

REVISTA

Logweb

www.logweb.com.br

referência em logística



Alvaro Velasco
CEO do Grupo
Tracker
Multinacional líder
em Rastreamento e
Monitoramento

TECNOLOGIAS TRACKER

Os diferenciais das soluções mais eficazes contra roubo e furto de veículos e cargas

MAIS CONTROLE NA PALMA DE SUA MÃO

Como a Revolução Mobile e as Tecnologias Tracker permitem ao mercado logístico monitorar veículos diretamente de um smartphone

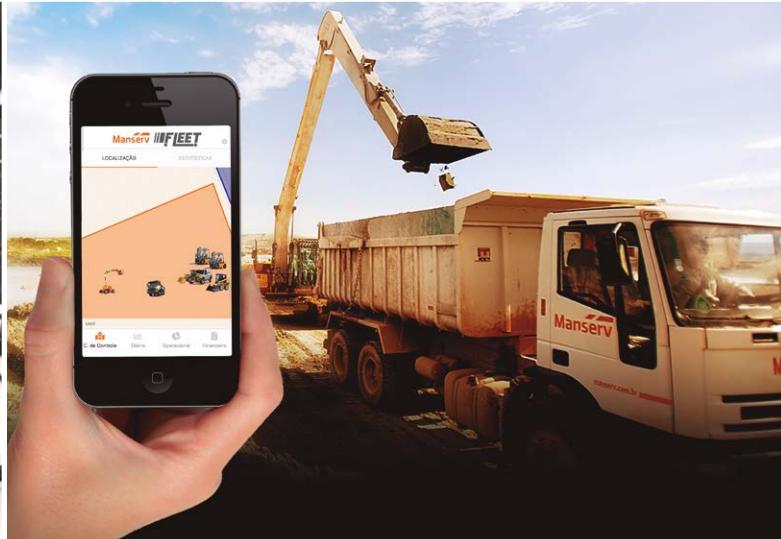


Nº 204 R\$ 22,00
OUTUBRO 2019

REVISTA

Logweb

referência em logística



TI na
Logística

A MODERN chega ao RIOGaleão trazendo mais SEGURANÇA pra sua operação!

Máxima eficiência com Terminal de Cargas
e Armazém Geral DENTRO do Aeroporto.

HWD



Conectividade + Eficiência = Rapidez
A MODERN vai aonde você precisa.

A MODERN redesenha cadeias de valor com soluções disruptivas integrando todo ecossistema, reduzindo perdas e custos, aumentando sua rentabilidade.



**Conectividade
+ Segurança
= Economia**



**Mobilidade
+ Acessibilidade
= Eficiência**



**Compartilhamento
de Recursos e
Ganho em Escala**



**Distribuição
em Real Time**

MSW 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)

É possível pensar em logística hoje sem TI?

Não. Pelo menos esta é a resposta unânime dos participantes da nossa matéria especial desta edição, que trata da aplicação da TI na logística, nos mais diversos segmentos.

Além desta, outras questões são analisadas, como as tecnologias e os conceitos mais aplicados à logística, como é a TI na logística e as consequências de não usá-la. E, mais interessante, as respostas são dadas por representantes de empresas dos mais diferentes segmentos – não apenas por aquelas ligadas à “produção” da tecnologia, mas também por “usuárias” da mesma. E também por representantes da GS1, entidade que tem papel fundamental na integração da cadeia de suprimentos.

E tem mais: além desta matéria central, muitas outras, ainda relacionadas ao tema, estão inseridas na revista, destacando o seu desenvolvimento e sua aplicabilidade nos mais diversos segmentos da logística, bem como os investimentos por parte de algumas empresas em tecnologia. Uma grande imersão no tema, por parte da *Logweb*.

Ainda ligada ao assunto de capa, temos uma matéria também especial que aborda o papel do profissional de logística no e-commerce,

segmento que apresenta expressivo crescimento. Aqui são mostradas as funções deste profissional no setor e as novas exigências, numa análise bem a propósito de mostrar aos novos profissionais, e também aos que já militam neste segmento, o futuro da logística em um setor que tem superado todos os outros em termos não somente de crescimento, mas de desenvolvimento e uso constante de tecnologias, para atender às novas exigências por parte dos clientes.

Também destaque às novas parcerias em termos de operações logísticas, inclusive com empresas de ponta em termos de tecnologia, à compensação de emissão de CO₂ através de um programa de avaliação e mensuração e os planos estratégicos de Operadores Logísticos.

E, complementando, mais um suplemento do nosso “Modal Marítimo”, com destaque à celebração, por parte da Aliança Navegação e Logística, dos 20 anos de renascimento da cabotagem no Brasil. O assunto é complementado por outras notícias de empresas ligadas ao segmento.

Mais uma vez, uma “grande” edição de *Logweb* a favor do desenvolvimento do setor.

Os editores



ISSN 2317-2258

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
jlnammur@logweb.com.br

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

Administração
Wellington Christian Borsarini
admin@logweb.com.br
Caroline Fonseca (Auxiliar Administrativa)
admin2@logweb.com.br

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

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

Diagramação
Alexandre Gomes

- 6 **Mercado de trabalho**
Profissional de logística se destaca com “boom” do e-commerce. Mas há novas exigências
- 10 **Coluna SETCESP**
Construindo uma história de ensino e aprendizado
- 12 **Eletroeletrônicos**
Moove passa a fazer parte das operações logísticas e de entrega da PayGo em todo o Brasil
- 14 **Embarcador**
Para atender seus clientes, Saint-Gobain usa tecnologias de rastreabilidade, blockchain e Torre de Controle
- 18 **Logística & Meio Ambiente**
Voltada para o rastreamento da última milha, iTrack Brasil também conta com programa de compensação de emissões de CO₂
- 44 **Mercado**
Segmento de pneus para empilhadeiras apresenta crescimento e maior maturidade dos usuários
- 39 **Operações Logísticas**

TI na Logística

- 24 Logística sem tecnologia faz parte do passado. **Embarcador, transportador ou Operador Logístico** precisam dos recursos da TI
- 34 App desenvolvido pela **Dusspy Tecnologia** usa IoT para monitorar e controlar veículos pelo smartphone ou o tablet
- 36 **TRANSPROlog** desenvolve processo inteligente para monitoramento de todo o processo logístico
- 38 **Empilhadeiras Toyota** também incorporam tecnologia, como os sistemas de telemetria e gerenciamento de frota
- 40 **Cacau Show** aposta em solução de voz para alcançar meta de mais de R\$ 1,5 bilhão em faturamento
- 42 **Arezzo&Co** investe em novas tecnologias e automatiza processos no CD exclusivo para o e-commerce

- 46 **Operador Logístico**
Com plano estratégico regional, FM Logistic projeta dobrar faturamento no Brasil até 2022
- 48 **Intralogística**
Encerram-se no dia 30 de outubro as inscrições para o IFOY Award 2020: *Logweb* é jurada
- 49 **Artigo**
- 50 **Fique por dentro**

Agenda

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

www.logweb.com.br

Porto Seguro Transportes. Pode seguir em frente. Nós damos cobertura.



Babel-Azza

Pegue o caminho da proteção e tranquilidade com o **Porto Seguro Transportes**. Além de coberturas para acidentes e roubo da mercadoria transportada, você recebe assistência completa para agilizar o trânsito da carga de ponta a ponta.

 Facilidade no pagamento

 Assistência 24 horas

 Guincho gratuito

 Cobertura internacional

 Averbação eletrônica

Para mais informações, consulte seu Corretor ou acesse: portoseguro.com.br/transportes

Você coberto de tranquilidade

Informações reduzidas. Consulte condições gerais. Porto Seguro Cia. de Seguros Gerais. CNPJ: 61.198.164/0001-60. Processo SUSEP: RCTR-C – 15414.001029/2005-37; RCF-DC – 15414.002673/2011-71. O registro deste plano na SUSEP não implica, por parte da Autarquia, incentivo ou recomendação à sua comercialização.

(11) 3366-3380 (Grande São Paulo) | 0800 727 2755 (Demais localidades) | 0800 727 2761 (SAC - cancelamento, reclamações e informações) | 0800 727 8736 (Atendimento exclusivo para deficientes auditivos) | 0800 727 1184 (Ouvíndia - horário de atendimento de segunda à sexta-feira, das 8h15 às 18h30, exceto feriados).



**PORTO
SEGUR**O

Profissional de logística se destaca com “boom” do e-commerce. Mas há novas exigências

As compras online se consolidam cada vez mais no Brasil. A Associação Brasileira de Comércio Eletrônico estima que o faturamento das vendas no e-commerce chegue a R\$ 79,9 bilhões em 2019, um crescimento de 16% em comparação a 2018.

Neste contexto, Patrícia Gomes, supervisora pedagógica do Centro Brasileiro de Cursos – Cebrac, explica que esse cenário pode contribuir para que os profissionais de logística ganhem cada vez mais espaço no mercado de trabalho, já que são responsáveis pela gestão do transporte, do armazenamento, das compras, da distribuição e da entrega de produtos.

De fato, a carreira de logística tem se mostrado promissora. Um estudo encomendado pela DHL, realizado com 350 companhias, nas cinco regiões do planeta, mostra que há, em média, seis vagas para cada profissional. Em relação aos salários, a profissão também é atrativa. Segundo o site Glassdoor, um gerente de logística tem salário médio de R\$ 9.527.

Mas, de acordo com a supervisora pedagógica do Cebrac, para se destacar no mercado, é necessário ter qualificação. Lançado neste ano pelo Centro, o curso de logística registra 1,2 mil matrículas de janeiro até junho. Entre os conteúdos trabalhados em aula estão noções gerais e temas importantes do setor, como planejamento de operações e distribuição física, armazenagem e



Francislaine: Cabe ao profissional de logística buscar as opções de melhor custo e eficiência para sempre melhorar o recebimento e a entrega das mercadorias

integração logística. Além disso, o program inclui as novidades no que se refere à gestão da cadeia de suprimentos, principalmente com relação ao e-commerce e à chamada indústria 4.0.

Área de atuação

O profissional de logística é responsável pelos recursos e materiais utilizados pela organização. Sua função é supervisionar e administrar o estoque, ou seja, garantir que os suprimentos armazenados sejam utilizados da melhor forma possível. Além disso, ele também elabora e supervisiona a movimentação de materiais e cargas nos Centros de Distribuição. As possibilidades de trabalho são variadas, mas, tradicionalmente estes profissionais atuam em aeroportos, fábricas, empresas de transporte, canais de distribui-

ção, portos, atacado e varejo e, entendendo as demandas atuais, também podem atuar no e-commerce. Assim, o aluno pode ocupar as posições de encarregado de almoxarifado, assistente de suprimentos, auxiliar de PCP (ênfase do curso), conferente, estoquista e empreendedor com e-commerce, entre outros.

Além disso, pode começar a carreira visando atingir cargos mais altos, como coordenador de almoxarifado, coordenador de compras, analista de logística, coordenador de PCP, coordenador de comércio exterior e gerente de logística.

E-commerce

Especificamente no setor de e-commerce, Francislaine Cristina Maciel, gerente de produtos pedagógicos do Cebrac, explica que, de maneira geral, a logística neste segmento concentra a armazenagem, expedição e entrega de materiais. Na prática, o profissional de logística possui a função de recebimento da mercadoria, conferência física e fiscal, armazenamento com a devida identificação, reposição de estoque, separação dos pedidos, preparação do produto – conferência, embalagem e etiquetagem –, envio para a transportadora, rastreamento e controle de entrega.

“O processo logístico e a função desse profissional no e-commerce desempenhada de forma correta garantem a fidelização do cliente. Cabe ao profissional de logística buscar as opções de melhor custo



AMPLA

MAIS EFICIÊNCIA PARA SUA OPERAÇÃO LOGÍSTICA

REDE DE SERVIÇOS MOURA:
SOLUÇÃO COMPLETA PARA SEU NEGÓCIO.

CONHEÇA NOSSAS SOLUÇÕES.

- Venda de baterias industriais.
- Manutenção preventiva e corretiva.
- Locação de baterias e carregadores
- Gestão de sala de baterias.
- Instalação, monitoramento e gestão de baterias estacionárias.
- Logística reversa.
- Venda de acessórios.



rsmoura@grupomoura.com
www.rsmoura.com.br | 0800.701.2021

Rede de Serviços Moura

MOURA

e eficiência para sempre melhorar o recebimento e a entrega das mercadorias, pois a maior dinâmica deste processo é sua otimização, o processo para surpreender o cliente e reduzir os custos operacionais", comenta Fransislaine. Ou seja, neste segmento, o profissional de logística pode ocupar os cargos de conferente, estoquista, gerente, responsável pela rastreabilidade, gestor ou coordenador de logística.

Assim pode-se perceber que o profissional de logística é responsável por todo processo logístico no e-commerce, bem organizado e eficiente, e ele está diretamente ligado à condução de dois fatores que influenciam a decisão de compra e a satisfação do cliente: valor do frete e entrega no prazo.

"O profissional se desdobra para dar conta de inúmeras atividades administrativas e, ao mesmo tempo, precisa garantir o crescimento do seu e-commerce. O conhecimento mais inerente à logística é o domínio das ferramentas de informática, pois a rastreabilidade, a confiabilidade das informações e programações são as bases que diferenciam as empresas com atividade no e-commerce."

Francislaine também aponta os maiores erros do profissional de logística neste segmento: demora na entrega ou, pior do que isso, a não entrega do produto. "Situações como essas geram insatisfações aos clientes, comprometendo a credibilidade de alguns sites e impedindo-lhe de chegar ao ponto mais alto no comércio."

Para evitar esse tipo de risco – segundo a gerente de Produtos Pedagógicos do Cebrac –, é necessário um planejamento adequado do profissional, considerando principalmente três aspectos: Gerenciamento dos estoques, Gerenciamento das entregas e Gerenciamento do ciclo de suprimentos. "Um erro constante no segmento de e-commerce é a con-

fiabilidade do estoque, ou seja, se o processo de conferência não é eficiente, a suspensão de pedidos pode ser constante, gerando penalidades em plataformas de marketplace ou em expectativas diretas com os clientes. Outro erro é a não atualização com as inovações do mercado, pois, como a concorrência neste segmento é forte, quem não se atualiza em curto prazo pode ficar fora do nível de competitividade."

O mercado brasileiro de logística vem crescendo ano a ano, em virtude de novas demandas, tecnologias, hábitos de consumo, crescimento do varejo virtual e a constante busca das empresas por um diferencial. A expectativa é que o setor continue expandindo nos próximos anos, aumentando as oportunidades para profissionais da área.

"As tendências destes profissionais são as mais otimistas – diz Francislaine –, pois as demais estruturas do negócio e-commerce, os softwares, vêm otimizando a empregabilidade humana, ou seja, as operações de venda, compra, precificação, função fiscal e tributária e gestão já estão acontecendo com número limitado de pessoas, indiferente ao volume de venda, porém o operacional, que consiste em conferir, armazenar, separar e despachar mercadorias, mesmo em estrutura informatizada e moderna, ainda tem necessidade explícita de seres humanos para gerir, operar e acompanhar os processos logísticos."

A propósito da tecnologia na logística, Francislaine diz que ela impacta de forma positiva no profissional. Ela exige habilidades como flexibilidade, capacidade de trabalhar em equipe, disponibilidade de horários, possibilidade de viajar e conhecimento de outros idiomas e informática. "Dessa forma, os profissionais dessa área devem conhecer as novidades a respeito do assunto, pois é uma maneira de se destacarem peran-

te a concorrência. Isso certamente vai trazer benefícios ao cotidiano empresarial, como segurança na informação e possibilidade de rastreamento, entre outros benefícios. A empregabilidade e tecnologia são fatores de sobrevivência em alguns e-commerces, pois quanto maior o volume, maior é a necessidade de a operação ser eficiente e eficaz. A tecnologia auxilia muito a operação, inclusive na operação de ponta em que logísticas regionais passam a buscar ferramentas conceituais, ecológicas e eficientes. Há também o novo meio que vem se implantando na mobilidade de cargas, que é o uso de drones, ainda de alto custo e baixa demanda, mas com a tendência de expansão."

Concluindo, Francislaine fala sobre a logística 4.0 e as qualificações que ela exige do profissional de um modo geral.

A logística 4.0 é definitivamente uma abordagem revolucionária para técnicas de fabricação. Dessa maneira, o conceito levará as empresas a um novo nível de otimização e produtividade. Não apenas isso, os clientes também desfrutam de uma nova leva de produtos personalizados e voltados às suas necessidades. A logística 4.0 traz inúmeros benefícios para todos os envolvidos na Supply Chain, interligando clientes, indústrias, armazéns e transportadores para a troca de dados relevantes.

"O profissional deve estar sempre conectado e atendendo aos requisitos de velocidade, ganho de eficiência, redução de custos e disponibilidade de informações impostos pela indústria 4.0. De forma clara, o profissional deste segmento tem a necessidade de se manter atualizado para que possa conhecer quais as melhores tecnologias agregam ao seu segmento e qual a melhor forma de aplicar e otimizar as suas operações."

Como 850.000m² cabem em uma caixa?

Logística,
meu amigo,
logística.

www.grupotpc.com

Acesse o QR code
e entenda por que
a TPC é uma empresa
de logística tão
grande quanto sua
empresa precisa.



A TPC, com 18 anos de atuação, é uma das grandes empresas de logística do Brasil. E, se o tamanho impressiona, imagine as soluções em gestão, segurança, manipulação e distribuição, que ajudam empresas de todos os setores a obter melhores resultados.

TPC
LOGÍSTICA INTELIGENTE

850.000 m² de armazenagem | 105 operações | 24 estados do Brasil | 3 milhões de entregas por ano | 4.700 colaboradores

MENTA

Construindo uma história de ensino e aprendizado

Há 35 anos o SETCESP inaugurou o seu setor de treinamento, na gestão do saudoso ex-presidente da entidade, Sebasitão Ubson Carneiro, e tendo como coordenador deste serviço o também saudoso Duglacy Antunes, que era empregado do SETCESP e tinha vasta experiência em treinamento profissional, já que havia passado pelo SESI/SENAI.

O objetivo dos cursos e treinamentos ministrados naquela época era a formação de motorista para o transporte de produtos perigosos, CIPA (Comissão Interna de Prevenção de Acidentes), PPRA (Programa de Prevenção de Riscos Ambientais) e outras obrigações legais mais atinentes ao pessoal operacional ou de departamento de pessoal. E esses cursos contribuíam para prevenir autuações do Ministério do Trabalho ou do Ministério do Transporte.

É importante destacar que o setor de treinamento do SETCESP foi o embrião do SEST/SENAT, que na presidência de Adalberto Panzan e sob sua liderança, em 1993 foi aprovada no Congresso Nacional a lei que deu vida ao Serviço Social do Transporte e ao Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte, visando atender às necessidades dos empregados do setor e formar mão de obra qualificada. E, para viabilizar estes objetivos, muitos dos cursos que eram ministrados pelo SETCESP foram carreados graciosamente para a nova entidade, que passou a ser responsável pela formação de mão de obra a nível nacional.

Tal fato obrigou o setor de treinamento a inovar (e se reinventar),

e a partir dos anos 1990 os cursos passaram a ser focados nos empresários, nos executivos e gestores das empresas de transportes, visando melhorar o profissionalismo, a prevenção contra autuações e o desenvolvimento pessoal.

Tanto foi assim que temas como planejamento tributário, terceirização de mão de obra, gestão e sustentabilidade, coach, entre outros, passaram a ocupar a grade de cursos da entidade, sendo que em 2018 realizamos 72 cursos e treinamos aproximadamente 700 alunos.

Em 2010, na gestão de Francisco Pelucio, inauguramos a ULT – Universidade Corporativa de Logística e Transporte, visando formar especialistas em gestão de transporte rodoviário de carga, que já está em sua 13ª turma e muito tem contribuído para o surgimento de executivos de qualidade na gestão das empresas.

Agora, o desafio na gestão do presidente Tayguara Helou é tornar a ULT em curso a distância (EAD), o que será um grande passo para abrangermos alunos de todas as partes do país e dar uma contribuição inestimável à formação de grandes profissionais em todo o território nacional.

Convidado todos os leitores a conhecerem a grade de cursos do SETCESP em nosso site www.setcesp.org.br.

Adauto Bentivegna Filho – Assessor executivo da presidência e coordenador jurídico do SETCESP. Além de advogado, pós-graduado em Direito Processual, especialista em Direito Tributário pela APET – Associação Paulista de Estudos



Aduato Bentivegna Filho
SETCESP

Tributários e mestrando em Direito na Universidade Autônoma de Lisboa Luís de Camões. Também é professor convidado da PUC-PR no curso de pós-graduação em transporte e professor da ULT – Universidade Corporativa de Logística e Transporte e ministra cursos nas áreas trabalhista e tributária em várias entidades de classe do setor de transporte rodoviário de cargas. Foi membro da Câmara de Esforço Legal do CONTRAN. Autor do livro “Barreiras Fiscais Estaduais: um entrave logístico” e coautor da obra “Aspectos Jurídicos do TRC – Transporte Rodoviário de Cargas”, ambos editados pelo SETCESP.

Mais informações
estão disponíveis no site
www.setcesp.org.br, ou pelo
telefone 11 2632.1082,
com Silmara Balhes.

Compacta por fora, robusta
por dentro

8FBE

Se você precisa de uma empilhadeira compacta para realizar manobras em áreas com pouco espaço físico, a **TOYOTA** tem a solução perfeita.



Modelo **8FBE**, com capacidade de até 2.0 toneladas e elevação máxima de até 6.0 metros.



A **8FBE** é a escolha certa para operações em locais que possuem pouco espaço físico. Energeticamente eficiente devido ao seu sistema de recuperação de energia, resistente à água, sendo capaz de operar em áreas externas auxiliando em cargas e descargas de caminhões, containers, vagões de trem e no transporte dentro de armazéns sem qualquer dificuldade por conta de sua robustez e seu design compacto.

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

Moove passa a fazer parte das operações logísticas e de entrega da PayGo em todo o Brasil

A empresa de logística e transporte Moove assumiu as operações logísticas e de entrega da fintech PayGo. A partir de agora, a empresa é responsável por armazenagem, recebimento de pedido, manuseio e entregas das maquininhas em todo o Brasil. O acordo tem como objetivo aumentar a eficiência e a velocidade da entrega de máquinas de pagamento em todo o território nacional.

Guilherme Juliani, CEO da Mooke, explica que o processo começa com a coleta das máquinas na fabricante escolhida pela PayGo. “Nós recebemos de forma separada as máquinas, o material de marketing e os chips. Depois de levá-los para o nosso Campus Martini, em São Bernardo do Campo, SP, fazemos a customização das máquinas, vinculando o chip ao POS e inserimos o material de marketing para montagem do kit”, conta.

A última parte da montagem é a vinculação ao cliente, que acontece de forma sistêmica entre a Moove e a PayGo. Somente depois de todo o preparo de cada máquina é que ela está apta a ser entregue. “Cada unidade passa por esse processo dentro da Moove”, reforça. O principal cuidado ao lidar com esse tipo de equipamento é o manuseio no momento da montagem do kit, devido à fragilidade do material. “Além disso, como cada máquina é ‘amarrada’ a um CPF ou CNPJ – pois não pode haver erros –, precisamos de muita atenção dos colaboradores envolvidos

A foto mostra Guilherme, da Moove, em uma fábrica de logística. Ele está sorrindo, vestindo uma camisa branca e uma faixa de identificação, e apoiado em uma estrutura metálica. No fundo, há uma extensa linha de transportadores amarelos e prateados que movem caixas e materiais. A estrutura é industrial, com pilares e iluminação de teto.

na operação. Eles são instruídos e treinados para esse tipo de monitoragem", conta Guilherme.

Segundo ele, os clientes da PayGo exigem velocidade e assertividade no processo de entrega. "A máquina de pagamento é vital para essas empresas, então a logística desses equipamentos é extremamente estratégica, não há espaço para erros", afirma.

Com relação à logística reversa, em caso de troca, o destinatário posta a máquina nos Correios com código de rastreio oferecido pela PayGo. Quando o material é recebido na Moove, o contratante envia outro arquivo para entrega de uma nova máquina.

Guilherme explica que, internamente, as coletas são feitas com veículos próprios: HR, Fiorino e caminhão. Já as entregas porta a porta seguem por meio de motocicleta e carro. A movimentação esperada é de cerca de 8 mil envios mensais.

Para atender à demanda da PayGo, a Moove conta, entre as soluções, com Warehouse Management System – WMS e Transport Mana-

gement System – TMS. O primeiro sistema tem o objetivo de otimizar a logística dentro do armazém, de forma a aumentar a velocidade e a assertividade do processo de organização e a montagem das máquinas. Já o TMS funciona como um sistema de gerenciamento de rotas na rua, buscando os melhores trajetos com os endereços catalogados. De acordo com o diretor de operações da PayGo, Fernando Umeiki, a parceria com a Moove é mais uma das ações para otimizar o volume de negócios da empresa. “Nossa estratégia é focar em nosso core business e buscar parceiros de excelência para atuarem em etapas estratégicas do nosso processo”, diz.

Por sua vez, o gerente de logística da PayGo, Jones Luis Pestana, acrescenta que a Moove possui know how e oferece toda a segurança, transparência e conveniência em logística. “Este é um setor extremamente sensível para qualquer empresa. Estamos muito satisfeitos com esse trabalho conjunto”, conclui.



Logística do futuro

Guilherme, da Moove, explica que, hoje, os clientes estão acostumados a receber encomendas muito rapidamente, através de aplicativos de consumo instantâneo, como o Rappi. Esse tipo de serviço faz com que o consumidor tenha entregas realizadas minutos após o pedido, e isso muda a sua percepção sobre a logística.

Com essas novas tecnologias, se uma entrega em São Paulo demorar três dias, ou sete no Amapá, torna-se alvo de críticas e manifestações, em especial nas redes sociais. Isso cria o ambiente para a logística do futuro, que consiste em a maioria dos produtos sair das proximidades do cliente direto para sua residência em horas, em vez de estarem armazenadas em um

Centro de Distribuição centralizado com prazos de entrega de até sete dias. “Nesse contexto, nossa tendência é abrir novos CDs no Brasil para agilizar a entrega e reduzir os custos de frete”, conta.

Com relação às expectativas para o próximo ano, a empresa aposta no crescimento de três verticais: e-commerce (de forma extremamente seletiva), medicamentos e correlatos (ANVISA) e adquirência (companhias que efetuam transações financeiras – no qual a PayGo se encaixa). “Esse terceiro está vivendo uma grande expansão com a entrada de novos players que estão focando e dominando nichos específicos. Isso tem impulsionado muito o crescimento do setor e, consequentemente, o nosso”, expõe o CEO da Moove.

Desafios

Como para qualquer Operador Logístico, o maior desafio da Moove é criar sistemas e auditorias para estar sempre em acordo com a legislação fiscal, pois as exigências do governo são cada vez mais rigorosas. “E, ainda, há os gargalos logísticos causados pelo estrangulamento dos aeroportos e pela Secretaria de Fazenda, que fazem com que a nossa carga fique presa de um a dois dias, em alguns casos”, salienta Guilherme.

Para dar conta desses gargalos, a empresa tem investido muito em tecnologia, compliance, processos e monitoramento constante da localização de todas as cargas, o que possibilita agir de forma preventiva. logweb

SOBRE AS EMPRESAS

Criada como um braço da empresa de logística Flash Courier, a Moove atua no mesmo segmento de distribuição, mas com foco nos meios eletrônicos de pagamento e no transporte de encomendas urgentes. Com sede em São Bernardo, no ABC Paulista, a empresa conta com 150 colaboradores e uma carteira de clientes com marcas importantes, como PagSeguro, Ifood e DressTo.

Do mesmo grupo do C6 Bank, a PayGo é uma das principais empresas de captura de transações com cartões do mercado brasileiro. Por meio de uma plataforma de pagamentos omnichannel, atende qualquer tipo de negócio, das soluções mais simples às mais customizadas.



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

Para atender seus clientes, Saint-Gobain usa tecnologias de rastreabilidade, blockchain e Torre de Controle

A Saint-Gobain atua há mais de 80 anos no Brasil com um portfólio diversificado de marcas, como Brasilit, Isover, Norton, PAM, Placo, Sekurit, Telhanorte e Weber, produtos Quartzolit. Elas podem ser encontradas em edifícios, transportes, infraestruturas e em muitas aplicações industriais.

Considerando esta diversidade, há de supor que o Grupo tenha uma logística bem complexa. E tem. “A Saint-Gobain tem frota própria em duas de suas marcas, o que representa menos de 1% do volume total fabricado que é transportado por nossa própria logística. A maior parte de nossa logística é realizada tradicionalmente com mais de 80 transportadoras parceiras, de todo o País”, explica Elmar Costa, diretor executivo de Suprimentos e Programas World Class – região LATAM da Saint-Gobain.

São mais de 1.200 veículos por dia circulando em todas as regiões do País, desde VUC até Rodotrem, carga seca, baú, sider, contêiner, silo e basculante. “Além do rodoviário, usamos transporte ferroviário, cabotagem e hidroviário nos estados do Norte, por apresentarem menor custo em relação ao rodoviário naquela região”, completa Costa.

Ainda como apoio logístico, a empresa conta com 43 Centros de Distribuição em todas as regiões do País, com uma média de 2.000 m² cada. “No caso dos terceirizados, o nosso principal parceiro é a DHL, com unidades de 3.000 m² em Guarulhos e Mauá, ambos no Estado de São Paulo.”



Costa: “Além do rodoviário, usamos transporte ferroviário, cabotagem e hidroviário nos estados do Norte, por apresentarem menor custo em relação ao rodoviário”

Desafios

Falando sobre os maiores desafios logísticos enfrentados pela empresa, Costa ressalta que alguns deles referem-se à questão da infraestrutura do País. A baixa disponibilidade de malha ferroviária, assim como serviço de cabotagem, que tem pouca oferta, são alguns deles. Outro tem a ver com a complexidade fiscal, como é o caso do ICMS, imposto que tem particularidades específicas de um Estado para outro. Há, ainda, os custos logísticos, que, de forma geral, são altos, assim como o piso mínimo para fretes. Sobre como estes desafios são superados, o diretor executivo diz que a Saint-Gobain tem uma área voltada para projetos em otimização de transportes, que abrange toda a empresa e também oportunidades mapeadas fora dela. Há ainda um programa de excelência em Supply Chain que desenvolve ações também neste sentido, na visão do end-to-end.

“Buscamos, também, alternativas em tecnologias e novas formas de contratação de transportes. Um exemplo são parcerias com startups, que aplicam tecnologias IoT (Internet das Coisas) e BIM (Modelagem da Informação da Construção), com o objetivo de automatizar a coleta de dados e estimar melhores custos e prazos de obras e entregas, além de melhorar a entrega ao cliente final.”

Diferenciais

Costa também relaciona os principais diferenciais da logística da empresa, levando em conta o tipo de produto transportado e armazenado. O principal deles é a presença no Brasil todo e as possibilidades de compartilhamento entre as diferentes marcas do Grupo. “Isso contribui para que tenhamos melhores resultados na entrega para o cliente. A visibilidade das entregas e a disponibilidade de produtos próximos do cliente são os nossos grandes diferenciais e seguem a nossa principal premissa: na Saint-Gobain, colocamos o cliente no centro de tudo, levando em consideração a inovação em nossos processos e serviços.”

Costa ressalta que a empresa demonstra consistentemente a sua capacidade de inovar ao desenvolver produtos que melhoraram a qualidade de vida das pessoas. “O mesmo se dá em relação aos serviços que utilizamos. No setor de logística, adotamos tecnologias de rastreabilidade de veículos, blockchain para controle e gerenciamento de fretes, Torre de Controle Logístico e software para modelagem de Supply Chain (SC Guru Llamasoft).” LOGweb

Simplificando

a movimentação e
armazenagem
de ponta a ponta



TODAS AS SOLUÇÕES PARA MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAIS E ARMAZENAGEM EM UM SÓ LUGAR.

Nos unimos para oferecer ao mercado uma integração de todos os processos intralogísticos, aliando tecnologia de ponta, ótimo custo-benefício, praticidade e velocidade no desenvolvimento de projetos.

**Venha nos visitar
na MOVIMAT 2019**

**De 14 a 18 DE OUTUBRO
no SÃO PAULO EXPO
Stand E143**

Rodovia dos Imigrantes, km 1,5

**Faça seu cadastro no site:
www.expomovimat.com.br**

Rastreamento na palma da sua mão

Grupo Tracker oferece segurança e controle logístico, por meio das soluções mais eficazes e da infraestrutura mais completa e robusta do mercado.

Em um país onde temos mais de 230 milhões de smartphones em uso é natural que seus usuários abandonem cada vez mais o uso de computadores tradicionais e passem a acessar suas informações diárias por meio destes aparelhos móveis. Pensando nisso, o Grupo Tracker, empresa referência no segmento de rastreamento de veículos, oferece a seus clientes mais agilidade, eficiência e segurança por meio de seu APP de Monitoramento. Esta plataforma mobile permite ao usuário acompanhar online o seu veículo através de mapas e saber onde ele está naquele momento. É possível ainda ver por onde ele passou nas últimas 48hs e ver seu posicionamento no mapa de minuto em minuto dentro do período selecionado.

Pensando ainda na segurança deste caminhão e preocupado com



os números de furtos de veículos que estão cada vez mais alarmantes, o Grupo Tracker desenvolveu uma funcionalidade neste APP que permite ao usuário receber um alerta de violação de um determinado perímetro preestabelecido. Ao estacionar o veículo, seja ele para um pernoite ou para aguardar um carregamento/descarregamento, o usuário do aplicativo pode acionar a função “âncora” e definir um raio de até 500 m de onde o veículo se encontra naquele momento. Ao se movimentar e ultrapassar este raio criado, o APP envia um alerta automaticamente para o smartphone, aumentando assim o controle e a segurança deste veículo, visto que sua movimentação em horários não autorizados pode indicar um furto sem o conhecimento do motorista ou até mesmo um roubo seguido de sequestro.

“Nosso cliente tem o seu veículo na palma da sua mão e um controle logístico muito mais eficaz, diretamente do smartphone dele, com baixíssimo consumo de bateria e de dados de navegação”, explica o CEO do Grupo Tracker, Alvaro Velasco.

O Grupo Tracker é reconhecido ainda por todo segmento logístico como a empresa mais eficaz na recuperação de veículos e cargas. Isso se dá devido à tecnologia de Radiofrequência de longo alcance disponível em todo o território nacional. Este diferencial atrelado a outras tecnologias de monitoramento, seja ela GPS ou LBS/GPRS propicia altos índices de recuperação, visto que esta tecnologia do Grupo Tracker é imune à ação dos jammers (inibidores de sinais). “O uso destes inibidores ao invés de bloquear o nosso sinal, gera um ruído na comunicação, que passa a ser nosso direcionamento





no processo de rastreamento. Além disso, nossos equipamentos de Radiofrequência possuem módulos de detecção e ativação automática em caso de interferência de jammers, gerando alertas em nossa Central de Comando e propiciando um rastreamento muito mais efetivo e proativo", comenta Rodrigo Abbud, Diretor Comercial da empresa.

Com a retomada da comercialização de veículos pesados no primeiro semestre deste ano, o Grupo Tracker por ser referência neste mercado de rastreamento de veículos pesados, alcançou recordes de vendas, atingindo o expressivo crescimento de 21% em comparação com o mesmo período anterior.

A Gerente Comercial, Sangela Coelho, explica que o crescimento se deu não só pelo reaquecimento do mercado, mas sim pela capacidade da companhia em inovar e trazer

ao mercado novas funcionalidades, tecnologias e conectividades. "Hoje, nossos produtos de LBS/GPRS + Radiofrequência estão atuando como redes de escuta móveis ampliando nossa capilaridade de antenas por todo país", ressalta Sangela.

“Estamos nos reinventando a todo momento, para ser uma empresa cada vez mais moderna, acessível e que acima de tudo auxilia a sociedade”

Com mais de 8.000 equipamentos instalados com esta capacidade de captar e replicar o sinal rodando por todo o Brasil, aliados a

toda a infraestrutura exclusiva de antenas fixas e móveis, o Grupo Tracker possui hoje a maior cobertura de sinais de radiofrequência de todo o mercado. "Este diferencial nos permitiu evitar prejuízos acima de R\$ 100 milhões com recuperações de veículos somente entre os meses de janeiro a agosto de 2019", afirma ainda Abbud.

Diante desta nova realidade do mercado da revolução digital e a oportunidade de mercado que proporcionaram um aumento de vendas para a companhia, o Grupo Tracker se posiciona como uma empresa inovadora, que busca alinhar seus produtos à realidade do mercado e acima de tudo às mudanças de perfil dos usuários. "Estamos nos reinventando a todo momento, para ser uma empresa cada vez mais moderna, acessível e que acima de tudo auxilia a sociedade". Completa Abbud.

Com quase 20 anos de atividades no Brasil, o Grupo Tracker oferece um vasto portfólio de soluções e tecnologias mais eficazes para atender todo o segmento logístico. "Não posso revelar o segredo de nosso sucesso, mas a dica é que trata-se de uma soma de fatores: tecnologia, know-how, inovação e expertise são alguns deles", ressalta o CEO do Grupo Tracker, Alvaro Velasco. ■



Voltada para o rastreamento da última milha, iTrack Brasil também conta com programa de compensação de emissões de CO₂

AiTrack Brasil é mais que uma solução sistêmica de rastreamento da última milha, é uma empresa que foi criada por profissionais que ao longo de muito tempo vivenciaram todas as fragilidades e oportunidades existentes nessa área e sabem exatamente as grandes dificuldades de gestão de transportes.” Esta afirmativa é de Daniel Drapac do Amaral, executivo da área de Supply Chain que, junto com Cristiano Furlan, também da mesma área, fundou, no início de 2017, a iTrack Brasil. Eles trabalharam por mais de 20 anos em grandes embarcadores e Operadores Logísticos nacionais e multinacionais e deixaram seus cargos de vice-presidência e diretoria, respectivamente, para montarem uma start up na área de tecnologia para gestão logística, onde mudaram a forma de rastrear, comprovar e gerir entregas e coletas de produtos e serviços para qualquer tamanho e tipo de cliente e com abrangência nacional e internacional. No final de 2018, a empresa passou a contar com um terceiro sócio, Marco Aurélio Ferrari, profissional com foco em negociações comerciais complexas e desenvolvimento de projetos logísticos estratégicos.

Torre de Controle

Ainda segundo Amaral, a empresa tem como missão permitir aos seus clientes obter rastreabilidade total das entregas e coletas em tempo real até o cliente final. “A solução sistêmica da iTrack Brasil foi criada

para atender embarcadores, transportadores e Operadores Logísticos de todos os segmentos e tamanhos. Devido à alta aplicabilidade e flexibilidade da solução, a mesma mostrou-se perfeitamente aderente para qualquer tipo, tamanho ou segmento de clientes e/ou produtos e com implantações sendo realizadas integralmente em apenas dois dias.” Importante destacar também o serviço complementar de Torre de Controle e Gestão fornecido pela iTrack Brasil para grande parte de seus clientes atuais. Trata-se de uma metodologia de gestão proativa que tem como principal objetivo agilizar o processo de tomada de decisão em todas as etapas das operações de transportes. “Cada negócio pode ter suas particularidades, porém a Torre de Controle e Gestão tem se mostrado caber perfeitamente em qualquer operação logística, independentemente do tamanho da empresa ou do segmento, pois o conceito é universal, independente de quem e do que se transporta.”

O serviço de Torre de Controle e Gestão da iTrack Brasil nasceu da necessidade de alguns dos clientes que desejavam buscar máxima eficiência através de uma central de integração e inteligência logística fundamentada nas informações em tempo real geradas através da própria solução sistêmica para rastreamento, comprovação e gestão das entregas e/ou coletas, porém não dispunham de head count e nem de know how suficiente para colocar em prática.

“Através da Torre de Controle e Gestão – enfatiza Amaral –, deixa-se de atuar de forma passiva ou reativa e passa-se a pensar e agir de forma proativa ou corretiva imediatamente. Por isso a importância que todas as entregas e/ou coletas sejam monitoradas em tempo real por uma solução mobile utilizada pelos respectivos motoristas. Com isso, deixam-se de lado as desculpas e justificativas, que serão substituídas por ações positivas e realmente eficazes, que levarão a menores custos e maiores níveis de serviço, equa-



Através da Torre de Controle e Gestão deixa-se de atuar de forma passiva ou reativa e passa-se a pensar e agir de forma proativa ou corretiva imediatamente

cionando o difícil binômio ao qual o profissional de logística é submetido diariamente."

Adicionalmente, a empresa busca garantir disciplina operacional e boa execução do trabalho. "O que só é possível através de monitoramento e padronização contínuos de processos e tarefas. Diminui-se o tempo de ação de dias ou horas para minutos, o que consequentemente permite fazer mais com menos, maximizando potenciais logísticos e reduzindo os custos com ineficiências."

Somente a título de ilustração, segundo dados comparativos fornecidos pelos próprios clientes da iTrack Brasil, a redução das ocorrências de entregas e/ou coletas pode chegar a 50%, o transit time médio reduz em até quatro dias e os níveis de serviços chegam a subir 20 pontos percentuais após a implantação da Torre de Controle e Gestão da empresa. "Porém, sempre ressaltamos sobre a importância que o cliente parti-

cipe ativamente no planejamento, acompanhamento e gestão conjunta e, especialmente, promova patrocínio incondicional e recorrente junto aos seus fornecedores de transporte para que resultados excepcionais sejam obtidos. E, por fim, todas essas ações e resultados listados só serão possíveis na sua integralidade se as entregas e/ou coletas forem realizadas através de baixas online."

Compensação de emissões de CO₂

Recentemente, a iTrack Brasil fechou parceria com a Eccaplan, referência internacional em consultoria em sustentabilidade, e lançou o Neutralize iTrack. Trata-se de um programa de avaliação, mensuração e compensação de emissões de CO₂ das entregas e/ou coletas dos clientes com o apoio a projetos de preservação ambiental e tecnologia limpa certificados e auditados e posterior emissão

de relatório e Selo CO₂ Neutro.

"O programa consiste em quantificar e compensar o impacto ambiental do evento através do apoio a projetos ambientais. Todos os projetos são certificados conforme metodologias definidas pelo Protocolo de Kyoto."

Os principais objetivos da Neutralização de CO₂ são: viabilizar economicamente projetos de desenvolvimento sustentável que não existiriam sem os incentivos do mercado de carbono; fazer com que as florestas tenham mais valor em pé do que derrubadas, criando um valor financeiro para o carbono armazenado nas árvores, e contribuir para a importante redução de emissão dos gases de efeito estufa, assim como o compromisso de preservação da floresta; educar, conscientizar e sensibilizar o público envolvido sobre causas e consequências das mudanças climáticas; e melhorar a imagem da empresa com seus stakeholders.



ASSESSORIA: PROVOCAÇÃO DE MODELOS / AVALIAÇÃO DE ESTRUTURA / REMODELAGEM / MODERNIZAÇÃO TECNOLÓGICA

Nosso propósito é **simplificar e otimizar processos** com base em conceitos de logística 4.0, buscando aumentar a eficiência através de automação e integração entre todos os envolvidos na logística.

KMM

PLATAFORMAS DE GESTÃO

ERP: Gestão empresarial integrada especializada em logística

TMS: Gestão de operação de transportes

WMS: Gestão de armazenagem

TERMINAL BRANCH: Gestão e automação de terminais, pátios, balanças, controle de acessos e recintos alfandegados.

TRIZY

RELACIONAMENTO ENTRE EMPRESAS E MOTORISTAS

CONTROLE DE LOTE

QUALIFICAÇÃO DE MOTORISTAS

LEILÃO ELETRÔNICO DE FRETE

GESTÃO DE PERFORMANCE

CAPTAÇÃO DE AUTÔNOMOS

DOCUMENTAÇÃO ELETRÔNICA

EMISSÃO AUTOMATIZADA

AGENDAMENTO

QUAL

ROTEIRIZAÇÃO E PREVISÃO DE CUSTOS

CÁLCULO DE CUSTO DE PEDÁGIO

CÁLCULO DE CUSTO DE COMBUSTÍVEL

PREVISÃO DE TEMPO DE VIAGEM

ROTEIRIZAÇÃO

RELATÓRIO DE COBRANÇA INDEVIDA DE PEDÁGIO

COMPRA DE VALE PEDÁGIO

BONDE ENTREGA

CONTROLE E MONITORAMENTO DE ENTREGAS E-COMMERCE

OTIMIZAÇÃO DE DEMANDAS

NOVA EXPERIÊNCIA DE ACOMPANHAMENTO

GESTÃO DE OCORRÊNCIAS

GESTÃO DE PARCEIROS

REDUÇÃO DE CUSTOS

Aliança celebra, em evento, os 20 anos do renascimento da cabotagem no Brasil

Para comemorar os 20 anos da retomada da cabotagem no país através de suas atividades, a Aliança Navegação e Logística, que foi adquirida na época pelo grupo alemão Hamburg Süd, realizou um evento na Casa Fasano, em São Paulo, SP, no dia 19 de setembro último.

O serviço regular de cabotagem tinha sido abandonado gradativamente após a década de 1950, quando o foco do governo passou a ser o transporte rodoviário. Após o Plano Real e a privatização dos portos, a empresa vislumbrou que era o momento de apostar no mercado e investir no serviço entre os portos do Brasil.

“Começamos timidamente com um navio pequeno, de 600 TEUs, entre Rio Grande, Santos e Manaus, que logo substituímos por dois navios de 1.200 TEUs. O maior desafio foi conquistar a confiança do mercado, que não acreditava no modal, não confiava nos portos e tinha dúvidas sobre a sustentabilidade do serviço. Várias empresas tinham tentado voltar, inclusive a própria Aliança, mas desistiram devido às dificuldades e aos prejuízos com que arcariam”, ressaltou em seu discurso o CEO da Aliança, Julian Thomas.

Ele aproveitou para agradecer ao setor de arroz de Rio Grande e Santa Catarina, bem com aos clientes de eletroeletrônicos de Manaus, que foram os primeiros a aderirem ao serviço.

Julian confessou que os resultados nos primeiros cinco anos foram horríveis. “Naquela época, em contato com os clientes, entendemos que precisávamos



Julian, da Aliança: “A cabotagem transformou o passado, revigora o presente e será o futuro dentro de um conceito mais abrangente de multimodalismo”

ter, no mínimo, uma frequência semanal, em dia fixo, para que pudessem planejar sua logística de acordo com o dia da semana combinado”, contou. Assim, a empresa dobrou a aposta, dedicando cinco navios à linha e, a partir daí, o serviço deslanhou.

Hoje, a Aliança emprega 13 navios no sistema da Cabotagem e MERCOSUL, oferecendo cinco serviços semanais em rotas interligadas, conectando todos os portos principais entre Ushuaia, na Argentina, e Manaus. “Recentemente, adicionamos Vila do Conde à rede para atender ao mercado promissor de Belém. Também estamos testando Itaqui como porta de entrada para o Estado do Maranhão”, revelou. Desde 2008, a empresa cresceu na média 10% por ano e, no ano passado, rompeu a marca de 700 mil TEUs carregados. Neste ano, a expectativa é de crescimento de, pelo menos, 12%.

Ao longo desses 20 anos, a companhia transportou mais de 6 milhões de TEUs. Foram 2,4 milhões de contêineres entregues na porta do cliente e mais de 13 milhões de milhas navegadas, o equivalente a 517 voltas ao mundo, com 11 milhões de toneladas de CO₂ a menos na atmosfera. Este volume representa 4 milhões de viagens de caminhão de longa distância a menos nas estradas brasileiras.

Durante o evento, Frank Smet, CCO – Chief Commercial Officer da Hamburg Süd, também discursou, relembrando o início das atividades. Com mais de 100 anos de presença e experiência no Brasil, a empresa conhecia bem as oportunidades e os riscos. “Lembro-me das fortes discussões entre a equipe de cabotagem e a diretoria da Hamburg Süd anos seguintes ao lançamento do serviço. Os resultados foram muito ruins e várias vezes chegamos muito perto da decisão de finalizar a atividade no Brasil. Julian e sua equipe sempre defenderam apaixonadamente o projeto e mostravam otimismo. Convenceram-nos de que era preciso desenvolver o negócio no Brasil e mantivemos o apoio”, revelou.

Smet salientou, ainda, que a Hamburg Süd sempre quis construir navios no Brasil, mas que até agora isso não tem sido possível, já que os estaleiros no país não estão preparados para construir navios do tamanho e configuração técnica necessários. “Assim, tivemos de construir navios fora do país e importá-los de acordo com a leis. Dessa forma, incorporamos, ao longo dos anos, oito navios concebidos especificamente para a cabotagem”, frisou.

Mudanças regulatórias

Durante sua apresentação, Julian abordou o programa "BR do Mar", que envolve um conjunto de medidas para estimular a cabotagem e a indústria naval brasileira. Ele prevê mudanças no sistema de afretamento de embarcações entre outras medidas que visam à diminuição de custos operacionais. O plano do governo é editar uma Medida Provisória que flexibilize as regras com o objetivo de aumentar a quantidade de navios operando na cabotagem. "Embora a intenção seja positiva, é preciso frisar que o problema do serviço de cabotagem não está na falta de capacidade, mas no Custo Brasil. O custo da tripulação brasileira é sensivelmente maior do que o da estrangeira, em função dos encargos trabalhistas", afirmou o CEO da Aliança.

No transporte de um contêiner porta a porta, 59% do valor do frete são gastos no transporte terrestre para fazer as pontas (do cliente ao porto e vice-versa); 11% vão para os terminais portuários; 8% são referentes ao PIS/COFINS, restando 22% para arcar com os custos do navio e do contêiner.

Por isso, a empresa foca em criar uma rede de transportes rodoferroviário, com parceiros próximos de cada porto, para ter custos mais competitivos. Este ano, a Aliança deu um passo adiante investindo

em 50 caminhões próprios, em São Paulo, e em um terminal operacional em São Bernardo do Campo, SP. "O sucesso do modelo nos permite otimizar os custos e, certamente, será um padrão que seguiremos em outras localidades, como já fizemos em Manaus, com operação de frota própria desde o início do serviço", expôs.

A Aliança acredita que o crescimento do modal depende da redução da burocracia no setor. "Vivemos o excesso de 'burocracia'. Procedimentos, tais como o tratamento do canhoto com fluxo complexo de documentos físicos, não são mais adequados ao mundo digital. Da mesma forma, é surreal que a nota fiscal eletrônica precise ser impressa em papel, assim como diversos outros documentos eletrônicos, que obrigatoriamente precisam transitar com a mercadoria, em papel. Esperamos que as medidas a serem anunciadas pelo governo consigam simplificar os processos e reduzir, de fato, o custo do combustível, que na cabotagem é mais oneroso em função da alta carga tributária", reforçou Julian.

Digitalização

O aumento de eficiência, produtividade e transparência passa pela onda de digitalização que as empresas estão vivenciando em vários setores. Embora tenha chegado um pouco mais atrasada à cadeia logís-



Smet, da Hamburg Süd, contou que, com otimismo, Julian e sua equipe convenceram de que era preciso desenvolver o negócio no Brasil

ca, a transformação digital veio com força para favorecer as relações entre as empresas e seus clientes.

O CEO da Aliança lembrou que, em 2018, a empresa lançou o Portal Cabotagem 2.0, com o objetivo de tornar mais simples e intuitivo o acesso às informações sobre embarques, cotações, agendamentos e rastreamento, dando acesso, inclusive, à impressão da documentação e faturas fiscais. "Em breve, será possível ver 'in real time' a localização de cada contêiner com sua carga, seja no navio ou no caminhão. Trata-se do início de uma viagem longa, que percorremos na era digital. Nos anima fazer parte do Grupo Maersk, que investe pesadamente nas ferramentas do futuro", complementou.

Finalizando o seu discurso, Julian disse que a empresa tem muitos desafios e avanços pela frente, que serão enfrentados com otimismo e entusiasmo. "Nós, caboteiros, somos empreendedores por natureza e seguiremos desbravando as novas fronteiras do nosso país. A cabotagem transformou o passado, revigora o presente e será o futuro dentro de um conceito mais abrangente de multimodalicidade." ■



A comemoração aconteceu na Casa Fasano, em São Paulo, no dia 19 de setembro último.

Maersk integra seis terminais terrestres da APM Terminals no Brasil

Em março deste ano a Maersk se tornou um fornecedor integrado de logística, com serviços de ponta a ponta, por terra e mar, para clientes ao redor do mundo. E para ampliar sua oferta de serviços no Brasil, a empresa integrou 283.000 m² de seis terminais terrestres da APM Terminals – Cascavel, Paranaguá, Itajaí e Itapoá (dois locais). Agora os clientes poderão utilizar os terminais para armazenamento, limpeza, reparo e Cross Docking, incluindo o carregamento de mercadorias de um caminhão para um contêiner ou vice-versa.

De acordo com Matias Concha, diretor de Produtos Maersk Costa Leste da América do Sul, os contêineres são bens escassos, precisam ser reparados e mantidos em ótimas condições para transportar alimentos ao redor do mundo e passar por inspeções de saúde, "Economizar tempo e encontrar oportunidades de armazenamento eficientes, aumenta a eficiência das operações. Também montamos depósitos internos em grandes clientes

em seus Centros de Distribuição, assim efetuamos estas ações no local, aumentando ainda mais a efetividade", exemplifica Matias.

Ele também destaca que a Maersk tem a missão global de se tornar a principal empresa integrada de logística de contêineres no mundo, conectando e simplificando as cadeias de suprimentos globais dos clientes com produtos e serviços de ponta a ponta no mar e em terra.

A tecnologia também é essencial para essa visão, possibilitando e acelerando o comércio. A digitalização de transações, o desenvolvimento de um aplicativo, a criação de cotações on-line, o rastreamento e o fornecimento de garantias fixas de preço e carga (Maersk Spot) e blockchain estão no centro da meta da Maersk de fornecer produtos e serviços mais completos, transparentes e fáceis de usar para seus 70.000 clientes da divisão de serviço marítimo no mundo todo. ■



Santos Brasil passa a usar aplicativo para a leitura de lacres de contêineres

A Santos Brasil está implantando uma nova tecnologia em suas operações com contêineres para exportação: a leitura de lacres por meio de OCR (sigla em inglês para "reconhecimento ótico de caracteres"). O sistema substitui a digitação manual dos dados do contêiner, aumentando a segurança e a produtividade, reduzindo erros e agilizando o processo de despacho de cargas.



A ideia do aplicativo surgiu quando a Alfândega do Porto de Santos editou a Portaria 134, de março de 2018, determinando, entre outras coisas, que os contêineres com carga para exportação devem ter seu lacre fotografado antes de serem abertos. A Santos Brasil resolveu ir além do que determinava a Portaria e desenvolveu o novo sistema, que permite que seus funcionários utilizem um aplicativo instalado em um tablet e façam a leitura dos lacres antes dos contêineres serem abertos pela Receita Federal.

De acordo com Ricardo Abbruzzini, diretor de Tecnologia e Inovação da Santos Brasil, além de atender às regras da Receita, o novo app dá mais segurança e rapidez aos processos aduaneiros na empresa.

"A leitura dos lacres com OCR nos tablets diminui a incidência de erros de digitação, já que antes, os dados eram preenchidos pelo vistoriador de forma manual", explica.

O app já está em uso na área de logística da Santos Brasil, onde os resultados se mostraram bastante positivos: a leitura dos lacres, que levava em média 7 segundos antes do uso do sistema, passou a ser feita em 1,43 segundo, com acuracidade de 83%. O próximo passo será implementar o aplicativo no Tecon Santos (terminal de contêineres do porto santista administrado pela empresa) e, em um segundo momento, ampliar o seu uso para a leitura dos lacres de descarga (importação). ■

Expansão vai dobrar capacidade de movimentação de terminal no Porto de Antonina

O Terminal Portuário da Ponta do Felix (TPPF), localizado no Porto de Antonina, Litoral do Paraná, iniciou uma nova fase do seu projeto de expansão que prevê investimentos de aproximadamente R\$ 150 milhões para modernização e ampliação da infraestrutura existente.

A obra, já iniciada, prevê a construção de um novo armazém para fertilizantes – em área de 17 mil metros quadrados – com capacidade para 120 mil toneladas de produto, interligado por correias transportadoras com os berços operacionais. Os investimentos apenas nesta obra são de R\$ 70 milhões.

Esta é mais uma etapa do projeto de modernização e readequação do TPPF – com investimento de mais R\$ 25 milhões para os próximos nove meses – e que inclui a construção de um conjunto de silos verticais, para grãos, farelo e cereais. Além disso, o projeto de desenvolvimento da estrutura portuária prevê a expansão do cais de atracação em 170 metros.

Desde o início das operações em Antonina, já foram investidos mais de R\$ 300 milhões pelo TPPF, incluindo estruturas de armazenagem e equipamentos.

Mercado – O TPPF é atualmente uma das principais opções logísticas para grandes produtores mundiais e importadores brasileiros de fertilizantes. Dentre eles, destaca-se a Uralkali, empresa russa que responde por 25% de toda a produção global de potássio, matéria prima para produção de fertilizantes.

O CEO da Uralkali no Brasil – que, além do principal cliente é acionista do terminal –, Marcel Cisneros, conta que a empresa está investindo há cerca de oito anos no TPPF. “Com a expansão, poderemos direcionar cada vez mais navios para o terri-



nal de Antonina, gerando receita e renda para toda a cadeia logística.”

Dragagem – A nova dragagem do canal de acesso ao porto de Antonina foi apontada como determinante para que um maior número de navios pudesse ser movimentados por meio do terminal paranaense.

“A dragagem que está sendo feita pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina deverá reestabelecer a profundidade do canal para 9,5 metros ainda este ano. Essa ação, somada às atuais obras em andamento, permitirá dobrar a capacidade de movimentação de graneis sólidos, cereais, açúcar ensacado, fertilizantes e carga geral pelo Porto de Antonina”, explica Gilberto Birkhan, diretor presidente do TPPF.

Números – Nos últimos anos, o terminal aumentou a sua movimentação de 313 mil para 1,6 milhão de toneladas de cargas por ano. Apenas nos primeiros seis meses de 2019, o terminal de Antonina aumentou em 43% a sua movimentação de cargas, passando de 343 mil entre janeiro e julho de 2018, para 493 mil no mesmo período deste ano. A expectativa do TPPF para este ano é movimentar cerca de 1,7 milhão de toneladas de fertilizante, farelo de soja, cereais, açúcar ensacado e cargas gerais.

Após a conclusão da dragagem e das obras em andamento, a capacidade de movimentação do terminal deverá saltar dos atuais dois milhões de toneladas para quatro milhões de toneladas/ano. ■

Logística sem tecnologia faz parte do passado. Embarcador, transportador ou Operador Logístico precisam dos recursos da TI

Mas, essa ainda não é a realidade do Brasil. É comum encontrar empresas com baixo nível de digitalização da logística, o que gera falta de visibilidade dos processos, atraso na tomada de decisão e demora na identificação das causas dos problemas, aumentando os custos da operação.

Há uma unanimidade entre os participantes desta matéria especial: é impossível pensar em logística, hoje, sem o uso da tecnologia.

Gerenciar os processos logísticos sem a ajuda dos recursos de TI – alegam – se torna uma tarefa impraticável, desde para uma pequena empresa que realiza o controle manualmente por planilhas até processos mais complexos, como os que envolvem medicamentos.

De fato, comenta Ricardo Gorodovits, diretor comercial da GKO Informática, dificilmente se pode dissociar operações logísticas do suporte oferecido pela tecnologia da informação atualmente. Código de barras, RFID, o trânsito da informação via web, sistemas de gestão, todos estes recursos são hoje largamente utilizados por ampla gama do mercado, gerando significativos ganhos de qualidade, redução de custos e até viabilizando modelos de negócio que antes não eram viáveis. Isso para não entrarmos na tecnologia de ponta, ainda não disseminada, mas já disponível, como drones, veículos autônomos, entrega sem deslocamento (por meio de impressoras 3D), o largo uso de ambiente de Big Data, e assim por diante.

“É fato afirmar que transportadores atualmente não entregam apenas produtos, mas também informação, e isso é inviável sem o uso intensivo de tecnologia. Dentro da logística,



Craze, da Pollux: “no caso da alimentação de linha de produção e retirada de material acabado, podemos constatar um grau bem baixo de integração com a TI”

mento de Armazém), TMS (Sistema de Gerenciamento de Transporte), roteirizador, sistema para gestão de entregas, etc.”, completa Gorodovits. Sob o ponto de vista de sistemas de rastreamento e monitoramento, Gustavo Klygo, diretor de Operações & Tecnologia do Grupo Tracker, salienta que a TI tem uma relevância muito significativa dentro do processo logístico. “O monitoramento eficiente, seja de veículos ou cargas, é naturalmente dependente do processo logístico. Assim como novas estratégias dificilmente escapam de adequações logísticas. E o processo natural destes sistemas se apoia não só na melhoria de performance, como também na prevenção e redução de prejuízos. Além disso, não podemos descartar que hoje estes sistemas já são totalmente integra-

são muitas as áreas que se beneficiam de sistemas tecnológicos, como WMS (Sistema de Gerencia-



dos ao dia a dia de uma transportadora. Por exemplo, um controle de jornada existente em uma plataforma de monitoramento já pode ser integrado automaticamente com o módulo de folha de pagamento do ERP da transportadora, evitando assim, retrabalhos ou erros humanos na hora de transferir os dados.”

A Pollux atua, principalmente, na chamada intralogística, logística do armazém para linha de produção. “Conduzimos projetos que optimizam toda a movimentação interna da fábrica, como processos de abastecimento de linha, transporte de materiais e transporte de paletes com produtos acabados. Assim, podemos ver, no caso da intralogística, dois níveis bem diferentes em termos de grau de integração. Tudo relacionado com armazém é relativamente bem integrado com TI, tendo algumas variações.”

Geralmente – continua Cedric Craze, diretor de Logística e Digital da

Pollux – as empresas possuem um sistema que faz o recebimento do material e permite indicar onde este material deve ser colocado para retirada futura. Quanto maior a empresa e maior sua movimentação de material – tanto matéria prima como material acabado –, maior a chance de ter um sistema de TI com grau de sofisticação mais evoluído. “Sobre a parte de alimentação de linha de produção e retirada de material acabado, podemos constatar um grau bem baixo de integração com a TI. No máximo, algumas empresas fazem requisição de material para reabastecimento usando um sistema próprio que gera etiquetas no armazém. Fora isso, observo um processo extremamente manual e dependente de intervenção humana do começo ao fim”, completa Craze. Philippe Minerbo, diretor executivo da Cosin Consulting, ressalta que a TI está cada vez mais presente em todas as atividades logísticas. Desde



Minerbo, da Cosin Consulting: apesar de a tecnologia estar presente em todas as funções logísticas, o grau de integração entre as diferentes tecnologias ainda é baixo

uma plataforma de agendamento de entrega dos fornecedores até a digitalização de um comprovante de entrega na casa de um consumidor. “Mas, apesar de a tecnologia estar presente em todas as funções logísticas, o grau de integração en-

A tecnologia mais avançada do mercado para cuidar de medicamentos e insumos farmacêuticos está na **Embragen Pharma**. São **14 mil Posições/Pallet** distribuídos em **5 Câmaras Frias**, além do maior expertise em soluções sob-medida para o segmento. Ou seja: não tem segredo.

É mais do que logística. É Embragen Pharma.

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



Faça uma visita: 11 3769 3364.

Ou, se preferir:

sac@embragen.com.br

Av. Alexandre Mackenzie,
137 - Jaguaré



EMBRAGEN PHARMA



Louro, da Nimbi: pouco a pouco as empresas começam a utilizar tecnologia, porém não conseguem contratar uma empresa que resolva o processo do pedido até a entrega



Klygo, do Grupo Tracker: atualmente, tentar atuar nos processos logísticos sem a inteligência artificial a seu favor significa "flertar" com o insucesso

tre as diferentes tecnologias ainda é baixo. Ou seja, elas otimizam uma determinada função sem impactar na otimização da cadeia como um todo. A função de transportes, pelo alto custo que representa dentro das empresas, é a mais abraçada do ponto de vista tecnológico, desde os roteirizadores, otimizadores dinâmicos de rota, rastreamento de carga até assinaturas de recebimento digitais." De uma maneira geral, as empresas ainda estão no início da transformação digital da área logística. "O Brasil tem 61% da malha logística no modal rodoviário com a complexidade

dos impostos e das distâncias continentais. Pressionadas por esse ecossistema complexo, pouco a pouco as empresas começam a utilizar tecnologia, porém não conseguem contratar uma empresa que resolva o processo do pedido até a entrega. Ao contratar pedaços de ferramenta ou desenvolver internamente esses sistemas, as empresas que já avançaram em tecnologia possuem uma colcha de retalhos, com grau de integração baixo e ainda muito ineficiente", afirma Diogo Louro, Head of Logistics da Nimbi.

Como se pode notar, se, por um lado, é impensável pensar em logística sem tecnologia, por outro essa ainda não é a realidade do Brasil. É comum encontrar empresas com um baixo nível de digitalização da logística, o que gera falta de visibilidade dos processos, atraso na tomada de decisão e demora na identificação das causas dos problemas, aumentando os custos da operação. Ao adotar novas tecnologias, as empresas resolvem todos esses problemas e passam a ter controle do processo. Consequentemente, criam um ciclo positivo de eficiência, entregando um melhor nível de serviço para o cliente final e reduzindo os custos para as empresas.

Consequências

Afinal, se a TI é fundamental, hoje, para a logística, quais as consequências de não usá-la?

Rafael Rubie Loth, gerente de Mercado e Produtos da Benner Sistemas, diz que elas são diversas: perda de clientes, de faturamento e de nível de serviço, mau dimensionamento da produção, número elevado de Headcount. "Somente através de ferramentas de TI, como WMS, TMS, ERP, HR, roteirização, otimização de carga, podemos dimensionar com exatidão os recursos necessários para a operação de nossas empresas, sejam elas uma indústria, varejo ou um prestador de serviço logístico."

Halley Takano, CEO da Comprovei, também diz que sem a tecnologia no processo logístico não há como ter eficiência da malha de entregas e, consequentemente, o custo para a empresa aumenta. Não ter controle sobre a gestão da operação logística impacta diretamente a qualidade do serviço prestado e a relação de confiança com o cliente. Uma boa gestão, no final das contas – diz o CEO da Comprovei – se traduz no aumento da satisfação dos clientes e em um maior foco na estratégia do negócio para embarcadores, transportadores e demais empresas do setor. Mais enfático ainda, Minerbo, da Cosin Consulting, adverte que não usar tecnologia nas atividades logísticas é como usar um telefone fixo de fio, enquanto outros usam um smartphone. "Controlar uma operação logística no papel ou usando só planilhas Excel só acontece em empresas ainda muito pequenas ou no início de suas atividades. Hoje, a logística é diferencial competitivo. Vamos falar de e-commerce, por exemplo. Se como vendedor você não souber onde está em tempo real a mercadoria comprada se o cliente perguntar, provavelmente esse cliente não fará outra compra com esse fornecedor. O e-commerce já nasce com tecnologia embarcada. Vamos pegar outro externo – commodities a granel, como açúcar e ferro. Até a balança que pesa o veículo é eletrônica e integrada aos sistemas de controle. Os próprios vagões de trens já possuem rastreadores para passar a informação da localização da carga."

Leonardo Moura, coordenador de Tecnologia da Informação da Multilog, também exemplifica. "Poderia comparar a tecnologia no segmento logístico com a utilização de e-mail e aplicativos de mensagens instantâneas na comunicação entre pessoas versus modelos tradicionais. Podemos usar cartas em papel? Sim podemos, bem como alguns ainda gostam e usam, mas o mercado, de forma geral, já não aceita mais

essa opção lenta e insegura. Não usar tecnologia te retira totalmente de qualquer disputa nesse setor. Tenho visto muitos BIDs onde especificações técnicas são maiores que o próprio objeto de serviço logístico que está sendo avaliado.”

Segundo a managing diretor e sócia da Pluscargo Brasil, Soraya Magdanelo, hoje todos os processos de logística estão sendo automatizados. "Precisamos nos adequar. Há pouco mais de 20 anos usávamos a máquina de escrever para preencher as guias de importação e exportação. Hoje tudo é cada dia mais automatizado. Existe uma nova geração de pessoas que consome tecnologia a todo tempo: para se locomover, pedir comida, ouvir musica etc. Na área de logística não é diferente. A empresa que não acompanhar a tecnologia e atender a essa demanda da nova geração ficará para trás." Não usar TI na logística indica um nível de operação pequeno o suficiente para funcionar em uma folha de papel e ocupar algumas estantes de um galpão, diz Craze, da Pollux. Ele continua: "A partir do momento que uma operação logística cresce, começam a surgir muitas necessidades por parte do processo logístico e a única alternativa é investir em tecnologia para suportar a comple-

xidade das operações. Tais como: integração do sistema de compra para reposição automática de estoque baseada em nível mínimo e lead time de fornecedor; controle de estoque; controle de custo de matéria prima; controle de demanda por parte da produção; entrada/saída de material (movimentação de estoque)".

Na verdade, como diz Klygo, do Grupo Tracker, hoje o mercado não permite mais erros primários. E tentar atuar nos processos logísticos sem a inteligência artificial a seu favor significa “flertar” com o insucesso. “Até os procedimentos mais simples do passado já sofreram mudanças com o uso da tecnologia na logística. Imagine se não existissem sistemas de atualização de transito nos dias de hoje? É claro que no passado, estes problemas eram bem menos frequentes, mas hoje, não imaginamos a nossa vida sem eles e todo o processo logístico também não pode ficar ‘no escuro’.”

Com as demandas crescentes, a fim de melhorar as experiências do cliente, cliente este que a cada dia mais se torna mais exigente e requisita um atendimento personalizado, independente de qual produto ou serviço a empresa comercialize, aplicar as soluções de TI na cadeia de logística se torna peça fundamental para ga-



Jancikic, da LLamasoft: um conceito que está muito em alta no mercado é a transformação digital. Porém, ainda existe um gap entre a teoria e a prática sobre este tema

rantir um relacionamento duradouro com seu cliente e, consequentemente, possibilitar a sustentabilidade da empresa, aponta Alexandre Kuba, diretor de Automação e Software da Brint Intralogistica.

A quantidade de informações que trafegam hoje em dia entre variados sistemas e a sua complexidade exige que soluções de TI sejam empregadas para otimizar resultados, sob pena de inviabilizar qualquer tipo de operação.

É mandatório, por exemplo, informar a todas as partes de um processo logístico, desde embarcadores, passan-

GARANTIR SOLUÇÕES MULTIMODAIS E MAXIMIZAR RESULTADOS É COM A MODULAR.

Somos uma empresa multimodal gaúcha que atua em todo o Brasil desde 1975.

Com frota própria e agregada nos comprometemos com a pontualidade, agilidade e eficiência no transporte de cargas e logística dos mais diversos segmentos utilizando tecnologias totalmente integradas para oferecer alta performance em toda a cadeia operacional.



 A GENTE SABE O QUE FAZ





Loth, da Benner Sistemas: celulares e rastreadores integram um pool de tecnologias atualmente quase que indispensáveis para uma boa prática de transporte de carga

do por transportadoras, e chegando ao cliente final, o andamento de uma entrega. E isso é apenas um exemplo. “O desafio de gestão somente poderá ser superado com a adoção de tecnologia adequada e com o suporte de empresas que tenham a experiência e a criatividade para gerar as soluções necessárias”, acrescenta Gorodovits, da GKO Informática.

Ivan Jancikic, diretor de Serviços da Llamasoft Brasil, lembra que na era da transformação digital, a logística e o Supply Chain são áreas com enormes mudanças. Desde as automações com robôs nos armazéns até entregas da Amazon sendo feitas em apenas algumas horas, dependendo de onde o cliente vive. No Brasil – prossegue o diretor de Serviços da Llamasoft Brasil – estamos ainda mais atrás de países como Estados Unidos e China com relação ao uso da tecnologia, porém mesmo aqui sua utilização já não é mais um diferencial e, sim, uma obrigação para atuar no mercado. “Portanto, a tecnologia traz, de um lado, eficiência e, do outro, a possibilidade de tomar decisões baseadas em uma grande variedade de dados internos e externos para atingir melhores resultados, tanto para as organizações como para melhor atender os consumidores.”

Mais aplicadas

Mas, afinal, quais são as tecnologias e os conceitos tecnológicos mais aplicados à logística?

Loth, da Benner Sistemas, ressalta que a Internet das Coisas- IoT já é uma realidade dentro do segmento de carga fracionada. Celulares e rastreadores fixos e móveis integram um pool de tecnologias atualmente quase que indispensáveis para uma boa prática de transporte de carga. Estas tecnologias proveem integração em tempo real de informações e permitem mudar planejamentos de forma ágil e ter uma comunicação efetiva com parceiros e clientes de forma automática, fidelizando os clientes.

As API's de integrações, através de EDI, JSON ou até REST, possibilitam integrar informações e tomar decisões de forma rápida e também possibilitam disponibilizar e descentralizar informações.

A roteirização permite fazer um planejamento diário, semanal, quinzenal, ou seja qual for a periodicidade necessária da operação de transporte.

“Também dá para se planejar a distribuição de mercadorias, levando em consideração gastos com combustível, obstáculos na estrada, entre outros fatores.”

Ainda segundo Loth, o roteirizador permite encontrar rotas mais vantajosas e calcular a quilometragem, o que é feito para mensurar custos de fretes e analisar valores pagos às transportadoras terceirizadas.

O sistema de rastreamento de volumes através de celulares, que fazem também parte da tecnologia chamada IoT, permite o rastreamento completo em toda a viagem de um volume – pode-se entender quais foram os prazos entre os transbordos até a chegada ao cliente final.

“O Machine Learning, unindo-se a uma roteirização, permite incrementar melhoria constante nas rotas, entendendo os gaps entre o planejado e o executado. Aqui então teremos a

união de dois conceitos muito fortes na logística 4.0, IoT e I.A.”

O Sistema de Gerenciamento de Transportes (TMS) é um tipo de software aplicativo voltado para o planejamento, controle e gestão de todos os processos relacionados ao transporte de cargas. Nele controlamos e monitoramos a lucratividade por serviço, operação e viagem, controlamos gastos e recebíveis.

“Um dos grandes facilitadores para o aprimoramento da gestão logística é a facilidade de acesso a informações estratégicas proporcionada pelo Business Intelligence (BI). Elas possibilitam antever problemas, correlacionar causas e auxiliar no processo de tomada de decisões”, completa o gerente de Mercado e Produtos da Benner Sistemas.

O conceito mais básico dentro de um processo logístico é o controle e a gestão das entregas. E isso pode ser feito através de plataformas de monitoramento e roteirizadores, aponta, agora, Klygo, do Grupo Tracker. “Sem este advento tecnológico, a entrega deixa de ser otimizada e corre ainda o risco de não ocorrer por falhas processuais. Mas este é apenas um dos conceitos que podemos exemplificar, onde vários outros são aplicados, como, por exemplo, um controle da temperatura do baú a distância para garantir que a entrega de um produto refrigerado não seja feita fora das condições ideais de comercialização.”

Pelo seu lado, Kuba, da Brint Intralogistica, cita que a Computação em Nuvem, também conhecida como Cloud Computing, é bastante aplicada não somente em processos de logística, como em diversas outras soluções de TI. “O valor de investimento inicial baixo, comparado ao valor de aquisição de servidor e toda a infraestrutura necessária, possibilidade de ampliação da capacidade conforme demanda, alta disponibilidade e acessível globalmente pela World Wide Web são motivos que fazem diversos provedores de

soluções em TI buscar oferecer aos clientes possibilidade de arquitetura em Cloud. O link de internet da companhia deve ser observado nesse tipo de implantação, pois todas as soluções dependerão de conexão com a internet – redundância de link ou link exclusivo são possibilidades a serem consideradas, e dependendo do processo, caso exista solução de equipamentos de alta performance na logística – por exemplo, Sistema de Transporte para Sorteamento e Roteirização de Volumes – a latência do link de internet deve ser observada”, diz Kuba.

Em se tratando do mercado B2B, Takano, da Comprovei, avalia que, sem dúvida, tecnologias mais recentes, como geolocalização, mapas on-line, processamento em nuvem e Internet das Coisas, que permite o envio de alertas e notificações em tempo real, são cada vez mais adotadas e procuradas por empresas de logística. “Elas ajudam a otimi-



Takano, da Comprovei: sem a tecnologia no processo logístico não há como ter eficiência da malha de entregas e, consequentemente, o custo para a empresa aumenta

zação de rotas e a reduzir custos de combustível, além de possibilitarem uma gestão do serviço de entregas mais proativa. Isso vai ao encontro do conceito de Logística 4.0, que implica em melhorar a eficiência e deixar o cliente satisfeito.”

Já o diretor executivo da Cosin Consulting aponta que, hoje, as tecnologias mais aplicadas na logística têm a ver com softwares específicos, como WMS, TMS e roteirizadores tradicionais que otimizam rotas de entrega. Em relação à movimentação e armazenagem, o código de barras e a radiofrequência são as tecnologias mais usadas nos armazéns. “Temos também alguns Centros de Distribuição que operam com transelevadores, que são robôs que armazenam e separam mercadorias. Existem, ainda, softwares de otimização de carga para uma melhor ocupação do veículo, gerenciadores de movimentação no pátio e agendamento de fornecedores. Também temos técnicas de movimentação usando Voice Picking e Picking by Light. A aplicação de cada uma dessas tecnologias depende do tipo de operação e do grau de maturidade do desenvolvimento logístico de cada empresa”, explica Minerbo, da Cosin Consulting. Ele é completa-

Carregadores Alta Frequência e Baterias de Lítio JLW

► A solução para economizar e garantir bons resultados!

Os carregadores são 100% nacionais, reduzem os custos de recarga em até 30%, e contam com recursos que visam prolongar a vida útil da bateria.

Quer mais?

As Baterias de Lítio, são a solução em economia, sustentabilidade e agilidade na operação.

- 01 única bateria pode trabalhar até 3 turnos com cargas parciais;
- Não emite gases tóxicos, nem necessita de manutenção;
- Totalmente segura, não gera risco de incêndio ou explosão;

Solicite uma visita para conhecer mais!



www.jlweletromax.com.br
(19) 3491-6163



do por Moura, da Multilog: "Ouvimos muito sobre conceitos como WMS ou TMS na logística. Porém, eles sozinhos não são mais tão eficientes se você não for capaz de ser dinâmico o suficiente para atender as demandas dos seus clientes com ferramentas de integração flexíveis, análise de dados e gerenciamento."

Diogo Louro, Head of Logistics da Nimbi, aponta que a tecnologia é fundamental ao longo de toda a cadeia logística, com destaque para os processos de armazenagem e transportes. Soluções de WMS são necessárias para garantir o controle e a assertividade de informações da operação logística, contemplando os processos de entrada, movimentações e saídas de mercadorias, trabalhando de forma integrada ao ERP das empresas. Soluções de TMS são essenciais para proporcionar maior controle sobre o planejamento das viagens a serem realizadas, integrar os diversos players do processo (embarcador, Operador Logístico, transportador, etc.), fornecer visibilidade das cargas em trânsito, agilizar a tratativa de eventuais problemas na coleta, deslocamento e entrega e permitir a gestão ativa de custos da operação.

Para Luiz Rodrigues, diretor sênior de TI da DHL Supply Chain Brasil, há três grupos principais de tecnologias aplicadas à logística. Primeiro, o big data, com a utilização dos dados da cadeia de suprimentos para conhecer melhor o consumidor e fazer previsões de demanda mais acuradas. A segunda é a Internet das Coisas, que permite uma gestão mais ativa e em real time da armazenagem e transporte. A terceira é a utilização da tecnologia RPA – Robotic Process Automation. Nela, um programa específico automatiza processos repetitivos, como lançamento de notas fiscais.

"Wi-fi, Internet das Coisas, automação da operação de movimentação (veículos e processos autônomos),

chatbot, Blockchain, big data, data analytics, robótica... são inúmeros os termos que definem tecnologias que avançam a passos largos para dominar o cenário logístico, tecnologias que são a base para a evolução do transporte, tanto sob a ótica operacional quanto nos aspectos relacionados à gestão", completa Gorodovits, da GKO Informática.

Na análise de Jancikic, da LLamasoft Brasil, um conceito que está muito em alta neste mercado está ligado à transformação digital. "Pôrém, notamos que ainda existe um 'gap' entre a teoria e a prática sobre este tema. E recentemente fizemos uma pesquisa com por cerca de 150 clientes das maiores empresas do Brasil, onde perguntamos qual era o significado de transformação digital, e pudemos constatar que transformação digital para estas empresas significa 'uma oportunidade para inovação através de dados, análises e insights do negócio'."

Com uma análise mais centrada, Craze, da Pollux, lembra que na parte de intralogística, é possível ver o uso maciço de etiquetas e códigos diversos. Isso permite identificar, via sistema, um material a partir da leitura deste código. "Podemos citar os códigos de barras tradicionais (chamados de 1D), e mais recentemente os códigos 2D (tal como Datamatrix e QR-Code) que possuem uma capacidade maior para armazenagem de informações sobre o produto."

Algumas empresas usam tecnologia RFID para identificar seu material, mas, geralmente, quando o produto tem valor agregado maior, já que a tecnologia RFID ainda é um investimento caro.

Ainda de acordo com o diretor de Logística e Digital da Pollux, existe uma tentativa das empresas de automatizar o processo de inventário usando várias tecnologias, como de drones, mas ainda dependem de uma pessoa para rodar e não trabalham de forma 100% automática ou autônoma.



Rodrigues, da DHL Supply Chain: o radar de tendências tecnológicas da empresa aponta a utilização de equipamentos autônomos e semiautônomos como forte tendência



Gorodovits, da GKO Informática: hoje, os transportadores não entregam apenas produtos, mas também informação, e isso é inviável sem o uso intensivo de tecnologia

Tendências

Por tudo o que foi colocado, quais seriam as tendências em termos de TI na logística?

O relatório do Gartner de março de 2019, em que fala sobre as tendências das melhores tecnologias no Supply Chain, traz recomendações aos líderes da Cadeia de Suprimentos: "Os líderes do Supply Chain precisam adotar um novo mindset e novas práticas que aceitem as mudanças contínuas. Neste contexto, o papel da tecnologia é fundamental, considerando a

escolha daquela que auxilia nestas mudanças tem um ingrediente crítico para a melhor tomada de decisão”.

Ainda segundo este relatório do Gartner, “pelo menos 50% das maiores empresas globais estarão utilizando Inteligência Artificial, Analíticas Avançadas e Internet das Coisas em suas operações de Supply Chain até 2023”. As principais tendências de tecnologias que o Gartner considera tendo grande impacto na indústria e um significativo potencial de disruptão incluem: Inteligência Artificial, Analíticas Avançadas, Experiência Imersiva, Blockchain no Supply Chain, Internet das Coisas, Automação Robótica de Processos, Digital Twin da Cadeia de Suprimentos e Automação das Coisas.

Para Kuba, da Brint Intralogistica, com os novos conceitos da Indústria 4.0, possibilitando implementação de “fábricas inteligentes”, há a tendência de incorporar também na logística os conceitos da I4.0, possibilitando tornar os processos logísticos mais integrados, inteligentes e otimizados. “O uso de tecnologias como computação em nuvem, big data, automação industrial, redes 5G, entre outras, garantidas por uma segurança da informação robusta, possibilita um gerenciamento com informações em tempo real e uma resposta a qualquer necessidade com tempo de atuação reduzido. Decisões estratégicas pela companhia podem ser feitas embasadas em informações pertinentes geradas por insight, podendo prever tendências de mercado antecipadamente.”

Takano, da Comprovei, lembra que as empresas estão buscando tecnologias para melhorar a gestão de suas operações logísticas de forma a obter, usar e fornecer informações em tempo real.

No setor logístico, diz o CEO da Comprovei, a guerra dos preços é muito intensa e isso, claro, não é interessante para as empresas. Então, a eficiência logística pode ser um importante diferencial competitivo. A empresa que aprimora o serviço de entregas, por exemplo, fornecendo informações precisas ao cliente sobre as mesmas, agrupa valor ao negócio e fideliza o cliente. Ou seja, o cliente não quer mais apenas a entrega em si, ele quer também informa-

ções atualizadas sobre a sua entrega.

A tendência é levar a logística para o foco no cliente. Com essa visão, aliada à eficiência logística no que diz respeito à gestão aprimorada, otimização do tempo, redução de perdas e diminuição de estoque, os prazos de entregas serão cada vez menores, haverá menos erros e as empresas do setor serão cada vez mais competitivas.

“Arrisco-me a dizer que em 10-15 anos já veremos CDs onde os humanos estarão presentes somente na sala de controle, orquestrando os softwares, máquinas e robôs. Vários veículos de entrega já operarão sem motoristas. Isso valerá tanto para recebimentos quanto para entregas. A tecnologia também permitirá uma economia logística compartilhada. Em um futuro próximo todos os estabelecimentos comerciais e veículos poderão funcionar como centros de apoio de mercadorias e os veículos como entregadores. Já existem diversas startups que estão pensando nisso. Veremos muitas transformações nas próprias cadeias por conta da tecnologia”, completa Minerbo, da Cosin Consulting. Além das já citadas, o radar de tendências tecnológicas da DHL também aponta a utilização de equipamentos autônomos e semiautônomos como uma forte tendência. “Aqui não me refiro apenas a caminhões e carros, mas, principalmente, a empilhadeiras, carrinhos e outros equipamentos de movimentação de carga dentro dos Centros de Distribuição. A aplicação de soluções de Inteligência Artificial também tem crescido de forma significativa. Elas nos ajudam a interpretar os dados colhidos na cadeia logística e até podem tomar algumas decisões mais simples, agilizando processos. Outra tecnologia emergente são os digital twins, uma espécie de modelo virtual que tende a replicar as características da operação real para o desenho de cenários e busca constante de melhorias”, diz Rodrigues, da DHL Supply Chain Brasil. Moura, da Multilog, também tem notado cada vez mais uma tendência para dispositivos autônomos. Neste item, ele cita desde empilhadeiras e drones a veículos de cargas pesadas (caminhões). “Além

PEÇAS DE REPOSIÇÃO PARA EMPILHADEIRAS E OUTROS EQUIPAMENTOS!

Do atendimento de **qualidade** à rápida entrega de seus produtos, a **TVH Brasil** se preocupa em oferecer um serviço de **excelência** a todos os seus clientes dentro e fora do país. Confira:

- Pneus
- Itens de Segurança
- Paleteiras
- Bancos
- Entre outros...
- Garfos



Estoque com mais de 30 mil itens.



Centros de distribuição em SP e SC.



Peças a pronta-entrega.



Entrega rápida em até 24h*.

*De acordo com a localidade do destinatário.

FAÇA SEU PEDIDO AGORA MESMO!

Acesse: portal.tvh.com.br

Televendas: +55 (19) 3045-4251

disso, tecnologias como Inteligência Artificial, Blockchain e realidade virtual estarão cada vez mais presentes na vida dos Operadores Logísticos e de seus clientes. Também não podemos esquecer que a tecnologia terá grande impacto na privacidade e no sigilo, principalmente para atender requisitos legais como a LGPD e GDPR", diz o coordenador de Tecnologia da Informação da Multilog.

Para o diretor Comercial da GKO Informática, as tendências também passam pelo aumento da intensidade do uso das tecnologias já citadas anteriormente. E ele frisa que, com desafios cada vez mais complexos, cabe ao gestor de logística suprir suas necessidades com a combinação de ferramentas disponíveis.

Em uma visão mais futurista, a identificação da carga será permanente ao longo do trajeto, com o tracking se beneficiando de um fluxo contínuo de dados. Fruto do IoT, a informação para o gestor ou destinatário sempre estará disponível. O fluxo financeiro do mercado do transporte será impactado pela tecnologia de Blockchain (que também envolverá o POD – Proof of Delivery), que em conjunto com as plataformas compartilhadas permitirá que o processo se dê sem intervenção humana e sem erros, diz Gorodovits.

Roger Cesar, gerente de tecnologia da NewPost, aposta, como principal tendência, no uso de locker para o recebimento e envio de encomendas. Com eles, o cliente pode fazer um envio de forma descomplicada e rápida sem a necessidade de enfrentar grandes filas ou dispor de tempo para se deslocar a uma agência dos Correios em horários comerciais.

E Louro, da Nimbi, cita três tendências: redução da necessidade de participação de pessoas no processo logístico através da ampliação das integrações com os participantes da cadeia; tecnologias mais completas que contemplam todo o processo logístico, minimizando a quantidade



Segundo **Cesar**, da NewPost, a principal tendência da TI na logística é o uso de locker para o recebimento e envio de encomendas, de forma descomplicada e rápida

de sistemas a serem utilizados pela empresa; e encurtamento da cadeia com maior aproximação dos players chave e a eliminação de intermediários no processo.

Finalizando, Klygo, do Grupo Tracker, alega que é impossível prever quais rumos a tecnologia irá tomar nos próximos anos, até mesmo porque ela evolui com uma rapidez sem precedentes. "E nós, envolvidos com este tema, não podemos ficar alienados sem acompanhar suas tendências. Até alguns anos era impossível prever um aplicativo de celular para contratação de fretes pontuais a qualquer momento em qualquer lugar do país. O que podemos afirmar é que cada vez mais a Inteligência Artificial tomará espaço e que a intervenção humana será cada vez menor, fazendo com que a logística que hoje conhecemos mude freneticamente – basta ver toda a robotização de Centros de Distribuição ou da possibilidade de entregas via drones."

As empresas

Veja a seguir o que fazem as empresas que participam desta matéria especial.

Benner Sistemas – Sua carteira de produtos inclui TMS, WMS, ERP, RH, roteiri-

zador e solução de tracking, entre outros.

Brint Intralogística – Desenvolve e implanta soluções de software WMS e PLC aos projetos de intralogística de seus clientes.

Comprovei – Logtech (startup de tecnologia para logística) focada no B2B.

Cosin Consulting – Consultoria de negócios e tecnologia especializada na concepção, desenvolvimento e implantação de soluções customizadas.

DHL Supply Chain Brasil – Operador Logístico global que está usando carros elétricos para a distribuição de produtos.

GKO Informática – Possui três unidades de negócios: GKO FRETE, sistema TMS para gestão de fretes contratados por embarcadores; GKO Plus, unidade de negócios em nuvem que conta com o Confirma Fácil; e a LogPartners, empresa de terceirização dos processos da gestão de fretes (Outsourcing).

Grupo Tracker – Empresa multinacional de rastreamento e monitoramento de veículos e cargas.

Llamasoft Brasil – Seu foco principal está direcionado para a Tomada de Decisões Estratégicas no Supply Chain.

Multilog – Operador Logístico que tem investido constantemente em tecnologia nos últimos anos.

NewPost – Rede interligada que tem como premissa facilitar e agilizar a entrega e logística de produtos comprados via e-commerce e enviado pelo locker para o Brasil e para o mundo.

Nimbi – O Transporta é a sua tecnologia de TMS que faz a gestão dos processos de logística desde a criação de viagens até a entrega de produtos numa plataforma intuitiva.

Pluscargo Brasil – Parte do Grupo Ras, oferece um conjunto de serviços integrados de logística internacional que inclui armazenamento, distribuição, consolidação, seguro de carga, entre outras soluções personalizadas.

Pollux – Oferece soluções de Manufatura Avançada, Robótica Collaborativa, Logística 4.0, Sistemas de Visão e Internet Industrial.

A TI na logística na visão da GS1 Brasil

AGS1, como entidade global, mulissetorial e sem fins lucrativos atuante em mais de 150 países, tem papel fundamental na integração da cadeia de suprimentos. Ela é responsável por criar e administrar padrões utilizados na identificação, captura e compartilhamento de dados como, por exemplo, o código de barras dos produtos (conhecido como GTIN ou EAN), códigos Datamatrix e QRCode, além da tecnologia EPC/RFID. São esses padrões que permitem a integração da cadeia produtiva e logística. Num universo cada vez mais integrado, que conta com players variados e espalhados pelo mundo, a interoperabilidade se torna fundamental, sendo uma linguagem única, o alicerce para a integração da cadeia.

A Entidade abrange mais de 20 setores da economia e oferece serviços e soluções para as áreas de varejo, saúde, transporte e logística. Assim, em se tratando da TI na logística, Alessandra Parisi, executiva de Desenvolvimento Setorial da GS1 Brasil, diz que as ferramentas tecnológicas acabam se tornando essenciais atualmente, conside-



Alessandra:
A explosão do e-commerce abre novas oportunidades para profissionais nesse ramo, desde desenvolvedores de software a operadores



Melo: a ideia de implantação de soluções proprietárias de tecnologia ficou obsoleta, pois silos tecnológicos não são capazes de integrar a cadeia de consumo

randoo o crescente volume transportado, o crescimento da variedade de produtos e materiais, a exigência por parte das empresas e consumidores por menor tempo gasto para a entrega, além de altos níveis de qualidade e eficiência.

“Dentre as várias tendências no segmento, podemos apontar o Blockchain, com foco no compartilhamento de informações e segurança de dados, monitoramento em tempo real dos produtos, níveis de estoque e cadeia de distribuição, além de dispositivos autônomos como aqueles que estão cada vez mais perto da plena adoção”, completa, agora, Ricardo Melo, executivo de Desenvolvimento Setorial.

Sobre as consequências de não se usar a TI na logística hoje, Melo diz que gerir a imensa quantidade de dados gerados diariamente, processar todos os fluxos de entrada, saída e distribuição se tornam tarefas muito mais suscetíveis a erros quando não apoiadas pela tecnologia.

Por outro lado, tecnologias avançadas requerem mão de obra capacitada. “A explosão do e-commerce, por exemplo, abre novas oportunidades para profissionais nesse ramo, desde desenvolvedores de software com conhecimento do assunto, para criar melhores ferramentas, a operadores treinados para utilizá-las”, completa, agora, Alessandra. Ainda com relação à mão de obra dentro da logística, a executiva de Desenvolvimento Setorial da GS1 fala sobre como a TI pode ser uma aliada: sistemas de



apoio computacional são importantes ferramentas para todos os envolvidos nas operações, controlando e assegurando a qualidade do trabalho. O funcionário, com a ajuda da tecnologia, tem a possibilidade de focar os seus esforços e conhecimento na parte relevante do seu trabalho e assim deixar de despende energia com atividades secundárias. Já falando sobre o que ficou obsoleto na logística com a chegada da TI, o executivo de Desenvolvimento Setorial relata que é a ideia de implantação de soluções proprietárias de tecnologia, pois silos tecnológicos não são capazes de integrar a cadeia de consumo.

“A integração de IoT, Blockchain, Business Intelligence e outras ferramentas se dá por meio de dados padronizados. A falta de padronização impõe retrabalho sobre o dado antes de sua inserção e plataformas como BI. Sensores precisam que processos e produtos trabalhem na mesma linguagem. Não conseguir identificar o objeto medido impede a coleta de dados confiáveis, o que leva a tomadas errôneas de decisão”, completa Melo.

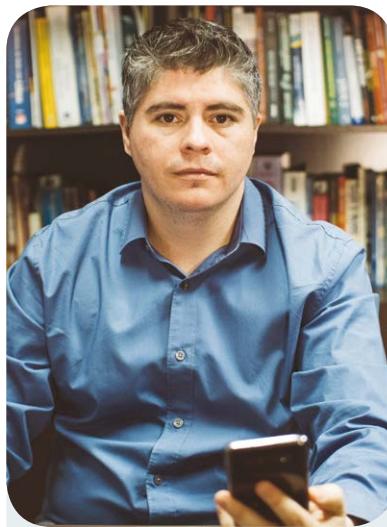


App desenvolvido pela Dusspy Tecnologia usa IoT para monitorar e controlar veículos pelo smartphone ou o tablet

Se antes era necessária uma série de aparelhos para gerir uma equipe ou frota, hoje basta um aplicativo para fazer o monitoramento e, ainda, controlar veículos, máquinas e equipamentos.

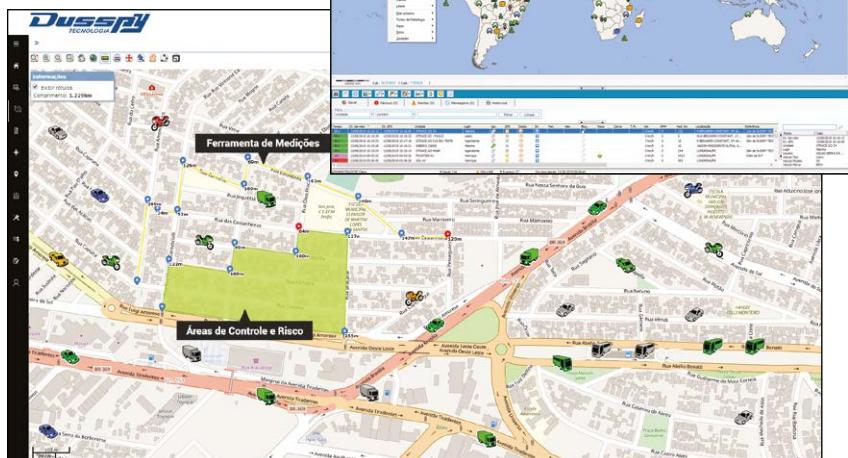
O app Gtrace GO IoT – desenvolvido pela Dusspy Tecnologia – transforma o smartphone ou o tablet em um rastreador com comunicador e usa Internet das Coisas (IoT) para gerar informações em tempo real para a gestão acertada. “A solução potencializa resultados e gera economia na logística e no agronegócio”, diz Ruberley Silva, CEO da empresa.

Ele lembra que o Gtrace GO IoT apresenta os recursos de maneira integrada e modular para fazer os veículos mais conectados e inteligentes. E, para transmissão dos dados, pode utilizar a rede de telefonia móvel na rede local (intranet) da própria empresa sem a necessidade de intervenção de terceiros. A plataforma mostra pessoas, equipes, frotas, cargas e pets em mapa global interativo, assim como informações reais do computador de bordo dos veículos – através da interface OBD (On-Board Diagnostic) – e a análise comportamental e de dirigibilidade do condutor – com o acompanhamento de aceleração, frenagem e curvas bruscas. Para o motorista, o rotograma falado funciona como um grande aliado ao alertar sobre regiões de risco, melhores caminhos e excesso de velocidade, enquanto o comando por voz e o botão de pâ-



Silva: “O Gtrace GO IoT é uma solução única, pois nenhuma outra empresa do mercado nacional ou internacional disponibiliza tantas funcionalidades em um único aplicativo”

nico garantem uma comunicação rápida e segura. O Gtrace GO IoT também faz leitura de QR Code e código de barras, registro da coleta ou entrega no smartphone e a assinatura para comprovação da remessa diretamente na tela, simplificando todo o processo.



Vantagens

Silva faz questão de destacar que o Gtrace GO IoT é um aplicativo que transforma qualquer smartphone ou tablet com Android em um superdispositivo que permite, por exemplo, substituir qualquer rastreador, mas indo muito além disso, oferecendo recursos avançados como localização (GPS, A-GPS e CellId/Wi-Fi), comunicação via mensagens de texto livre e macros customizáveis, reprodução em áudio das mensagens de texto, leitura de códigos de barra e QR-Codes, controle de máquinas, equipamentos e veículos sem fio via Bluetooth, comunicação como computador de bordo dos veículos (OBD), envio de mídias georeferenciadas (assinaturas, fotos, áudios e vídeos), rotograma falado (alertas por voz em áreas pré-determinadas), alertas sonoros instantâneos no caso de infrações, atuando como uma solução preditiva e educativa, etc.

Ou seja, ainda segundo o CEO da Dusspy, “o Gtrace GO IoT é uma solução única, pois nenhuma outra empresa do mercado nacional ou internacional disponibiliza tantas funcionalidades em um único aplicativo, por isso o chamamos de superaplicativo. O principal diferencial do nosso superaplicativo esta na possibilidade de se enviar e receber as informações sem fio (via bluetooth) para periféricos diversos, o que permite sua utilização para finalidades diversas, em especial parar controlar veículos, máquinas e equipamentos, em objetos inteligentes e conectados (IoT)”.

Agronegócio

Caso haja falha nas redes de internet, as informações são enviadas e recebidas via SMS e localização via satélite. No campo, onde os sinais de rede são inconstantes, a solução é de grande valia para mapear lavouras em áreas sem cobertura, gerenciar ope-

rações, controlar o plantio e a aplicação de agrotóxicos – ao registrar o caminho realizado pelo veículo –, fazer o controle de pragas e doenças pelo registro de fotos, áudios e vídeos georreferenciados e, por fim, auxiliar no transporte até o destino. O Gtrace GO IoT tem interface intuitiva e similar aos apps de mensagens instantâneas, e está disponível para smartphones e tablets com Android a partir da versão 2.1 (Eclair), o que permite que seja instalado em dispositivos usados ou de baixo custo.



Perspectivas

Silva finaliza dizendo que tiveram uma ótima aceitação do mercado, principalmente para as áreas de logística de transportes e agricultura, “que necessitam, além da localização das pessoas, veículos e maquinários, da informação do trabalho específico que está sendo realizado em determinado momento e do controle es-

pecífico através de imagens, áudios e vídeos, para garantir a qualidade e segurança dos serviços prestados, além do aumento de produtividade. Atualmente, o superaplicativo está sendo utilizado por uma das maiores exportadoras de fruta do Brasil, empresas de transmissão de energia elétrica, além de empresas de transporte de cargas em geral”. **logweb**

**QUER REDUZIR
SEUS CUSTOS COM
PNEUS PARA
EMPILHADEIRA?**

**ENTRE EM CONTATO E
SAIBA COMO!**

(11) 4427.6656

(11) 95618.8180 | 94228.9236



www.camso.com.br

vendas.BR@camso.co



TRANSPROlog desenvolve processo inteligente para monitoramento de todo o processo logístico

A TRANSPROlog, empresa de Logística Hiperconectada (Hyperconnected Logistics), desenvolveu um processo inteligente de Torre de Controle Logístico capaz de monitorar online todas as cargas, desde a roteirização e agendamentos até a entrega final aos clientes, obtendo informações sobre todos os passos de uma carga, contribuindo, assim, para reduzir os gargalos e custos das operações.

“As soluções da TRANSPROlog geram visibilidade compartilhada na rede logística e de serviços com confiabilidade e qualidade. Além disso, realizam monitoramento contínuo de todas as cargas, motoristas e prestadores de serviços. Com o processo é possível saber exatamente onde estão todas as cargas e ainda ter o status de cada entrega, coleta, transferência ou serviço, por meio do aplicativo TRANSPROlog para smartphones e um completo sistema de gestão via internet”, explica Raul Arellano Caldeira Franco, CEO da empresa.

O processo conta com sistemas que são disponibilizados para embarcadores, Operadores Logísticos e estes a suas transportadoras. Todos contam com a mesma informação e visibilidade sobre cada detalhe do transporte, com mensagens de texto, mensagens de voz, imagens e vídeos de todas as ocorrências ou informações. “E tudo em tempo real e com custo acessível, tendo em vista que somente o transporte é responsável por entre 60% a 70% do custo total da logística”, esclarece Franco.



Franco: a Logística Hiperconectada permite que todos os integrantes da rede logística trabalhem em real time com informações e dados tanto IoT como IoP

Torre de Controle Logístico

A empresa, localizada em Valinhos, SP, trabalha com um sistema único e que gera a principal vantagem no processo de Logística Hiperconectada: a cobrança é feita por documento monitorado e não por usuário conectado. “A Torre de Controle Logístico trabalha com um processo e a inteligência desse processo, tornando-o mais eficaz e eficiente”, destaca o CEO da empresa.

Ainda sobre a Torre de Controle Logístico, Franco informa que do ponto de vista mais simples e operacional, ela abrange apenas o acompanhamento de cargas através de dashboards, que tem sido o que mais foi implantado recentemente.

“A visão real, no entanto, pode ser

muito mais abrangente e deve permitir o acompanhamento real time de todas as atividades da logística (não abrange produção, por estar fora do escopo), desde visibilidade de estoques e fluxo de materiais (inbound logistics), até transferências e entregas (outbound logistics), incluindo todos o processo de roteirização, Yard Management Systems – YMS (Sistema de Gestão de Pátios) e até pagamentos de fretes. Essa é a visão mais operacional, mas deve ser ampliada para não somente ficar no operacional e atender o tático e estratégico.”

A Torre de Controle Logístico que a empresa oferece e visualiza é 100% web e inicia com o processo de roteirização, oferta de cargas, agendamentos, inclusive de docas, gerenciamento de pátios e a operação de transferências/ entregas com visibilidade das operações de campo e pátios através de mapas web e plantas de operações de fábricas ou Centros de Distribuição. Todas estas operações complexas levam a dashboards como apoio, já que a visibilidade destes não permite agir, da mesma forma que quando você tem a visibilidade real do que está acontecendo na rua ou nos Centros de Distribuição. Os dados coletados depois são usados para outros níveis de análise operacional.

“O uso de Torres de Controle Logístico é uma tendência, pois elas permitem uma diferenciação, tanto no nível de serviço prestado, como na redução de custos. A logística passa da reação para a ação, toma as ré-

deas. Nós focamos principalmente em embarcadores que queiram se distinguir e tenham parceiros de transportes que estejam abertos a trabalhar de forma transparente com seus clientes. Assim, o principal benefício obtido com o uso das torres seria a redução de custos, uma vez que as operações ficam mais eficientes, podendo utilizar menos veículos ou ser mais rápidas e com menos retrabalhos ou ocorrências no processo logístico."

Sobre se o problema de roubo de carga pode ser minimizado com o uso da torre, o CEO lembra que o foco da Torre de Controle Logístico é a eficiência e eficácia logística. "Ela pode se amarrada, sim, à gestão de risco (GRIS), mas os operadores de gestão de riscos têm objetivos diferentes dos de operação logística, podendo até ser, em alguns casos, conflitantes, por estarem preocupados com outras coisas e a operação ser deixada de lado."

Benefícios

Franco diz que o processo é indicado para reduzir gastos excessivos das empresas com recursos e tempo para se obter informações sobre entregas e coletas de várias transportadoras para repassá-las ao Serviço de Atendimento ao Consumidor (SAC), a vendedores e produção, entre outros. "Muitas vezes perde-se o cliente por causa de uma entrega não realizada. E a empresa nem sabe o motivo do problema. O entregador pode dizer que o endereço não foi encontrado, quando na verdade nem foi ao endereço", exemplifica. Além disso, a ferramenta pode reduzir as reclamações sobre locais e formas de carga e descarga não previamente acordados; avarias e problemas nos produtos nas entregas e coletas, e apenas saber disso por meio de anotações nos canhotos – caso cheguem às mãos do embarcador; cobranças injustificadas de es-

tadias; falta contínua de informação do status das entregas e coletas, em especial no caso de transportadoras e autônomos subcontratados; comunicação lenta, não confiável e de alto custo; falta de relatórios detalhados de eventos e ocorrências e de evidências concretas, com horários, locais, fotos e vídeos e, impossibilidade de medição do desempenho das transportadoras de forma confiável. Finalizando, Franco destaca que a Logística Hipercionectada é o futuro da logística, pois permitirá que todos os integrantes da rede logística estejam trabalhando em real time com informações e dados tanto IoT como IoP para tornar todas as operações mais eficientes na redução de custos, ou eficazes na consecução de objetivos de nível de serviço. "Principalmente através de aparelhos celulares esta informação fluirá, permitindo a conexão de todos os parceiros e equipamentos dos processos logísticos." logweb

Visite nosso stand na MOVIMAT 2019

Comprove que preço justo e eficiência podem fazer a diferença na sua empresa!



14 a 18
de Outubro
2019

13H ÀS 21H

SÃO PAULO EXPO

STAND A168



KION SOUTH AMERICA

Empilhadeiras Toyota também incorporam tecnologia, como os sistemas de telemetria e gerenciamento de frota

Já que o foco desta edição de *Logweb* é a TI na logística, ouvimos a Toyota Material Handling Mercosur – Toyota Empilhadeiras para saber como a tecnologia é aplicada às suas máquinas.

Sandro Gianello, gerente de Marketing, conta que dentre as principais tecnologias, cabem destaque os sistemas de telemetria e gerenciamento de frota, como o I_Site, desenvolvido pela própria Toyota Material Handling Group, que permite o controle dos equipamentos e o seu gerenciamento remoto, com interface através de um sistema WEB-based, acessível de qualquer computador ou smartphone conectado à internet.

“Com funções de detecção de impactos, controle de acesso dos operadores, intensidade de uso dos equipamentos, monitoramento das baterias, entre outros, o sistema proporciona não sómente um menor custo operacional, mas também maior segurança e produtividade aos usuários”, diz Gianello.

Também estão disponíveis os equipamentos com baterias de íons de Lítio (Li-Ion) que, devido à sua característica de fabricação, permitem serem carregadas rapidamente e de forma parcial durante os intervalos disponíveis na operação e que seja utilizada somente uma bateria por equipamento, inclusive para trabalho em três turnos a depender do caso, eliminando o espaço necessário para salas de carga e manutenção



Gianello: hoje, o Brasil conta com uma oferta de máquinas de movimentação e armazenagem de materiais que não deixa absolutamente nada a desejar aos países de primeiro mundo

de baterias. “Possuímos, ainda, o simulador de viabilidade de utilização das baterias Li-Ion.”

O gerente de Marketing coloca que esta tecnologia proporciona uma vida útil até quatro vezes maior do que as baterias convencionais de chumbo-ácido, não requer manutenção e tem uma eficiência energética cerca de 30% maior. “Baterias Li-Ion possuem uma capacidade energética extremamente alta e, devido à sua complexidade, a Toyota Material Handling Group só utiliza baterias de desenvolvimento próprio, que seguem o Sistema Toyota de Produção (TPS) e excedem as normas internacionais de segurança.” Gianello também lembra que, em termos de Brasil, existe uma tendência muito forte de robotização e automação dos diversos setores de movimentação e ar-

mazenagem de materiais. Cada vez menos trabalhos são executados de maneira manual e, por sua vez, o que já contava com maquinário, agora passa a usar automação e integração.

“Os armazéns inteligentes e auto-gerenciáveis serão cada vez mais frequentes e fáceis de ser encontrados em atividades de varejo, atacado, cadeia industrial, infraestrutura e outros. As leis trabalhistas também permitem cada vez menos que pessoas trabalhem em esforços excessivos e repetitivos em movimentação e armazenagem, com isso o campo para as máquinas se abre cada vez mais. Pequenas empresas que buscam crescer e se destacar frente à concorrência também começam a usar amplamente as soluções mais simples, como transpaletesiras manuais, elétricas e empilhadeiras diversas. Podemos destacar, também, o uso de rebocadores elétricos com grandes vantagens para os clientes da intralogística, devido a sua alta eficiência, facilidade de condução, operação de forma compacta e racionalizada e o baixo custo de manutenção e de investimento”, completa o gerente de Marketing.

Mercado

Indagado se há diferenças entre as empilhadeiras vendidas pela Toyota nas várias partes do mundo, Gianello ressalta que hoje, o Brasil conta com uma oferta de máquinas de movimentação

e armazenagem de materiais que não deixa absolutamente nada a desejar aos países de primeiro mundo. "Obviamente, por conta de uma recessão extremamente profunda e prolongada, a escala por aqui ainda é bastante menor. O outro lado que a crise trouxe foi a busca incansável dos clientes por soluções mais eficientes e competitivas. Entendemos que a área de armazenagem seguirá evoluindo seguindo os passos dos países desenvolvidos, mas já temos no Brasil soluções de ponta e alinhadas com os principais centros mundiais."

O gerente de Marketing também enfatiza que existe um esforço muito grande da Toyota Material Handling Group no sentido de oferecer soluções cada vez mais completas e abrangentes aos clientes de operações logísticas. "Podemos destacar todos os periféricos que circundam as máquinas nas operações, como estruturas metálicas, sistemas integrados, automação, veículos não

tripulados e etc. Por outro lado, no que tange especificamente às empilhadeiras, o emprego de tecnologia para aumento de capacidade, produtividade e eficiência também segue sendo exaustivamente aplicado para aumentar os resultados dos nossos clientes."

Exclusivamente sobre o mercado de empilhadeiras brasileiro, Gianello comenta que o ano de 2018 foi o mais marcante em termos de recuperação, embora o tamanho do mercado pré-crise ainda não tenha sido retomado. Em 2019, embora o começo do ano tenha sido animador, em virtude do cenário político e econômico, vários projetos industriais, de logística e infraestrutura em geral, ainda não foram desengavetados. "Consequentemente, o humor e a confiança do mercado ainda não começaram a refletir positivamente no negócio de máquinas e soluções integradas de movimentação de materiais. Esperamos que tal tendência realmente se reverta."

LOGweb

Operações Logísticas

Polishop anuncia parceria com a Loggi para reduzir tempo de entrega

Com o objetivo de proporcionar ainda mais comodidade e melhorar a experiência de compra do cliente, a Polishop anuncia parceria com a Loggi, empresa de entrega expressa de produtos que opera em 60 cidades no Brasil, cobrindo mais de 70% dos pedidos feitos no e-commerce. A Polishop disponibilizará cerca de 100 produtos do seu portfólio para a modalidade de entrega rápida. O serviço já está disponível em duas lojas da Polishop na cidade de São Paulo: Paulista e Higienópolis. Nos próximos meses, entram na modalidade entrega expressa mais de 12 lojas, nas regiões de Guarulhos, ABC, Aricanduva, Morumbi, Center Norte e Interlagos. Até 2020, a modalidade será

expandida para as mais de 300 lojas da Polishop espalhadas pelo Brasil. "O objetivo da nossa parceria com a Loggi é melhorar a experiência do consumidor, oferecendo mais comodidade e praticidade na sua jornada de compra", afirma João Appolinário, presidente da Polishop. Um dos desafios da parceria foi a integração dos sistemas financeiro, fiscal e logístico. "Quando o cliente efetuar um pedido de qualquer lugar do país, pelos canais da Polishop, a compra será processada pela loja mais próxima do endereço informado pelo cliente. Automaticamente, o sistema emitirá a nota fiscal e uma ordem de entrega expressa e em duas horas o produto será entregue", reforça Appolinário.


Baixo custo para desníveis diversos



 **Tailtec**

A Docktec é uma Divisão da Tailtec Equipamentos Hidráulicos Ltda.
Rua Martim Afonso, 373 - Piratininga
Osasco - SP - Brasil
Tel. 55 (11) 3686-8669
contato@tailtec.com.br
www.docktec.com.br

Cacau Show apostava em solução de voz para alcançar meta de mais de R\$ 1,5 bilhão em faturamento

Para acompanhar o crescimento do comércio e varejo brasileiro – tanto a Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo – CNC quanto a Sociedade Brasileira de Varejo e Consumo – SBVC apresentam estimativas semelhantes, em torno de 5% de crescimento em 2019 em relação ao ano passado – e para consolidar um crescimento de aproximadamente mais de R\$ 1,5 bilhão em 2019, a Cacau Show está investindo muito além de na sua estratégia de expansão.

A rede varejista de chocolate conta, entre outras iniciativas, com a solução de voz da Seal Sistemas para reduzir custos operacionais e otimizar o processo logístico. O sistema de Voice Picking é uma tecnologia que permite ao colaborador trabalhar com as mãos livres,

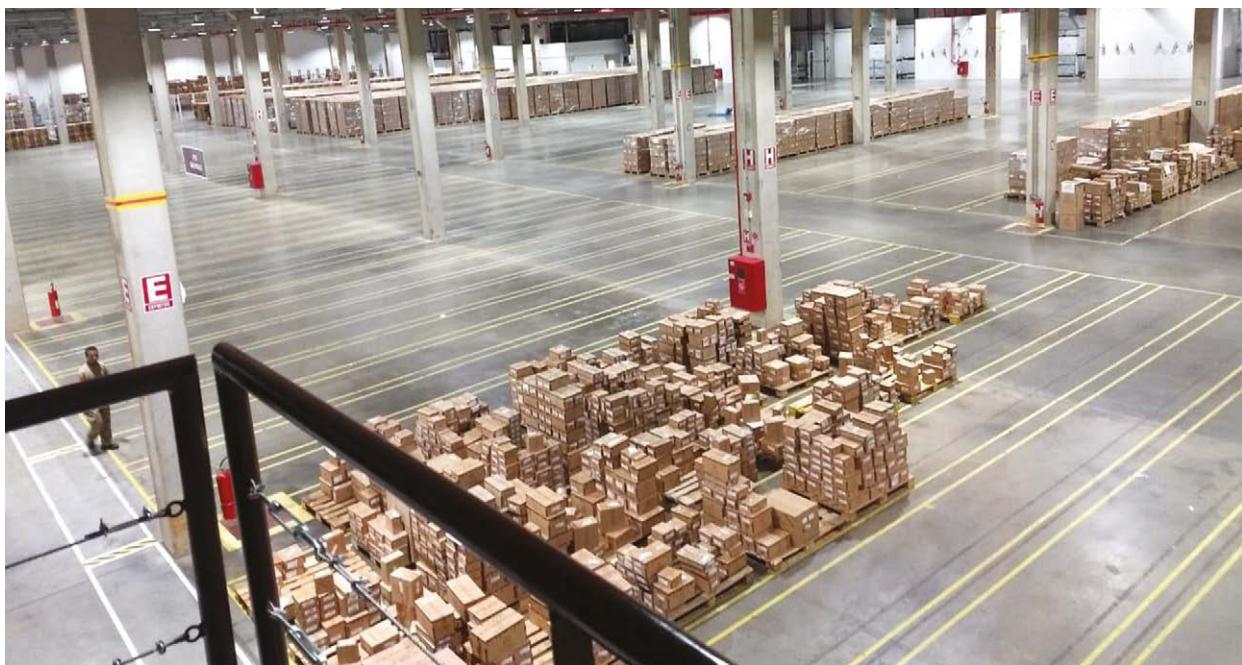


Alves, da Cacau Show: a operação logística tem papel fundamental para que a empresa continue sendo uma referência para o mercado e consumidores

recebendo instruções do sistema via comando de voz e dando o feedback da tarefa da mesma maneira, estabelecendo uma “conversa” entre funcionário e sistema.

Ou, como explica Wagner Bernardes, CEO da Seal Sistemas, também conhecido como solução “olhos e mãos livres para trabalhar”, o sistema de Voice Picking proporciona grande aumento de produtividade nas operações do chão de fábrica. “Ao liberar as mãos do operador para manusear os itens no estoque, o método pick-by-voice garante uma sequência de escolha de itens ergonômica e eficiente. Agora, o operador não precisa ler as instruções. Ele simplesmente as ouve e executa. O dispositivo – coletor de dados, coletor de dados por voz, coletor RF ou Android – faz a conversão de dados em voz e voz em dados. Assim, a inteligência é local e não sobrecarrega nenhum sistema de retaguarda.”

Ainda de acordo com Bernardes, a solução é constituída de um



terminal portátil – coleto RF ou Android –, um head set, baterias, acessórios e o Kairos Middleware – middleware próprio da Seal Sistemas que integra com qualquer WMS/ ERP e monitora os processos, as atividades e a produtividade dos colaboradores.



Bernardes, da Seal: "Ao liberar as mãos do operador para manusear os itens no estoque, o pick-by-voice garante uma sequência de escolha de itens ergonômica e eficiente

tal paulista, que distribui a mercadoria para o Brasil todo. O que significa que saem, por dia, 45 mil caixas de chocolate para nossos franqueados", afirma Alves, destacando que hoje, a empresa é a maior rede de franquia de chocolate do mundo.

Está completando dois anos que a empresa atua com este CD, que possui 28 docas para expedição e mais de 55 mil metros quadrados. "Hoje temos capacidade de dobrar o volume expedido com essa nova estrutura e atendemos mais de 2.300 pontos de entrega, utilizando cerca de 30 carretas diariamente para entregas fora do Estado e uma média de 60 VUCs para São Paulo – Capital."

E é justamente no momento de separação e logística de distribuição de produtos que a solução de voz da Seal Sistemas é utilizada, funcionando de forma integrada ao sistema de gestão e ERP usado pela empresa e assim, proporcionando maior agilidade nesse processo. Antes de usar a solução de voz, a Cacau Show já contava com coletores de dados da Seal Sistemas.

São aproximadamente 120 funcionários, divididos em três turnos, que cuidam de distribuição e separação. "Com esse crescimento acelerado, o alto número de lojas abertas e o aumento do volume da produção de chocolates, precisávamos de uma tecnologia que acompanhasse esse ritmo frenético. A área de logística precisava de agilidade para não encalhar e atrasar os negócios da empresa. E com a ajuda da expertise da Seal, somada ao que víamos do

mercado, o Voice Picking seria o nosso próximo passo para suprir a necessidade que precisávamos na velocidade que precisávamos", explica Alves.



Com o passar dos anos, ainda usando o coleto de dados, a Cacau Show foi aumentando significativamente o número de caixas separadas hora-homem, ou seja, quantidade de caixas que um funcionário consegue separar por hora. "Em 2014, quando adotamos o coleto, trabalhávamos com 120 caixas/hora-homem. Em 2017, já conseguímos fazer 150 caixas/hora-homem. No ano passado, chegamos ao máximo do limite possível para o coleto: 166 caixas/hora-homem. Com todo o limite do coleto

Referência

Por seu lado, Robson Alves, coordenador de logística da Cacau Show, diz que a operação logística tem papel fundamental para que a Cacau Show continue sendo uma referência para o mercado e consumidores. E que o motivo pelo qual optaram pelo Voice Picking é que precisavam ser mais produtivos, manter os controles e a infraestrutura já existentes, enquanto o R.O.I teria que ser menor que seis meses. Além do mais, teria que ser uma tecnologia atual. "Temos um único Centro de Distribuição em Itapevi, próximo à capi-

Soluções avançadas de TI para logística.



- 1-Tops Pro
- 2-Maxload Pro
- 3-Cubagem de cargas

usufruído – havia a limitação da tecnologia, e já tínhamos extraído o máximo de produtividade homologada pela ferramenta –, migramos de vez para a solução de voz”, conta o coordenador de logística.

Como a empresa já utilizava os coletores de dados da Seal Sistemas, a transição foi mais simples e rápida. “Por serem nossos clientes, já havia uma relação de confiança entre Cacau Show e Seal, o que facilitou muito a implementação. Mostramos que além da agilidade numérica na separação das caixas, a solução de voz traria mais assertividade nessa tarefa, já que o funcionário está com as mãos e olhos livres para realizar as atividades, além de uma necessidade menor de treinamento”, explica Bernardes, da Seal Sistemas.



Implantação

Para a Cacau Show, a chave do sucesso da implantação foi o envolvimento dos usuários. Se com a solução anterior os operadores necessitavam digitar dados e navegar entre vários frameworks, agora eles precisam apenas da voz e da audição. Segundo Alves, “a adaptação foi muito rápida. Existe no primeiro momento uma preocupação, já que é uma tecnologia diferente da usual. Porém, após o treinamento, percebemos que nossos funcionários se adaptaram muito bem ao Voice Picking, deixando de lado a navegação nas telas dos coletores de dados para usarem a voz, algo que eles conhecem desde seu nascimento.” A transição também foi facilitada porque a Cacau Show já tinha tudo pronto para receber a tecnologia, pois já utilizava padrões exigidos para o uso dos coletores. “Além do mais, temos uma equipe de gerenciamento de projetos que trabalhou em conjunto com o time da Cacau Show todo o tempo, pré e durante a implementação. Foi uma implementação bastante tranquila e segura”, comenta o CEO da Seal Sistemas.

Melhorias

Em apenas três meses de uso da nova solução, a Cacau Show já conseguiu identificar uma melhora de produtividade de 10% na tarefa de separação. “Hoje, já conseguimos chegar a 12% de aumento de produtividade, representando um número aproximado de 185 a 190 caixas/hora-homem. E a nossa expectativa que esse número bata na casa de 205 caixas. Essa otimização nessa atividade representa não só melhoria da produtividade como uma redução de perdas financeiras. Cada erro ou atraso de caixa representa um prejuízo muito grande para a empresa”, comemora Alves.

Além do faturamento e do número de caixas por hora-homem, outro índice que a Cacau Show persegue, e conta com a ajuda da Seal Sistemas, é a disponibilidade do produto no momento de separação e linha de produção. “Hoje já temos 99% de controle de que um determinado produto está no ‘posto’ na hora que o operador chegar lá. Com a solução de voz, conseguimos sinalizar para um funcionário se o produto já está no local correto ou se ele deve ir mais tarde para não ter retrabalho. Com isso, nossa meta é melhorar essa porcentagem para 99,5% de que produto e funcionário estarão no local e momento corretos e assim manter a excelência desse processo”, conta Alves.

Assim, em ternos de benefícios trazidos pelo novo sistema, a Cacau Show tem melhor performance em produtividade, assertividade, ergonomia operacional e flexibilidade para o uso. “Internamente, o voice deixou o trabalho da nossa equipe mais fácil e rápido, além de ser menos cansativo e evitar retrabalhos. Nossa métrica de inversão reduziu significativamente de 7,78% para 1,78% comparando o mesmo período do ano anterior. E com essa assertividade na separação, nossos pedidos chegam corretamente aos nossos franqueados garantindo que eles tenham uma boa experiência com a marca e que assim, a própria experiência dos clientes finais também seja positiva”, acrescenta o coordenador de logística.

Sobre os próximos passos da Cacau Show no sentido de implementar a TI na sua logística, Alves lembra que hoje têm um translevedor e, agora, a tecnologia de voz auxiliando na gestão de armazém. “Os próximos passos serão voltados para a distribuição. Com rotas e software para também melhorar nossas entregas em todo país.” logweb

Arezzo&Co investe em novas tecnologias e automatiza processos no CD exclusivo para o e-commerce

Seguindo o avanço do e-commerce no Brasil, a Arezzo&Co, considerada a maior varejista de calçados femininos fashion da América Latina, teve um aumento de 22% no primeiro trimestre de 2019, em comparação a 2018. E, em função deste contínuo crescimento do e-commerce, e de olho no constante crescimento e aperfeiçoamento do seu negócio, a marca investiu em novas tecnologias para otimizar a logística da sua operação online, que hoje representa 10% do faturamento. O foco é levar ainda mais automação ao Centro de Distribuição, localizado em Cariacica, no Espírito Santo, dedicado exclusivamente aos processos logísticos do e-commerce.

Para atuar na integração desse projeto de transformação tecnológica, a varejista contratou a Nap IT, consultoria de redes corporativas e integração de soluções em TI, que também teve a missão de integrar tecnologias em um novo CD inaugurado pela Arezzo&Co em frente ao espaço já existente. Os dois galpões deveriam atuar de forma única.

De acordo com o CEO da Nap IT, Rodrigo Alabarce, a empresa atuou com seu know-how e customização de infraestrutura para os dois Centros de Distribuição. “A Arezzo&Co também aplica o conceito de prateleira infinita, com a integração de estoque entre suas lojas físicas e virtual, quando o cliente não encontra o produto disponível na loja. Esse foi mais um motivo para a varejista potencializar a conectividade e garantir a produtividade das operações logísticas.”



Assessment

O primeiro passo na consultoria realizada pela Nap IT foi a aplicação do Assessment, uma metodologia de mapeamento do ambiente de rede que permite identificar os pontos de melhorias e propor a solução mais adequada às necessidades do cliente.

Com a avaliação in loco, o projeto focou na alta performance da rede sem fio, onde foram eliminadas questões como gaps de cobertura na rede, falta de visibilidade dos equipamentos e pontos de sombra, que bloqueiam a conexão dos Access Points. A Nap IT também considerou a integração de tecnologias para a redundância dos equipamentos de rede, garantindo a produtividade dos processos da Arezzo&Co.

A solução integrada contempla produtos da Cisco, das famílias Catalyst

9300 e Catalyst 2960X para conectividade da rede LAN; e para rede WLAN, Access Points da família Aironet 1852, com antenas específicas para warehouse.

Agilidade

Neste projeto integrado na Arezzo&Co, a Nap IT atuou na configuração customizada dos equipamentos, para que operem em alto desempenho, com mais resiliência e na mitigação de falhas de conexão.

Com isso, o Centro de Distribuição, em Cariacica, teve ganhos significativos em agilidade e produtividade para a operação logística, como coleta de dados e separação de produtos. A customização de conectividade também permite aos colaboradores da Arezzo&Co o monitoramento e gerenciamento completo dos equipamentos.

“O volume de vendas registrado pelo e-commerce demonstra que os consumidores estão se comportando de uma nova forma. E para estar sempre alinhado com os desejos de nossos clientes melhoramos nossas tecnologias, que são essenciais para um processo mais prático e ágil em nossos Centros de Distribuição”, finaliza Pedro Correa de Souza, diretor de e-commerce da Arezzo&Co. Logweb



Segmento de pneus para empilhadeiras apresenta crescimento e maior maturidade dos usuários

O mercado de pneus para empilhadeiras teve uma queda muito acentuada em 2015 e 2016 por conta da recessão na produção nacional e na movimentação dos portos.

“Nos últimos dois anos, o mercado têm apresentado um crescimento de 4% e 6% respectivamente, e para este ano, é esperado um crescimento entre 3% e 4%. Além disso, existe hoje uma maior maturidade dos clientes no custo/hora do pneu, ou seja, é avaliada pelo cliente a durabilidade do pneu na operação versus o custo na sua aquisição”, explica Hernane Faria, diretor geral das Operações da Camso no Brasil. Quanto às perspectivas, ele diz que estes últimos 3-4 anos foram de muita aprendizagem e conquista para Camso e para os seus distribuidores. “Nossa perspectiva é de crescimento para os próximos três anos entre 4-6%. E poderá ser maior, caso a reforma fiscal se concretize, ajudando vários setores da economia”.

A empresa

A Camso possui uma linha completa de pneus para empilhadeiras para



Faria: “Nossa perspectiva é de crescimento nos próximos três anos entre 4-6%. E poderá ser maior, caso a reforma fiscal se concretize, ajudando vários setores da economia”

atender todas as operações, como pneus maciços, pneumático industrial, cushion e rodas. Além de fornecer pneus e esteiras para máquinas de construção, como retroescavadeira, minicarregadeira, pá carregadeira, motoniveladora, compactador, etc. Ou seja, a empresa oferece uma linha completa de pneus, desde para uma operação com empilhadeira mais leve até uma operação mais demandante, onde é exigido muito do pneu. “Além disso, possuímos

serviços diferenciados aos clientes, como prensagem dos pneus, equipe comercial dedicada em primeiro entender para depois atender as necessidades do cliente, treinamentos sobre os nossos produtos e melhor aplicação dos mesmos, bem como nosso acompanhamento em loco com os nossos distribuidores nas operações com empilhadeiras mais complexas no país.”

Faria lembra que a Camso chegou ao Brasil em abril de 2014 e no mesmo ano fez a aquisição da Rodaco, que fabrica nacionalmente os pneus maciços. Nestes últimos anos foram feitos investimentos na modernização da fábrica, melhoria nos processos e nos compostos na fabricação dos pneus.

“Investimos pesado em treinamentos sobre pneus para os nossos distribuidores, abrimos um centro de serviço e distribuição na região do ABC – São Paulo, elegemos novos distribuidores em regiões estratégicas do Brasil e lançamos recentemente a linha de pneus maciços Solideal RES 550 Magnum e Solideal RES 660 Xtreme, além da linha pneumático industrial Rodaco A1 e Solideal AIR 550 para empilhadeira”, finaliza o diretor geral das Operações. Logweb



EMPILHADEIRAS

Por que
COMPRAR
se você pode
ALUGAR?



LINHA COMPLETA DE PRODUTOS

Transpaleteira
elétrica
2,7t



Empilhadeira
elétrica retrátil
2,0t



Empilhadeira
elétrica
2,0t

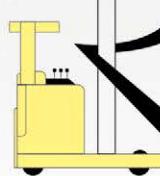


Empilhadeira
combustão
2,5t



Empilhadeira Linde
até **18,0t**



 **Retrak®**

Com plano estratégico regional, FM Logistic projeta dobrar faturamento no Brasil até 2022

Cobertura: Carol Gonçalves



A francesa FM Logistic, no Brasil desde 2013, acredita que o país é mercado-chave para seus negócios e está otimista quanto ao futuro. De acordo com Ronaldo Fernandes da Silva, presidente da companhia no Brasil, a empresa pretende dobrar o faturamento regional até 2022.

“Acreditamos que em períodos de crise surgem as melhores oportunidades. É quando as empresas com know how conseguem ampliar seu escopo de serviços e oferecer as melhores estratégias”, ressalta. Companhia independente e de propriedade familiar, a FM Logistic oferece serviços para a cadeia de suprimentos: armazenagem, transportes e co-packing. No Bra-

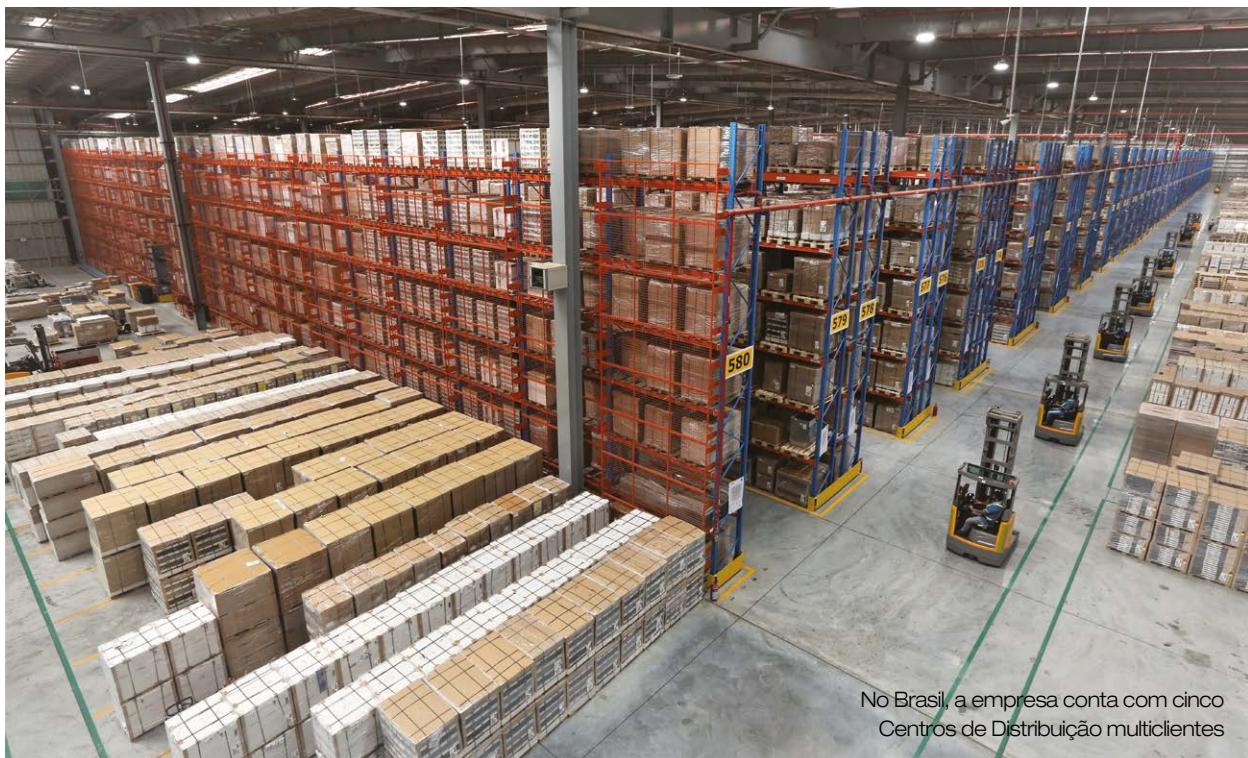
sil, conta com uma área total de armazenagem de 180 mil metros quadrados, distribuída em cinco Centros de Distribuição multi-clientes localizados em São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Os negócios estão centralizados em 30% no segmento de bens de consumo, 27% em cosméticos, 22% no varejo e 21% no industrial.

O país se configura em um ambiente volátil e, segundo o CEO, Jean-Christophe Machet, os focos da marca são o crescimento de novos negócios e o aumento da eficiência operacional. “Atualmente, o Brasil equivale a 2% do nosso faturamento global. E isso é ótimo, pois é uma unidade que



Machet: “Queremos priorizar o aumento dos negócios em setores estratégicos, como o omnichannel, que, atualmente, representa 15% das nossas atividades”

tem conquistado espaço desde a sua entrada em operação”, expõe.



No Brasil, a empresa conta com cinco Centros de Distribuição multi-clientes



Silva: "Acreditamos que em períodos de crise surgem as melhores oportunidades. É quando as empresas conseguem ampliar sua atuação"

Investimentos futuros

As prioridades da FM para 2019 e 2020 são manter o foco nos setores onde já atua com o modelo de negócio multicliente e desenvolver novas soluções. De acordo com Silva, a companhia manterá um crescimento anual de dois dígitos baseado no crescimento orgânico e no investimento constante em inovação.

"Somos otimistas com relação ao Brasil. Acreditamos que o ânimo econômico vai voltar em breve. Nossos investimentos estão bem estruturados, vislumbrando cenários desenhados no curto, médio e longo prazo. Seguiremos customizando as operações para nossos clientes, oferecendo mais qualidade e custos competitivos", ressalta Silva.

Ele também revela que a FM tem previsão de abrir uma operação em Recife, PE, onde já possui um terreno. "Ainda estamos centralizados nas regiões Sul e Sudeste, mas está nos nossos planos chegar ao Nordeste nos próximos anos", adianta.

Outra aposta é na logística verde, através de veículos elétricos ou a gás. Machet conta que França, Itália e Espanha já seguem esses princípios, e, em breve, o Brasil também seguirá. A empresa não costuma investir em ativos, mas planeja adotar frota própria com veículos sustentáveis.

Tecnologia

Em 2018, a FM investiu na automação dos processos de armazenagem, aumentando a eficiência operacional com a implantação de veículos guiados automatizados digitais (AGVs), robôs colaborativos e drones de estoque nas unidades da França e da Rússia.

A companhia também segue no processo de digitalização, com a migração de vários aplicativos para a nuvem, a adoção de novos sistemas de gerenciamento de armazém (WMS), a implantação do RH Digital e a introdução do G Suite do Google.

"Queremos priorizar o aumento dos negócios em setores estratégicos, como o omnichannel, que, atualmente, representa 15% das nossas atividades", expõe Machet.

Especificamente sobre o Brasil, a empresa planeja trazer uma solução usada na França para controle das mercadorias nos CDs através de um aparelho acoplado à empilhadeira, que, de forma visual, confere os produtos armazenados com o inventário, gerando alto ganho de produtividade.

Resultados globais

No ano fiscal de 2018-2019 (finalizado em 31 de março), a FM registrou receitas de mais de 1,3 bilhão de euros, um aumento de quase 12% em relação ao período anterior, com um EBIT de 35,1 milhões de euros, cerca de 32% acima dos 26,5 milhões de euros no ano passado. "Nosso aumento da receita foi exclusivamente orgânico, um indicativo da confiança dos clientes. A melhoria da rentabilidade reflete os primeiros resultados do nosso plano estratégico chamado Focus Plan, iniciado em 2017 e que tem quatro objetivos centrais: definir preços adequados para os serviços, aumentar a eficiência operacional, desenvolver recursos humanos e ser mais seletivo do ponto de vista comercial", garante Machet. logweb

Tenha a
logística
em suas mãos

Assine a

REVISTA
Logweb

12 meses
R\$ 233,00

24 meses
R\$ 413,00

**Universitário
paga
meia!**

11 3964.3744

11 3964.3165

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

Encerram-se no dia 30 de outubro as inscrições para o IFOY Award 2020: Logweb é jurada

Quem ganhará o IFOY Award 2020? Considerado o Oscar da Intralogística, a premiação, que tem a Logweb como a única jurada da América Latina, encerra suas inscrições para a próxima edição no dia 30 de outubro, através do site www.ifoy.org.

São 13 categorias que abrangem quase todas as áreas da intralogística. Além de detalhes técnicos, serão avaliados inovações ergonômicas, soluções de segurança e componentes de automação. A novidade é a entrada de cargobikes e drones para entregas.

Outra novidade é que os testes do IFOY, que acontecem nos dias 12 e 13 de fevereiro de 2020, serão abertos também para visitantes B2B do setor de logística, sob o tema "IFOY meet Business". Até então, apenas jurados e seus consultores avaliavam de perto as inovações dos finalistas.

No futuro, os tomadores de decisão em logística poderão testar o equipamento no IFOY Test Camp e conhecer produtos e soluções através de passeios temáticos, podendo conversar com os desenvolvedores para obter mais informações.

Considerado o mais importante prêmio de inovação em intralogística, o IFOY Award – The International Intralogistics and Forklift Truck of the Year premia as melhores soluções de acordo com os principais veículos de comunicação do mundo. A decisão é baseada em uma auditoria de três etas-



Foto: Oskar Steine/IfoY

A UniCarriers venceu a categoria Empilhadeiras Contrabalançadas no IFOY 2019

Categorias

1. Empilhadeiras Contrabalançadas até 3,5 toneladas
2. Empilhadeiras Contrabalançadas acima de 3,51 toneladas
3. Empilhadeiras para Carga Pesada com mais de 8 toneladas
4. Veículos Especiais, como drones, cargo-bikes e empilhadeiras montadas em caminhões
5. Empilhadeiras de Alta Elevação para Armazém
6. Empilhadeiras de Baixa Elevação para Armazém
7. Veículos Automaticamente Guiados (AGV), como sistemas de transporte sem motorista e equipamentos automatizados ou parcialmente automatizados de manuseio de materiais
8. Robôs para Intralogística, como coleta, paletização e despaleitização, carregamento e descarregamento de cargas
9. Softwares para Intralogística, como sistemas de gerenciamento de armazém, orientação de caminhões, assistência ao motorista e gerenciamento de frota
10. Soluções Integradas para Armazém
11. Especial do Ano, voltado para componentes, acessórios ou detalhes técnicos que proporcionam sustentabilidade, economia ou ergonomia
12. Guindastes e dispositivos de elevação, como pontes e pórticos, talhas, elevadores e plataformas elevatórias
13. Startups com produtos de intralogística, software, veículos ou componentes

pas, incluindo testes de condução ou funcionais. Vale lembrar que os indicados não são comparados entre si, mas com seus concorrentes no mercado.

Patrocinado pelo Ministério Alemão da Economia e Energia, é apresentado pela VDMA – Asso-

ciação de Movimentação de Materiais e Sistemas de Logística e tem como parceiros a Hannover Messe, a Chep, líder global no mercado de pool de paletes e contentores, e a Fronius, especialista em tecnologia para carregamento de baterias. **Logweb**

ABALOS NOS MERCADOS DE TRABALHO

As perspectivas que se desenhavam nos albores da economia industrial moderna despertaram nos pensadores utópicos do século XIX e XX a esperança do aumento do tempo livre desfrutado de forma enriquecedora por indivíduos autônomos.

No artigo de 1930, *As Possibilidades Económicas dos Nossos Netos*, Keynes sonhou um admirável mundo novo. Para Maynard, a rápida acumulação produtiva ancorada no progresso tecnológico justificaria as esperanças da vitória sobre a escassez e da realização da utopia de fruição da “vida boa”, concebida como a convivência culturalmente enriquecedora entre os humanos.

O capitalismo, entre crises e recuperações, exerceu os poderes de transformar e dominar a natureza – até mesmo de reinventá-la – suscitando desejos, ambições e esperanças. A formidável inclinação para revolucionar as forças produtivas haveria de aproximar homens e mulheres do momento em que as penas do trabalho subjugado pelo mando de outrem seriam substituídas pelas liberdades do ócio com dignidade.

Essa utopia foi desmentida pela evolução real das sociedades industriais. No imediato pós-guerra, entre as décadas dos 40 e dos 70 do século passado, sob o império das tecnologias do “fordismo”, as formas de controle estavam ancoradas no padrão de concorrência empresarial fundado na estabilidade das estruturas de mercado oligopolizadas, com fortes barreiras à entrada.

A esse modelo de concorrência correspondia uma organização empresarial burocrática, rigidamente hierárquica, fruto da separação entre propriedade e controle, fenômeno deflagrado nas três últimas décadas do século XIX. O administrador profissional era o principal protagonista do processo de gestão ancorado na burocracia. Nas camadas inferiores da pirâmide burocrática, a definição da carreira – incluída a escala salarial – era guiada por critérios meritocráticos. A ascensão aos cargos superiores desempenhava papel de mecanismo de controle, disciplina e, ao mesmo tempo, de incentivo aos funcionários dos escritórios e aos trabalhadores do chão de fábrica. A disciplina nos escritórios e nas fábricas respeitava, no entanto, as negociações entre patrões e em-

pregados a respeito das condições de trabalho, o que incluía as demandas de redução da jornada e ampliação do tempo livre.

Nos últimos 40 anos, as práticas financeiras e as inovações tecnológicas que sustentam a competitividade da grande empresa globalizada detonaram um terremoto nos mercados de trabalho. A migração das empresas para as regiões onde prevalece uma relação mais favorável entre produtividade e salários abriu caminho para a diminuição do poder dos sindicatos e a redução no número de sindicalizados. Associado

à robótica, à nanotecnologia e às tecnologias de informação, o império do “valor do acionista” desatou surtos intensos de reengenharia administrativa, estimulando a flexibilização das relações de trabalho. O desempenho empresarial tornou-se refém do “curto-prazismo” dos mercados financeiros e da redução de custos.

O crescimento dos trabalhadores em tempo parcial e a título precário, sobretudo nos serviços, foi escoltado pela destruição dos postos de trabalho mais qualificados na indústria de transformação. O inchaço do subemprego e da precarização promoveu o endurecimento das condições de vida do trabalhador. A evolução do regime do “precariato” constituiu relações de subordinação dos trabalhadores dos serviços – independentemente da qualificação – que se desenvolvem sob as práticas da flexibilidade do horário, temperadas com as delícias do trabalho “em casa”. Essa “flexibilidade” torna o trabalhador permanentemente disponível para responder às exigências do empregador ou contratante.

Assim, o admirável mundo da concorrência global e das tecnologias da informação lançou os dependentes nas masmorras da liberdade. Celebradas como a Ágora contemporânea e como instrumentos da redução do tempo de trabalho socialmente necessário, as TI servem para agrilhar as vítimas da economia contemporânea e mantê-las sob a vigilância permanente da empresa ou dos contratantes, prolongando a jornada de trabalho muito

além do que seria admissível para um fanático manchesteriano do século XIX. Na edição de 3 de janeiro de 2015, a revista *The Economist* publicou uma matéria especial sobre as novas relações de trabalho. Apontou como uma de suas virtudes o “ocupaçāo da capacidade (de trabalho) subutilizada”.

As práticas da “competitividade global” estão na raiz do desempenho sofrível dos rendimentos dos assalariados e da maioria dos que trabalham por conta própria. Isso se combinou com a aceleração do crescimento dos rendimentos do capital para produzir um inevitável aumento nos índices de desigualdade na distribuição funcional da renda.

A flexibilização das relações trabalhistas subordinou o crescimento da renda das famílias ao aumento das horas trabalhadas, sobretudo por conta da maior participação das mulheres, das casadas em particular, no mercado de trabalho. Nos Estados Unidos, as mães de família com filhos acrescentaram, entre 1979 e 2000, 500 horas de trabalho ao total despendido pelo casal.

Conquistados a duras penas, na Europa e nos Estados Unidos pelas classes subalternas, depois de duas Guerras Mundiais e da Grande Depressão dos anos 30, os direitos sociais e econômicos estão prestes a sofrer as dores dos projetos de “competitividade”.

A mesma *Economist*, na edição de 4 de outubro de 2014, reconheceu a iminência da marginalização de mais de 50% da força de trabalho global. Nas considerações finais da matéria *The State of the World*, a revista advogou a interferência dos governos nas regras de distribuição do tempo entre “tempo de trabalho” e “tempo livre” e defendeu a destinação dos recursos fiscais para financiar políticas de renda mínima para os cidadãos ameaçados pelo abandono social e pela regressão civilizatória.

Nos tempos da globalização, a incômoda pergunta não quer calar: em que momento homens e mulheres – sob o manto da liberdade e de igualdade – vão desfrutar da abundância e dos confortos que o capitalismo oferece em seu desatinado desenvolvimento? **Logweb**



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

CNH Industrial

A unidade de negócios da CNH Industrial – Aftermarket Solutions – responsável pela estratégia comercial, marketing, serviços, customer care, product support, treinamento e distribuição logística de peças para as seis marcas do grupo – Case IH, CASE Construction Equipment, New Holland Agriculture, New Holland Construction, IVECO e FPT Industrial – conta, agora, com novo diretor de marketing: José Queiroz. Há 11 anos no grupo CNH Industrial, Queiroz já atuou como diretor comercial de peças para a Case IH e CASE Construction no Brasil, agregando também as funções de desenvolvimento de rede e treinamento comercial, e ainda esteve à frente da diretoria comercial de máquinas Case IH para os mercados importadores da América Latina. Formado em Engenharia Elétrica e Ciências Contábeis pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-MG), Queiroz possui duas pós-graduações, uma em Especialização em Gestão de Negócios, pela Fundação Dom Cabral (FDC – MG), e MBA em Gestão Comercial, pela Fundação Getúlio Vargas (FGV - SP/MG).

Neogrid

O empresário Miguel Abuhab recebeu mais uma honraria por seus serviços prestados como engenheiro ao desenvolvimento tecnológico do país. A homenagem aconteceu no dia 16 de setembro último, em cerimônia realizada em Palmas, TO, pelo Conselho Federal de Engenharia e Agronomia – Confea, quando ele recebeu a Medalha de Mérito. Nascido em São Paulo, Abuhab é formado em engenharia mecânica pelo Instituto de Tecnologia da Aeronáutica (ITA), tendo fundado a Datasul, que se transformou em uma das maiores empresas de desenvolvimento de softwares para gestão do país, e a Neogrid, que logo se destacou no segmento de gestão da cadeia de suprimentos e onde, atualmente, Abuhab ocupa o cargo de CEO. Paralelamente a isso, o executivo tem trabalhado em seu Plano de Simplificação Tributária para o Brasil, que integra a proposta de reforma tributária do ex-deputado Carlos Hauly, já aprovada em comissão especial na Câmara.

Porto do Açu Operações

A Prumo Logística anunciou que José Firmino assume, a partir de 1º de novembro, como CEO da Porto do Açu Operações. A empresa, que é subsidiária da Prumo, opera e administra o Porto do Açu, em São João da Barra, RJ. Com vasta experiência no setor de O&G, nos últimos anos Firmino atuou na Seadrill, inicialmente como presidente Brasil e, desde o início de 2018, como vice-presidente para o Hemisfério Ocidental. Além disso, atuou por mais de 20 anos na Schlumberger, onde esteve em diversas posições, dentre elas como responsável pelas operações da empresa no Brasil e na América Latina. Firmino tem MBA em Administração de Empresas pela Rotterdam School of Management da Universidade Erasmus (Holanda) e 25 anos de experiência na área de serviços da indústria de óleo e gás, com sólida carreira internacional.



Caro leitor

Veja mais sobre a [TI na Logística](#) na revista [Logweb Digital](#) número **35**, de outubro/2019. Inclusive artigos.

E mais: reportagem especial com **Norberto Fabris**, presidente da ANFIR – Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários, que fala sobre o setor – momento atual e perspectivas.

E tem mais, muito mais. **Aproveite.**

anúncios

Baoli	37
CAMSO Brasil	35
Embragen Pharma	25
InovUp.....	19
JLW	29
KION	15
L Amorin.....	13
Logistique 2020	52
Logweb	47
MHA Tecnologia	3ª Capa
Modern Logistics	2ª Capa
Modular	27
Moura	7
Porto Seguro	5
Pronto Express (TPC)	9
Retrak	45
StarTrade.....	41
Tailtec Docktec.....	39
Tókio Marine	4ª Capa
Toyota	11
Tracker..Sobrecapa, 16 e 17	
TVH	31
W6 connect	51



SCS BRAZIL

SUPPLY CHAIN SUMMIT BRAZIL

Reconnect Supply Chain Summit Brazil 2019

6 de Novembro, 2019 - Hilton São Paulo Morumbi Hotel, São Paulo, Brasil

25+ EXPERTS EM SUPPLY CHAIN INCLUINDO:

	Alexandre Gerardo Diretor de Operações (COO) Acer		Eduardo Multari Procurement Director Southern Latin America Pfizer		Marcelo Ikaro Supply Chain Development Grupo Boticário		Paulo Leônidas Moreira Supply Chain Executive Director Brazil & South Cone Coty
	Andre Cordeiro Cabral Director of Operations Patria Investimentos		Felipe Cohen Planning and Operations Director Magazine Luiza		Marcelo Terrazzan Sócio Diretor Pier8 Logística para e-commerce		Paulo Victor Andrade Head de Operações Brasil Epson
	Carlos Ricardo Andrade VP Supply Chain Management LATAM Bayer		Fernando Belcorso Head Regional de Supply Chain - América Latina Agfa HealthCare		Mauricio Ornellas Chief of Logistics Officer Shopper		Reinaldo Lanza Supply Chain Director General Motors
	Cesar Meireles Diretor Presidente ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos		Fernando Gonçales Diretor Supply Chain-Brazil, Nutricia Danone		Gustavo Taboas CPO-VP/Executive Director Purchasing, Supply & Logistics - Corporate Hospital Albert Einstein		Mauricio Valadares Commercial Operations Director GE Healthcare
	Claudio Marcos Ferreira Head of Procurement J. Macedo		Jorge Ryzwaniuk Head of Supply Chain - Brazil Novartis		Patricio Hopff Latin America Supply Chain Director Boston Scientific		Roberto Hasil Head of Logistics Planning Souza Cruz
	Denise de Pasqual Co-Founder & Commercial Director Tendências Consultoria Integrada		Joseph Henry Director of Omni Channel Supply Chain Leroy Merlin Brasil		Patrick Dietz Head of Corporate Logistics Operations Latam Bosch Brasil		Roberto Coltro Managing Director LATAM Proco Global Group
	Denner Evangelio Head of Supply Chain Demand Planning and S&OP and CSM Director-Products Division and Luxury Division L'Oréal		Marcelo Cardoso Sales Director / Business Network – LATAM OpenText		Paula Proença Head of Supply Chain Project Management Cargill		Roberto Regente Jr. Vice President Sales LATAM OpenText
							Rodrigo Teixeira Diretor Comercial Comexport

- Inove e transforme sua estratégia de cadeia de suprimentos
 - Automatize processos e acelere eficiências
- Melhore previsibilidade de demanda e prazos de entrega
 - Assegure sustentabilidade e escalabilidade
- Reduza custos e maximize o potencial de receita

5 STAR SPONSOR



3 STAR SPONSOR



2 STAR SPONSOR



PARCEIRO DE MÍDIA



ORGANIZAÇÃO



LOGISTIQUE

2020

1a3

SETEMBRO

PAVILHÕES DA EXPOVILLE
JOINVILLE SC

FEIRA E CONGRESSO
DE LOGÍSTICA E
NEGÓCIOS MULTIMODAIS

LOGÍSTICA | TRANSPORTE MULTIMODAL | COMÉRCIO EXTERIOR | INTRALOGÍSTICA



Com a Economia Aquecida

A edição de 2019 da Logistique foi 25% maior que a de 2018. E ainda agregou importantes eventos paralelos, como a Rodada de Negócios, o Smart Display, o Congresso Técnico Empresarial e o Fórum Nacional dos Despachantes Aduaneiros. Tudo isso garantiu para a Feira um público qualificado, gerando bons negócios para os expositores ainda durante o evento.

Para a edição de 2020 as perspectivas são ainda mais promissoras. Contará com uma área maior de exposição, será mais tecnológica e com número superior de equipamentos e serviços intralogísticos, além de infraestrutura para portos e área externa de exposição. *Venha para onde a economia continua aquecida e realize ótimos negócios*



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

Realização:

zoom
FEIRAS & EVENTOS

① (49) 3361 9200

✉ info@logistique.com.br

✉ facebook.com/feiralogistique

WMS COMPLETO E FLEXÍVEL QUE ACOMPANHA O CRESCIMENTO DO SEU NEGÓCIO

APONTE A CÂMERA
E COMPROVE!



ou acesse:
mhasistemas.com.br/comprove

O WMS (Warehouse Management System) arMHAzena®, foi especialmente projetado para atender a todas as operações da cadeia logística. Desenvolvido e mantido pela MHA, é muito mais que uma excelente ferramenta de gerenciamento de estoques (WMS): é uma ferramenta gestora da cadeia de suprimentos (supply chain) como um todo.

AQUI A GENTE ENTENDE
DA CADEIA LOGÍSTICA
TÃO BEM QUANTO VOCÊ!

MHA®
mhasistemas.com.br/comprove
(11) 5549-7321

ENTREGAR

santaclaral

O SEGURO TOKIO MARINE TRANSPORTES

Resolve o que
precisa na terra,
no ar ou na água
pra sua carga estar sempre
protegida,
não importa o destino.

A Tokio Resolve o que precisa
pra você Resolver o que importa.

Uma Seguradora
completa pra
você ir mais longe.

- Coberturas sob medida, com limites adequados às suas necessidades.
- Equipe técnica especializada e exclusiva para o ramo.
- Contratação fácil e rápida.
- Gerenciamento de Riscos para melhorias na operação.

Quer saber mais?
Fale com
o seu Corretor.



**TOKIO MARINE
SEGURADORA**

NOSSA TRANSPARÊNCIA, SUA CONFIANÇA