico, Metalurgia e Siderurgia, Móveis, Papel e Celulose, Plásticos, Produtos Veterinários, Química e Têxtil – garante ao Top do Transporte a credibilidade dos resultados finais. E também aponta as principais

empresas do transporte rodoaéreo e do transporte rodoviário internacional, além das transportadoras rodoviárias de cargas eleitas na "Preferência Nacional".

Assim como os embarcadores, os patrocinadores, que possibilitam a realização desse evento, dão o aval da importância dessa iniciativa.

Veja a seguir alguns depoimentos de representantes de transportadoras sobre a importância do Top do Transporte para as suas atividades. 



"O Prêmio é muito relevante porque consegue, através da opinião dos embarcadores, destacar as melhores transportadoras e evidenciar as melhores práticas adotadas por estas empresas. Estas referências positivas certamente contribuem para um setor cada vez mais comprometido com a eficiência e a qualidade. O principal benefício é o reconhecimento que se tem do mercado pela atuação destacada das empresas indicadas em seus respectivos setores. Esse reconhecimento agrega valor à marca e também acaba gerando novos negócios."

Bruno Tortorella, CEO da Jadlog



"Trata-se de um dos Prêmios mais relevantes do setor, porque representa a opinião de uma ponta extremamente importante. Por essa razão, o Top do Transporte é um termômetro

significativo da qualidade dos serviços prestados pela nossa empresa. O principal benefício de se vencer um Prêmio desse porte é a credibilidade junto ao seu público, é uma ratificação de que a estratégia de negócios e a operação estão alinhadas e no caminho certo. Invariavelmente, esse branding acaba sendo determinante e um diferencial de mercado valioso. Em um segmento tão competitivo como o logístico, ser agraciado pela qualidade dos serviços prestados é realmente gratificante."

Guilherme Juliani, CEO da Flash Courier



"Como o Top do Transporte é uma eleição baseada na escolha dos embarcadores, consideramos que este Prêmio é o reconhecimento do

mercado para as melhores e ficaremos felizes caso sejamos indicados. Em síntese, será o reconhecimento de todo investimento e comprometimento

da Veloce perante seus clientes, prestadores de serviços e funcionários. O principal benefício é o diferencial do mercado, pois considerando a relevância deste Prêmio no setor, nossa indicação poderá propiciar novos negócios, fidelização da marca, bem como funcionários motivados e comprometidos."

Junji Mizuno, diretor-presidente da Veloce Logistica



"O Top do Transporte valoriza o segmento de transportes e destaca os bons trabalhos.

Muitos embarcadores acabam usando os dados do Prêmio como referência de bons serviços sendo realizados. Comercialmente é uma ferramenta que mostra que a transportadora está no caminho certo e abre novas oportunidades."

Rodrigo Possari, diretor comercial da Cruzeiro do Sul Transportes (também conhecida como Viação Cruzeiro do Sul)

7ª edição
7th edition

11 a 13
Setembro

2019

Parque da Uva - Jundiaí-SP



Reserve seu Estande

www.feiradelogistica.com

+55 11 3964.3744
+55 11 94191.4650

feiras@logweb.com.br
www.logweb.com.br

Catálogo Oficial e
Comercialização

GRUPO
Logweb

ADELSON
eventos

www.adelsoneventos.com.br

cargo
news

TRANSPORTE
DIGITAL NEWS
O Portal de Transporte e Logística

**ASSOCIAÇÃO
COMERCIAL
EMPRESARIAL DE JUNDIAÍ**
EMPRESAS CONECTADAS COM VOCÊ, MUDA, NO FUTURO.

JUNDIAÍ
PREFEITURA

EXPORTA JUNDIAÍ



CIESP
Jundiaí

CCER
CÂMARA DE COMÉRCIO EXTERIOR
DE CAMPINAS E REGIÃO

Como é a logística em uma **rede de franquia** de tintas em expansão com o foco na Grande São Paulo e interior?

Com o propósito de atender ao público consumidor para além dos grandes centros, a rede de franquias Pinta Mundi Tintas (Fone: 11 2538.6038), fundada em 1991 pelo empreendedor Nassim Katri, mira a expansão por toda a Grande São Paulo e interior. As cidades de Guarulhos, Campinas, Indaiatuba, São Caetano, Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema estão na mira da franqueadora.

De acordo com Katri, o modelo de negócios da Pinta Mundi possui diversas vantagens para o franqueado. "Focamos em regiões que possuam alta densidade demográfica e com um fluxo de profissionais que de fato irão realizar os trabalhos de pinturas em diferentes tipos de obras. Esta segmentação privilegia o nosso franqueado com a alta demanda da região", afirma o CEO da Pinta Mundi.

Como é a logística

Neste contexto todo, vale saber como é a logística da empresa. Katri diz que ela é bem desenhada e contempla tanto o abastecimento da rede quanto um programa de delivery para o consumidor das lojas. "O nosso estoque é 100% abastecido pelos fornecedores, não retiramos absolutamente nada. Para as entregas, usamos os nossos carros para vendas casadas e emergenciais. Já no caso das franquias, cabe ao franqueado comprar os produtos dos fabricantes e o recebimento da mercadoria é direto na loja."

Ou seja, em 100% das situações, os fabricantes entregam os produtos diretamente para os franqueados, loja a loja. Há uma data específica para compras, chama-

da de "melhor data", que serve para desafogar os pedidos das fabricantes e não gerar atrasos. Para isso, eles dão descontos em forma de incentivo.

A "melhor data" é na primeira quinzena do mês, para que os fabricantes possam entregar os pedidos até o final do mês.

"Ainda em relação aos pedidos, temos um software de gestão que nos aponta quais são os máximos e os mínimos e quanto devemos comprar de cada produto. Baseamos-nos por ele, mas podemos fazer alterações conforme as nossas necessidades. Após acionados, os fornecedores parceiros é quem realizam toda a gestão e operação do abastecimento das unidades, enquanto o delivery para consumidores finais é de responsabilidade da Pinta Mundi. Em linhas gerais, funciona assim: quem vende, entrega."

Katri diz que não conhecem os detalhes da logística dos fornecedores. "Podemos

ressaltar, no entanto, que o profissionalismo e os recursos tecnológicos que aplicamos em nossa rede contribuem bastante para que o ciclo logístico ganhe ótima fluidez e tenhamos, sempre, os estoques abastecidos. Por outro lado, os nossos fornecedores têm que ter curso de transporte de produtos perigosos (inflamáveis), mas da nossa parte não há necessidade pelo porte da entrega."

Lojas

Para o abastecimento das lojas e do delivery, o CEO destaca que usam uma frota 100% própria. "Só fazemos entregas por meio de terceiros se for em quantidades maiores ou em lugares mais distantes e, em ambos os casos, as ocorrências são esporádicas. Como a nossa demanda pelo delivery hoje é – em sua imensa maioria – atendida pela frota que já dispomos, não faz sentido alocar recursos fixos num outro modelo."



Katri: "Cada vez mais as pessoas estão querendo delivery e, a meu ver, isto acontece porque a classe média não tem mais o carro como um objetivo de consumo"

INSCRIÇÕES ABERTAS!

GARANTA ATÉ 32% DE DESCONTO
NESTE PRIMEIRO LOTE!

POR QUE PARTICIPAR?



RELEVÂNCIA

Evento internacional de Logística e Supply Chain mais tradicional do Brasil



PERSPECTIVA GLOBAL

Além de apresentar e discutir tendências, abordagens gerenciais e melhores práticas, o Fórum ILOS também se destaca pelas pesquisas, instituições e palestrantes internacionais, que elevam o nível de discussão e conhecimento ao patamar global.



NETWORKING

Ambiente propício para troca de experiências e novas parcerias, durante almoço, coffee break e happy hour.



AMBIENTE EXPO.LOGÍSTICA

Soluções, serviços e produtos inovadores das principais empresas relacionadas ao setor.



**DIVERSIDADE DE CONTEÚDO
PROGRAMÁTICO**

Mais de 40 palestras, incluindo 5 Verticais Temáticas, que abordam tópicos relevantes em maior profundidade. Quais sejam:

- Execução de Estratégias de Omnichannel;
- Startups: Empreendedorismo e Inovação em Logística e Supply Chain;
- Transportes de Cargas e Infraestrutura no Brasil;
- Jornada de Transformação Digital do Supply Chain;
- Planejamento da Demanda e Suprimentos.

**PARTICIPANTES DAS MISSÕES TÉCNICAS INTERNACIONAIS
GARANTEM INGRESSO CORTESIA PARA O FÓRUM.**

forums@ilos.com.br
+55 (21) 3445-3000
+55 (11) 3847-1909

Acesse o site para mais informações,
conheça as condições especiais e inscreva-se!
www.forum.ilos.com.br

Patrocinadores | Expositores confirmados



Realização:



GRUPO
Logweb
Apóio:

Atualmente, a rede tem cinco carros para entrega, que ficam rodando a cidade o tempo todo, das 08h00 às 18h00. Como as lojas são sempre uma perto da outra, a rede aproveita as entregas para fazer a transferência de produtos entre as unidades – fazer o abastecimento. Esta é uma forma de otimizar o roteiro das entregas para aproveitar a capacidade dos carros de modo a gerar eficiência logística.

Em relação à logística de abastecimento das lojas da rede com produtos de fornecedores parceiros (Sherwin-Williams, Suviniil, Coral etc.), Katri lembra que “o modelo de franquias da Pinta Mundi é inovador, porque o nosso sistema é com lojas pequenas – com média de dois funcionários – e que atende mercados selecionados, ou seja, lugares onde identificamos um bom potencial de consumo. Com um sistema low-cost, conseguimos ter um custo mais reduzido, mais capilaridade e ajudar na logística com os clientes”.

As lojas “conversam entre em si”: muitas delas estão a 10 minutos de distância uma da outra e isso é importante porque a rede vai abrangendo e fechando determinadas áreas. Essa característica os torna mais conhecidos. “Para seguir nessa linha de raciocínio, nosso foco é ter multifranqueados, ou seja, cada franqueado ter mais de uma franquia por região.”

Os franqueados precisam ter um carro hábil para a entrega. Ele não precisa comprar nenhum veículo específico, mas precisa ter consciência que a entrega 100% própria é parte essencial do negócio. “Temos a tendência de expandir para lugares mais periféricos, com poder aquisitivo menor, com menor concentração de lojas. Nenhuma pessoa quer fazer compras em outra cidade, isso só acontece se não tiver o que ele procura próximo da casa dele. Se estivermos localizados a 10 minutos a pé dos clientes, eles acabam se tornando fiéis às lojas Pinta Mundi.”

Com relação à logística para atendimento dos clientes, Katri diz que há uma lista de entregas e os pedidos são atendidos em até 24 horas. “Internamente, temos as datas programadas, fazemos os roteiros das



entregas e enviamos um aviso aos clientes também via WhatsApp.”

O CEO também destaca que, como os seus motoristas são próprios, há maior controle sobre eles, além de poderem medir a satisfação dos clientes e as dificuldades específicas. “Por exemplo, as pessoas mais idosas recebem os produtos dentro de casa. Não deixamos na portaria ou em algum outro lugar que possa gerar dificuldades na hora de eles retirarem os pedidos – a não ser que haja impedimentos. Além disso, conseguimos marcar um horário com o cliente para fazer a entrega dos produtos e quando o horário é diferenciado, fora do comercial, damos um jeito também. Costumo brincar que aqui resolvemos tudo. É um contato bem pessoal, um atendimento bastante personalizado.”

O CEO da Pinta Mundi também informa que não usam rastreador nos carros, e sim um rastreador pelo celular, que reduz os custos. Com o plano de dados, foi instalado um app de localização para saber onde o motorista está, sem precisar estar com o carro. “Existe uma fila de entrada dos pedidos, mas há casos e casos: se houver alguma emergência ou prioridade, conseguimos flexibilizar o cronograma, sempre com a premissa de realizar a entrega em 24 horas. Para o ano que vem, devemos aumentar a nossa frota, comprar carros maiores, porque a rede triplicou de tamanho nos últimos dois anos: atualmente, temos 15 lojas: 12 próprias e três franqueadas e estamos com

a expectativa de abrir mais dez lojas até o final de 2019”, diz o CEO.”

Problemas

Referindo-se aos problemas logísticos enfrentados pela empresa, Katri diz que São Paulo tem muita adversidade com logística! Há muitas enchentes, buracos, lugares proibidos para estacionar e assaltos. “Aliás, em relação a esse último tópico, o nosso mercado é bastante vulnerável, porque trabalhamos com produtos de grandes marcas, como Sherwin-Williams e Suviniil, que têm um valor agregado alto. Além disso, temos um complicador que é a questão segurança versus acessibilidade: há muitos lugares nas ruas que não têm onde parar e os condomínios não abrem a porta/garagem de jeito nenhum!”

A questão da segurança é nacional e envolve uma série de ações do poder público. Exatamente por este aspecto é que a empresa tem um plano de delivery que contempla raios de entrega menores.

“A parte da logística é muito importante: cada vez mais as pessoas estão querendo delivery e, a meu ver, isso acontece porque a classe média não tem mais o carro como um objetivo de consumo, não faz mais tanta questão de ter o veículo próprio e isso faz com que o percentual das entregas aumente consideravelmente. Com isso em mente, procuramos superar todas as adversidades e manter este benefício ao consumidor da Pinta Mundi.”

Torre de controle de logística permite monitoramento em tempo real da entrega de medicamentos

Com o objetivo de aperfeiçoar o processo de distribuição de medicamentos de alta complexidade e outros produtos hospitalares, garantindo a qualidade nas entregas ao público final, a Profarma Specialty – PFS (Fone: 0800 722 5060 – Opção 5) acaba de inaugurar a sua própria torre de controle de logística. A empresa possui um catálogo diversificado e oferece produtos oncológicos, dermatológicos, vacinas, medical devices e hospitalares em geral. Desta forma, a busca por soluções inovadoras é prioridade.

“O investimento em novas tecnologias garante a qualidade nas entregas ao monitorar 24 horas por dia os produtos em rota por meio de inteligência artificial com coleta de dados em tempo real. Essa nova central de monitoramento está instalada na sede da companhia em São Paulo, SP, e conta com uma equipe totalmente dedicada ao processo de monitoramento”, comenta Patrick von Schaaffhausen, vice-presidente de Estratégia e Operações da empresa.

Ele também lembra que medicamentos de alta complexidade são drogas produzidas por meio de biossíntese em células vivas, ao contrário dos produtos sintéticos que são produzidos por síntese química. Por se tratarem da maior fonte de inovação da indústria farmacêutica, exigindo investimentos altos em pesquisas clínicas que duram anos, são delicados e possuem um alto custo, por isso, precisam de atenção especial no momento da entrega ao cliente final.

Além disso, grande parte desses medicamentos é indicada para o tratamento de câncer, doenças raras e crônicas, como a esclerose múltipla. Desta forma, o rece-

bimento no prazo e nas condições estabelecidas no momento da compra é essencial para a manutenção do tratamento desses pacientes, que, muitas vezes, encontram-se em situação debilitada de saúde.

Adicionalmente, a nova tecnologia permite também munir os clientes com informações mais precisas sobre as entregas e proteger de casos de roubo de cargas, facilitando o processo de implantação do plano de gerenciamento de risco a ser adotado pelas transportadoras e farmacêuticas envolvidas na cadeia logística dos medicamentos.

A ferramenta

Antes de falar da torre de controle, Schaaffhausen lembra que a empresa possui seis Centros de Distribuição próprios, localizados em São Paulo, SP, Curitiba, PR, Canoas, RS, Goiânia, GO, Rio de Janeiro, RJ, e Serra, ES. “A Profarma Specialty possui CDs próprios para controle e gestão da operação, garantia dos processos, qualidade e eficiência.”

Além disso, trabalha com frota terceirizada. No total, são mais de 10 parceiros que somam uma frota superior a 100 veículos. “Nosso foco é na gestão do processo e a frota terceirizada garante a capilaridade e abrangência necessária”, diz o vice-presidente de Estratégia e Operações, lembrando, ainda, que os pedidos são captados pelos seus consultores externos,

pelas televendas e indústrias parceiras.

A torre de controle conta com duas plataformas digitais para acompanhamento do processo: portal para web e aplicativo para tablet e celular. No site, é possível acompanhar o status de cada entrega individualmente, por meio de mapas com rastreamento, alertas e notificações, imagem do canhoto com assinatura do recebimento do produto, painéis com indicadores-chave de desempenho e tempo de espera. O aplicativo funciona online ou offline e auxilia no trabalho do motorista, que pode indicar motivos de não-entregas e atrasos, pausas e tempo de espera, solicitar

contato da base, conferência nas coletas e digitalizar o canhoto assinado.

Toda essa tecnologia permite evoluir para um modelo que prevê o horário da entrega e que sejam geradas métricas para maior visibilidade, inclusive, dos detalhes que precisam ser aprimorados durante o processo para que todos os envolvidos tenham as informações reportadas em tempo real.

Neste processo todo, a Inteligência Artificial cria um histórico das rotas e tempos de deslocamento, por entrega e cliente, permitindo a criação de um modelo preditivo a partir desses dados.

Por outro lado, o monitoramento em tempo real permite, ainda, oferecer aos clientes informações precisas sobre os



Schaaffhausen: “o maior desafio foi a mudança de cultura dos motoristas, que passaram a utilizar um novo aplicativo. A solução foi aproximar-los do processo”



produtos, além de garantir a segurança do processo, já que facilita a implementação do plano de gerenciamento de riscos envolvendo todos os players da cadeia logística. "A companhia está sempre em busca de oferecer o melhor serviço possível para o público, seja ele clientes ou parceiros. Por isso, fazer investimento em novas tecnologias, que otimizam o trabalho da equipe das três unidades de negócios – Distribuição, Farmácia de Especialidades e Suporte ao Paciente –, está no DNA da Profarma Specialty", diz Schaaffhausen.

Sobre como foi instalada a torre, ele resalta que utilizaram uma combinação da tecnologia da Comprovei aliada ao desenvolvimento interno para viabilizar a torre de controle. A estrutura foi montada dentro da sede da Profarma Specialty, em São Paulo, SP, em local próximo de onde fica localizada a equipe de atendimento de Distribuição. Todo o processo de instalação da tecnologia foi concluído em quatro meses, conforme o planejamento previsto inicialmente.

"O maior desafio foi a mudança de cultura dos motoristas, que passaram a utilizar um novo aplicativo. A solução foi aproximar-los do processo e esclarecer os benefícios. Já o treinamento do pessoal que opera a torre foi realizado na própria ferramenta, com um processo contínuo de aprendizado. Os operadores acompanharam toda a implantação e já participam

presencialmente desde a fase piloto para se familiarizar com a ferramenta."

Schaaffhausen também destaca que, para obter o sucesso na entrega desses medicamentos, contam não apenas com o auxílio da tecnologia, mas também com o apoio das transportadoras parceiras, que estão sendo treinadas para utilizarem a nova ferramenta.

"Seguimos com as transportadoras que já trabalhávamos e com a implementação da ferramenta poderemos avaliar a eficiência de cada empresa que atende a Profarma Specialty, seguindo sempre em busca de melhoria contínua. No caso do treinamento destas transportadoras, não tivemos problemas, pelo contrário, elas se mostraram parceiras por entender que também é um benefício para elas."

Assim que a tecnologia foi adquirida pela Profarma Specialty, foi realizado um cronograma de treinamento para todas as transportadoras parceiras. Em um primeiro momento, representantes dessas empresas foram até a sede da PFS em São Paulo para um workshop no qual foram apresentados à ferramenta e às vantagens que a tecnologia ofereceria ao serviço prestado por eles. Depois, vários treinamentos online foram realizados com os colaboradores que estarão diretamente envolvidos com a torre de controle, seguindo um cronograma que finalizou em abril com o início das atividades do novo sistema. Com a torre de controle

já em funcionamento, a Profarma Specialty continua à disposição das transportadoras para esclarecimentos de dúvidas e suporte em caso de eventuais ocorrências.

Resultados

A expectativa da companhia com a instalação da torre de controle é de que o serviço de distribuição oferecido seja cada vez mais preciso e de qualidade. "Essa tecnologia nos permite prever alguns pontos importantes, como horário da entrega, posicionamento do medicamento e trânsito no local, por exemplo. Desta forma, as métricas geradas pelo sistema dão maior visibilidade sobre o processo e os detalhes que precisam ser aprimorados para que todos os envolvidos na cadeia tenham as informações reportadas em tempo real", lembra Schaaffhausen.

Os resultados esperados em termos de segurança da carga também são significativos. Como a torre de controle permite monitorar o local exato de onde a carga se encontra, caso ocorra alguma intercorrência, a informação sobre o acontecimento chegará mais rápido ao responsável por iniciar o processo de gerenciamento de riscos. Desta maneira, todo o processo a ser adotado pelas transportadoras e farmacêuticas envolvidas na cadeia logística desses medicamentos ocorre de forma mais efetiva e rápida.

"Certamente, cada vez mais os clientes demandam informações em tempo real e eficiência. A torre de controle vem para reforçar essa tendência", finaliza o vice-presidente de Estratégia e Operações.

A empresa

Fundada em 2014, a Profarma Specialty é uma joint venture formada a partir da associação da Profarma, player diversificado do setor de saúde, e a AmerisourceBergen, líder mundial em especialidades farmacêuticas. Atuando em parceria com reconhecidas farmacêuticas, é a única companhia do Brasil com serviços integrados em Distribuição, Farmácia de Especialidades e Suporte ao Paciente.

Logweb

W6connect Supply Chain Summit Brazil 2019: o foco é nas novidades

Com o objetivo de criar uma plataforma para os profissionais compartilharem informações e experiências práticas sobre novas estratégias e modelos de negócios, levando em consideração as novas políticas no Brasil, o W6connect Supply Chain Summit Brazil 2019 oferece uma visão mais abrangente, soluções práticas e contatos de alto nível com marcas reconhecidas, bem como com empresas fornecedoras de soluções.

O evento é promovido pela W6conect, empresa de mídia e eventos B2B sediada em Londres e em rápido crescimento, fornecendo aos líderes acesso a especialistas, consultoria acionável e colaboração peer-to-peer. Possui uma equipe de pessoas com a mesma mentalidade e determinação, todos compartilhando uma visão de sucesso.

A Logweb Editora também

está envolvida na realização deste evento, que acontecerá no dia 6 de novembro próximo no Hilton Morumbi, em São Paulo, SP, reunindo os principais executivos de Supply Chain e logística de cerca de 100 empresas reconhecidas no setor industrial, abrangendo segmentos distintos como agro, automotivo, aeroespacial, defesa, farmacêutica, bens de consumo, eletrônica, têxtil, alimentos e bebidas, produtos químicos, energia, varejo, comércio, transporte, logística e novas tecnologias.

Sua agenda abrange temas relacionados com ganhos e soluções emergentes de novas tecnologias, bem como desafios para além da tecnologia no complexo mundo de Supply Chain ao longo de todas as etapas – desde as matérias-primas até o produto final no cliente.

Além da participação para agregar conhecimento, o W6connect Supply Chain Summit Brazil 2019 oferece a participação através de patrocínio, oportunidade única para encurtar o ciclo de desenvolvimento de negócios e conquistar novos clientes, conhecendo mais de 100 tomadores de decisão de Supply Chain e logística juntos em um só lugar. Também são oferecidas oportunidades de palestrar, participar de café da manhã ou jantar VIP e fazer reuniões pré-agendadas 1-2-1, entre muitos outros benefícios.

MAIO 19 - 43

**NOSSA
META**
É SEMPRE
MERECE
SUA
CHANCELA



**TOP DO
TRANSPORTE
2019**



A TGA disputa pela 1ª vez
o prêmio Top do Transporte,
na categoria 'Transporte
Internacional', motivada pela
certeza da qualidade de suas
soluções e por sua constante
dedicação à satisfação de seus
clientes. Embarcador, participe
conosco deste importante
prêmio! Seu voto é que irá
mostrar se o nosso mercado
está no caminho certo.

TGA
LOGÍSTICA

tgalogistica.com.br

f TGALogistica2013

+55 11 3464-8181

Bicicleta e patinete elétrico ganham as ruas realizando entregas em São Paulo

Para fugir do trânsito caótico de São Paulo, as pessoas têm usado bicicletas e patinetes, ganhando tempo e reduzindo estresse, sem falar na diminuição da emissão de gases poluentes. De olho nessa facilidade, a B2log (Fone: 11 2626.5642), startup de logística especializada em e-commerce, passou a utilizar esses meios de transporte para atender a demanda das regiões da capital paulista com intensa movimentação de veículos.

"Oitenta e cinco por cento da nossa frota são de carros de passeio. Dependendo da região, um entregador pode levar de 40 minutos a 1 hora entre trajetos que poderia fazer em 15 minutos", conta Juca Oliveira, CEO e founder, destacando que a companhia é pioneira no serviço de entrega com patinete elétrico.

Como plataforma WEB de logística, a B2log conecta entregadores autônomos ao e-commerce para entregas de produtos no mesmo dia e no dia seguinte. Possui Centros de Distribuição próprios em São Paulo, SP, e Florianópolis, SC, e está em fase de expansão para outras capitais.

As entregas de patinete e bike elétrica ainda estão em fase piloto para apenas alguns CEPs da capital paulista. Juca explica que as entregas realizadas na fase piloto levam em conta a dificuldade de estacionamento para carros e motos em regiões com grande concentração de endereços corporativos.

Com o novo serviço, a expectativa é dobrar o número de entregas feitas no mesmo dia em que o consumidor

compra seu produto na loja virtual, que hoje representam 20% da demanda.

Sobre o cadastro para novos parceiros, o processo começa no site seguido de uma etapa presencial que inclui treinamento. "Quanto à segurança da carga e do parceiro, a B2log disponibiliza uma equipe para o Gerenciamento de Risco, que monitora o dia a dia do entregador e o rastreamento dos produtos."

A parceria da B2log com empresas de e-commerce se dá por meio de contrato com garantia de nível de serviço. Após realizada a coleta dos produtos no e-commerce, a companhia otimiza

as rotas, e os itens seguem ao destinatário através dos entregadores.

"O principal benefício para o e-commerce é a entrega realizada em um prazo extremamente curto com bom nível de serviço e viabilidade econômica", salienta Juca.

Já para o comprador, um dos benefícios mais importantes, além do recebimento em tempo recorde, é a experiência de compra, uma vez que é possível acompanhar a entrega em tempo real e contar com uma equipe treinada.

A B2log atua em duas modalidades. O Same Day Delivery se aproxima da experiência de entrar em uma loja físi-



Usando modos de transporte alternativos, é possível percorrer em 15 minutos trajetos que levariam de 40 minutos a 1 hora para serem feitos de carro

ca e sair com o produto, uma vez que, realizada a compra, o consumidor recebe o produto em algumas horas. O Next Day Delivery tem a mesma proposta da entrega expressa, porém com um custo mais atrativo. Dependendo do horário de corte do e-commerce, as entregas realizadas durante o dia ou a noite são processadas durante a madrugada e entregues no dia seguinte.

Juca conta, ainda, que a logística reversa expressa da B2log proporciona uma experiência satisfatória mesmo quando algo não deu certo, como, por exemplo, a troca de um produto que não serviu. "Após realizada a solicitação de coleta pelo e-commerce, o produto é coletado pelo consumidor e retornado até o e-commerce em



Juca, CEO da B2log, conta que a empresa conecta entregadores autônomos ao e-commerce para entregas de produtos no mesmo dia e no dia seguinte

até três dias sem que haja necessidade de o consumidor embalar o produto ou se dirigir a uma fila dos correios. Todo esse processo pode ser acompanhado pelo e-commerce e pelo consumidor na hora", explica.

No mercado desde 2013, a empresa cresceu 55% em 2018 em relação ao ano de 2017 e teve um incremento de 40% no número de clientes e parceiros. Os planos são operar em até seis estados nos próximos meses e crescer mais 60% em 2019. Entre seus clientes estão Dafiti, Netshoes, Decathlon, Ricardo Almeida, Livraria Cultura, Shop2gether, Kanui, Triccae, Rihappy, MyShoes, Emporionaka, Vestem, Troussseau, Longerie, Oqvestir, Mob e Synapcom. **logweb**

Fale com a *Logweb*

Para falar com a *Logweb*,
você pode usar as nossas várias mídias sociais



Portal.e.Revista.Logweb

@logweb_editora

logweb_editora

Canal Logweb

E também pode entrar em contato diretamente com a redação:

jornalismo@logweb.com.br

Comente os assuntos publicados,
dê sugestões para a realização de matérias, envie artigos e outras
informações que considere importantes para os nossos leitores.

Aproxime-se mais da *Logweb* e
aproveite as nossas mídias – digitais e impressa.

E mais: Tenha em mãos a revista impressa –
ler assim dá mais prazer.

Assine a revista *Logweb* impressa.



LAMORIM

EMPILHADEIRAS E PLATAFORMAS AÉREAS

Locação de:

**Empilhadeira à combustão
de 1.8t até 45t;**

**Empilhadeiras elétricas retráteis
e contrabalançadas;**

Transpaleteiras elétricas;

Transpaleteiras elétricas patoladas;

Rebocadores elétricos;

**Plataformas aéreas
articuladas e tesoura;**

Telemanipuladores.



Movimentando o Nordeste

www.lamorim.com

(71) 3394-1477

Lote 04, Quadra 06 - CIA/SUL

Simões Filho/BA

PIKETTY E OS OUTROS

O best-seller de Thomas Piketty, *O Capital no Século XX*, em sua essência, é uma crítica a concorrência dos mercados como um processo em que os “vencedores” merecem suas vantagens de renda e riqueza. Piketty trata, sobretudo, das metamorfoses da riqueza e dos modos de transmissão dos patrimônios privados entre gerações ao longo do desenvolvimento do capitalismo. A caminhada vai desde a predominância da riqueza fundiária – cujo declínio foi imposto pelas forças das políticas mercantilistas e de incentivo à manufatura – até os arranjos contemporâneos apoderados pelo patrimonialismo financeiro e pela concentração do capital nos grandes oligopólios que dominam todos os setores da indústria e dos serviços na arena global.

Os estudos de Piketty sobre o papel da dívida pública na composição da riqueza privada nos primórdios do capitalismo mostram sua importância na transição dos patrimônios imobilizados na terra para a riqueza móvel e líquida, sob a égide do Banco da Inglaterra que mediou as trepidações e expropriações da acumulação primitiva. Em sua peregrinação, Piketty apresenta um conceito de capital que desconsidera as formulações teóricas de Marx a respeito das relações de produção capitalistas e de suas conexões com a natureza das forças produtivas adequadas ao desenvolvimento desse regime de produção. Não importa. Ao agrегar as várias modalidades de ativos e discutir as mudanças de sua composição, Piketty mata três coelhos: reafirma a “natureza” do regime do capital como modalidade histórica cujo propósito é a acumulação de riqueza abstrata; abre espaço para a compreensão do capital a juros, do capital fictício e renda da terra, como formas de rendimentos derivados do desdobramento necessário da riqueza capitalista em suas modalidades particulares; demonstra o papel da herança na reprodução e acumulação da riqueza, o que desmente o caráter meritocrático e “competitivo” do enriquecimento alegado pelos liberais.

A desdobrar a riqueza nas formas em que se transmutam ao longo dos três séculos de história do capitalismo, Piketty faz reaparecer no prosépio da vida econômica o caráter crucial da transformação e da concentração da riqueza na geração

e na distribuição dos rendimentos dos que dispõem apenas de suas propriedades pessoais para manter sua sobrevivência: a venda de sua força de trabalho, a casa própria, os aparelhos domésticos, o automóvel para se dirigir ao trabalho, etc.

Nos últimos trinta anos, muitos economistas se dedicaram ao estudo das conexões entre as mutações nas formas da riqueza, a concentração do controle do capital “globalizado” sob o comando de grandes bancos e empresas, as gordas remunerações dos executivos, a desmobilização dos sindicatos e o (inevitável) aumento da desigualdade na apropriação da renda gerada pelo esforço coletivo.

Edward Wolff estuda o fenômeno do aumento da desigualdade de renda e de riqueza desde os anos 90. Publicou artigos e livros esclarecedores a respeito do tema. Sugiro a leitura de *Top Heavy*, publicado em 1995. Nesse pequeno ensaio rigorosamente documentado, Wolff mostra como a ruptura do acordo social que sustentou a políticas de inspiração rooseveltiana promoveu a reversão das tendências à redução das desigualdades de renda e riqueza observada entre 1930 e a meados da década de 1970.

Desde 1973 até 2010, o rendimento de 90% das famílias americanas cresceu apenas 10% em termos reais, enquanto os ganhos dos situados na faixa dos super-ricos – a turma do 1% superior – triplicou. Pior ainda: a cada ciclo, a recuperação do emprego é mais lenta e, portanto, maior é a pressão sobre os rendimentos dos assalariados. Até meados dos anos 1970, é bom relembrar, o crescimento econômico foi acompanhado do aumento dos salários reais, da redução das diferenças entre os rendimentos do capital e do trabalho e de uma maior igualdade dentro da escala de salários. Em artigo publicado na revista *Science & Society* de julho de 2010, Edward Wolff sustenta que a evolução miserável dos rendimentos das famílias americanas de classe média foi determinada pelo desempenho ainda mais deplorável dos salários. Entre 1973 e 2007 os salários reais por hora de trabalho caíram 4,4%, enquanto no período 1947-

1973 o salário horário cresceu 75%. A despeito da queda dos salários, durante algum tempo, a renda familiar foi sustentada pelo ingresso das mulheres casadas na força de trabalho. Entre 1970 e 1988 elas aumentaram sua participação de 41% para 57%. A partir de 1989, no entanto, o ritmo caiu vertiginosamente.

Na convenção do Partido Democrata, em 1936, Roosevelt atacou os “príncipes privilegiados” das novas dinastias econômicas. “Sedentas de poder, elas se lançaram ao controle do governo. Criaram um novo despotismo envolvido nas roupagens da legalidade. Mercenários a seu serviço

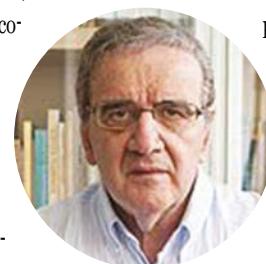
trataram de submeter o povo, seu

trabalho e sua propriedade.”

A política econômica de Roosevelt andou em zigue-zague, mas, feitas as contas, significou a vitória do indivíduo-cidadão sobre o individualismo selvagem dos que enriqueceram à farta nos ciclos anteriores de prosperidade. O cidadão-trabalhador não deveria mais ficar à mercê das idiossincrasias do mercado, dos caprichos do processo de concorrência.

A arquitetura capitalista desenhada nos anos 30 sobreviveu no pós-guerra e, durante um bom tempo, ensejou a convivência entre estabilidade monetária, crescimento rápido e ampliação do consumo dos assalariados e dos direitos sociais. O sonho durou 30 anos e, no clima da Guerra Fria, as classes trabalhadoras gozaram de uma prosperidade sem precedentes. Até meados dos anos 70, é bom relembrar, o crescimento econômico foi acompanhado do aumento dos salários reais, da redução das diferenças entre os rendimentos do capital e do trabalho e de uma maior igualdade dentro da escala de salários.

A experiência histórica mostrou que, sob certas circunstâncias, é possível a manutenção de um equilíbrio relativamente estável e dinâmico entre estas duas tendências contraditórias das sociedades modernas: de um lado, as exigências da acumulação de riqueza abstrata, de outro, os desejos dos homens comuns, que aspiram simplesmente uma vida digna e sem sobressaltos.



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

RESERVE ESTA DATA

15
AGOSTO



onde embarcadores e transportadores de carga se reúnem para homenagear as empresas Top do Transporte 2019 eleitas pelo mercado

ETAPAS

Fevereiro e Março

Envio do convite para 5.000 embarcadores de cargas, de 14 ramos industriais, para participar da 13ª Pesquisa Nacional dos Fornecedores de Serviços de Transportes.

Março, Abril e Maio

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

Junho

Tabulação dos votos recebidos e checagem 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 Top do Transporte 2019.

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 2019.

Agosto

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

Realização

Frota&Cia

GRUPO
Logweb

Saiba mais em www.topdotransporte.com.br

Ausência de dados sobre incêndios prejudica ações preventivas

Nos últimos meses, incêndios têm acontecido nos mais diversos tipos de estabelecimentos, como no galpão na usina de Belo Monte, PR, no alojamento do CT do Flamengo, RJ, no Instituto do Coração, SP, no galpão da Mitsubishi Chemical Polímeros de Desempenho, SP, no Centro de Distribuição da Drogaria Pacheco, RJ, no Museu Nacional, RJ, na fábrica da Femsa que atende o Mercosul e na planta da farmacêutica SEM, ambos em São Paulo.

Segundo dados noticiados pela imprensa e coletados pelo ISB – Instituto Sprinkler Brasil (Fone: 11 2124.3724), em 2018 foram contabilizadas 531 ocorrências de incêndio estruturais. Dentre as diferentes categorias, a que registrou o maior número foi a de estabelecimentos comerciais (lojas, shopping centers e supermercados), com 190 registros, seguida por depósitos, com 114 reportes.

"Começamos a contabilizar os incêndios noticiados pela imprensa por falta de dados estatísticos oficiais no país. Como ter consciência de que se trata de algo alarmante e que pode ser evitado se nem o poder público tem ideia de quantos incêndios acontecem nem quantos morrem ou ficam feridos no Brasil por causa deles?", questiona Marcelo Lima, especialista em prevenção e combate a incêndios e diretor do ISB.

Por acompanhar o assunto há décadas, ele sabe que o dado coletado pela imprensa é provavelmente cem vezes menor do que acontece oficialmente. Não ter as informações corretas sobre incêndios é um grande problema para quem estuda e trabalha na prevenção. "Fica difícil propor soluções sem uma análise histórica. A informação é gerada de acordo com a disponibilidade e o in-

teresse dos corpos de bombeiro regionais. E a maioria não publica."

A ideia é incentivar a criação de uma forma única de transmissão desses dados, através de um órgão de Brasília chamado Sistema Nacional de Segurança Pública. "Fazemos esforços para que exista uma periodicidade de divulgação", conta Lima.

Legislação

O diretor do ISB explica que a legislação de prevenção e combate a incêndios é estadual e está atualizada. A de São Paulo é uma das mais avançadas do país e serve de modelo para grande parte dos estados brasileiros. A questão está em aplicá-la corretamente.

O Estado exige a instalação de sistemas de incêndio, mas não faz qualquer exigência quanto ao nível de qualidade dos produtos. Não há certificação para equipamentos de incêndios, exceto para extintores. "Com isso temos sistemas instalados por todo o Brasil que atendem plenamente a legislação, mas que provavelmente não funcionarão porque são de péssima qualidade, o que só será descoberto no pior momento: durante uma ocorrência", observa.

Para o Instituto Sprinkler Brasil, a certificação é fundamental, pois garante uma exigência mínima de qualidade a partir dos testes dos produtos antes da venda. Toman-do os sprinklers como exemplo, os modelos importados não têm qualquer ensaio de certificação. Esse produto deveria ser testado aqui no país e, caso não passasse, sua venda não deveria ser autorizada.



Lima, do ISB: "Está comprovado que o sistema mais eficiente para esse tipo de tragédia é o de sprinklers, que oferece uma série de vantagens"

De acordo com Cassio Roberto Armani, tenente-coronel, atualmente na reserva do Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo, há uma quantidade altíssima de incêndios por vários motivos, mas que começa com a falta de consciência de todos: população, autoridades, empresas e governos. "Costumo explicar que incêndios não são acidentais, mas fruto de falhas, desconhecimento ou mau uso das edificações, e

principalmente por falta de instalação e manutenção de sistemas de prevenção", explica.

Soluções

Das causas de incêndios em Centros de Distribuição e galpões logísticos, 30% têm origem elétrica, 14% são incêndios criminosos e cerca de 10% são causados por falta de preparo adequado no trabalho quente, ou seja, que envolve soldas ou outro tipo de atividade que eleva a temperatura e produz faísca-s. Lima lembra que como os dados não são computados no Brasil, essas informações são coletadas pela instituição americana FM Global.

"Está comprovado que o sistema mais eficiente para esse tipo de tragédia é o de sprinklers, que oferece uma série de vantagens. Pela cobertura, é possível proteger o local inteiro com uma única ocupação. Outra opção é compartimentar o prédio, assim, no caso de um incêndio, ele ficaria restrito apenas ao local que foi acometido", expõe.

Ele garante que o sprinkler é extremamente eficiente no mundo inteiro. O equi-

pamento, com um sistema bem projetado e bem instalado, tem 92% de taxa de sucesso, a mais alta em comparação a outros.

"As pessoas têm medo de usar sprinkler porque acham que quando um bico abre, todos abrem, mas não é assim. No incêndio, você abre um ou dois, a área molhada é bem pequena com relação ao espaço", conta Lima. Fora isso, todos os outros sistemas são importantes: extintores portáteis, hidrantes, sinalizações de emergência e brigada de incêndio.

Falando das soluções para evitar o problema, ele lembra das instruções básicas, como não permitir fumo quando houver trabalho de manutenção quente, como solda, corte de chapas metálicas e fonte de calor no depósito. Deve-se controlar o ambiente e a temperatura e prezar pelo manuseio correto. "É preciso supervisionar o trabalho de gestão e manutenção. Para soldar uma estante é preciso tomar cuidado para não começar um incêndio. E isso vem a partir da gestão, introduzindo a cultura de prevenção", expõe.

Para o diretor do ISB, proteção em depósito e galpão não é só instalar equipamento de incêndio. É preciso investir na gestão. A primeira coisa a fazer é ter um programa de segurança no depósito que realize inspeções para garantir que o local esteja livre de materiais combustíveis, ou que eles estejam armazenados de forma correta. Se não houver uma boa gestão ao lidar com aerossóis, por exemplo, que são altamente inflamáveis, pode-se perder todo o negócio.

"Também é muito importante contar com segurança patrimonial, para não permitir estranhos no local, porque, como já foi dito, o incêndio criminoso e proposital é uma causa muito comum em galpões e CDs", lembra.

Questionado sobre em quais ocasiões o seguro não cobre os danos de incêndios em CDs e galpões logísticos, Lima conta que cada seguradora tem seu procedimento próprio, entretanto, o mercado comenta que existe muita dificuldade dos proprietários em conseguir adquirir cobertura de seguro, por ser um risco muito alto.

Ações do ISB

O Instituto Sprinkler Brasil foi criado há oito anos com o objetivo de conversar com a população geral, com legisladores, reguladores e autoridades sobre o benefício do sistema de sprinkler na prevenção de incêndio de modo geral.

"Na área de educação, contamos com o prêmio ISB, um programa de bolsa de estudo para mestrado em universidade de engenharia e estruturas. Também temos uma bibliografia grande, que é distribuída gratuitamente, sobre o uso de sprinkler nos mais variados casos. Acreditamos que esclarecendo a população e pessoas da área, podemos melhorar muito a situação geral", expõe Lima.

Além disso, a entidade também atua na área de regulamentação, fornecendo subsídios, sempre que possível, para que os reguladores tenham informações técnicas que possam ser usadas para prevenção e estudo.

Logweb



Supply Chain Summit (SCS) Brazil

6 de Novembro 2019

Hilton São Paulo Morumbi Hotel, São Paulo, Brasil



O W6connect Supply Chain Summit (SCS) Brasil 2019 é uma prestigiada plataforma onde:

Executivos-chave de supply chain de vários setores partilham estudos de caso sobre a aplicação prática e implementação de inovações em supply chain e lições aprendidas
100+ participantes discutem experiências e ideias para atingir sustentabilidade, escalabilidade, melhoria contínua, reduzir custos e maximizar eficiência ao longo da cadeia de suprimentos

Palestrantes Confirmados:

- Carlos Ricardo Andrade, VP Supply Chain Management LATAM, Bayer
- Gustavo Baldini Lichtenecker, Head of Supply Chain Development, Grupo Boticário
- Patrick Dietz, Head of Logistics Operations, Bosch Latin America
- Patrício Hopff, Latin América Supply Chain/Operations Director, Boston Scientific
- Nestor Felpi, Global Innovation Supply Chain & Distribution Executive Director, Natura
- Felipe Cohen, Planning and Operations Director, Magazine Luiza
- Joseph Henry, Director of Omni Channel Supply Chain, Leroy Merlin Brasil
- Fernando Belcorso, Head Regional de Supply Chain - América Latina, Agfa HealthCare
- Gustavo Taboas, CPO-VP/Executive Director Purchasing, Supply & Logistics-Corporate, Hospital Albert Einstein
- Walter Vinicius Nico da Costa, Head of Supply Chain Brazil, Philips Health Systems
- Mauricio Valadares, Commercial Operations Director, GE Healthcare
- Andre Cordeiro Cabral, Director of Operations, Patria Investimentos
- Rafael Saccardi, Director, Supply Chain and Logistics, AGCO South America
- Mauricio Ornellas, Chief of Logistics Officer, Shopper
- Denise de Pasqual, Co-Founder & Commercial Director, Tendências Consultoria Integrada

Participe

Registre-se [aqui](#) até 31 de Maio e economize R\$800!
Pague R\$1.850 versus o preço standard de R\$2.650

Para alguma questão relacionada com o seu registro ou registro e preços de grupo
contate Diogo Dias em diogo@w6connect.com ou ligue para (11) 3280-2804

Patrocine

Patrocine o W6connect Supply Chain Summit Brazil (SCS Brazil) e conquiste novos clientes!

Esta é uma chance única de mostrar seus produtos, serviços e soluções a mais de 100 potenciais clientes - tomadores de decisão e líderes em supply chain no Brasil - e demonstrar como pode ajudá-los a atingir os seus objetivos.

Para Informações sobre opções de patrocínio contate Loran Mariano em loran.mariano@w6connect.com ou ligue para (11) 3280-2804

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



Aliança	15
Baoli	33
Bauko	7
Brasil LOG	37
Embragem Pharma	19
Fispal Tecnologia.....	31
Ilos.....	39
L Amorin	45
LagExpress	17
Logistique.....	25
Modern Logistics	13
Petronas	4 ^a Capa
Princesa dos Campos....	21
Retrak	3 ^a Capa
RTE Rodonaves	2 ^a Capa
Still	11
TGA	43
Top do Transporte	47
Toyota.....	5
Translift.....	23
W6connect.....	49

Benner

Ricardo Giudice é o novo diretor de Vendas e Marketing da Benner, desenvolvedora de software de gestão e serviços de BTO. A sua chegada é parte da estratégia do programa de expansão da companhia, Sprint 2020, com investimentos importantes na área comercial, além da contratação de novos executivos de contas para todo o país. Giudice também está à frente de Canais e Arquitetura de Soluções. O executivo atua há 20 anos na formação e desenvolvimento de times comerciais e já passou por empresas como Mandic Cloud Solutions, Sellmore, Bestway e Cimcorp.

Empresas Randon

O Conselho de Administração (CA) das Empresas Randon elegeu Daniel Randon para presidente/CEO da companhia, sucedendo a David Randon, que ocupava o cargo desde 2009. Daniel é engenheiro mecânico graduado pela UCS (Universidade de Caxias do Sul) e tem MBA em Gestão e Finanças pela Universidade de Chicago (EUA), e antes atuava como vice-presidente de Administração das Empresas Randon. O CA também escolheu David Randon para assumir a presidência do Conselho, ocupada até então por Alexandre Randon, que passa a vice-presidente do Conselho.

BTP

A Brasil Terminal Portuário – BTP anuncia a escolha de Ricardo Arten como seu novo diretor-presidente. Desde 1º de maio, o executivo está no lugar antes ocupado por Antonio Passaro, que permaneceu a frente da empresa entre 2014 e dezembro de 2018. Engenheiro Naval, formado pela Universidade de São Paulo (USP), Arten é também graduado em administração de empresas e acumula cursos de desenvolvimento executivo no Brasil e no exterior. Com experiência de 20 anos no segmento portuário e logístico, já atuou em terminais de Santos, do Rio de Janeiro e de Itajaí, onde ocupou o cargo de diretor-superintendente da APM Terminals Brasil pelos últimos sete anos.

BBM Logística

A BBM Logística contratou Ewerton Caburon para a posição de diretor executivo de Contratos Dedicados (DCC). O profissional terá como principal desafio aumentar a capacidade de desenvolvimento de soluções integradas e colaborar com a otimização dos processos. O novo diretor tem perfil de campo associado às práticas de inovação e construiu trajetórias na Ambev e Raízen.

Senior

A Senior acaba de realizar a sua primeira contratação para uma cadeira corporativa, após a compra da Mega Sistemas, movimento que aconteceu em dezembro de 2018. Bruno Scaravelli passa a assumir o cargo de gerente de Marketing. O executivo já integrava o time de gestão de marketing da Mega Sistemas há mais de cinco anos, e traz no currículo experiências importantes à frente da diretoria de Marketing na Duff Brasil e no Grupo Abril. Na Senior, Bruno passa a responder de forma direta para o Head de Marketing e Produto, Jean Paul Vieira.

Argo Seguros

A Argo Seguros acaba de anunciar a nomeação de Newton Queiroz como seu novo CEO. O executivo se reportará a Jorge Luiz Cazar, Head da América Latina do Grupo Argo. Queiroz tem 19 anos de experiência no setor de seguros, com passagem pela Swiss Re Corporate Solutions, onde foi mais recentemente CEO do México e da América Central. Antes disso, foi diretor da AON, especializada em aviação e petróleo e gás.

Deixe a RETRAK movimentar seus produtos



Transpaleteira
elétrica
2,7t



Empilhadeira
elétrica
1,6t



Empilhadeira
elétrica
2,0t



Empilhadeira a
combustão
2,5t



Empilhadeira Linde
até **18,0t**



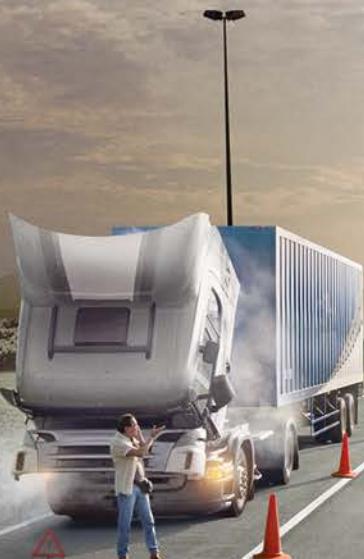
Empilhadeira elétrica retrátil
2,0t



PETRONAS

NÃO DEIXE SEU
CAMINHÃO PARADO

USE O
LUBRIFICANTE CERTO



PETRONAS
Urania

SEU CAMINHÃO PRONTO
PARA OS NEGÓCIOS

**PETRONAS Urania com tecnologia
ViscGuard™, auxilia no controle da
formação de depósitos para uma
maior vida útil do motor.**



PETRONAS Urania com tecnologia ViscGuard™, mantém seus veículos andando de maneira eficiente e por mais tempo. Isso porque o PETRONAS Urania é formulado com tecnologia ViscGuard™, que auxilia no controle da formação de depósitos, prevenindo desgastes e mantendo a viscosidade do lubrificante estável. Garante a durabilidade e prolonga a vida útil do motor reduzindo os custos operacionais. PETRONAS Urania garante que seus compromissos sejam cumpridos, dia após dia.