

Logística Farmacêutica



**Coberturas:
Movimat e Fenatran**

**Novas opções
de paletes**



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

RDC 304 dá o tom no transporte farmacêutico

A nossa já tradicional reportagem sobre a logística no segmento farmacêutico encontrou, nesta edição, um tom comum às transportadoras e aos embarcadores: os impactos da RDC 304, Resolução da Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, aprovada em setembro último e que visa a estabelecer os requisitos de Boas Práticas de Distribuição e Armazenagem e de Boas Práticas de Transporte de Medicamentos.

De um lado, o representante do SETCESP, em nossa entrevista sobre o transporte neste segmento, é bem claro: “não podemos arcar com os custos que esta regulamentação imposta traz ao setor de transporte de medicamentos – o repasse destes será inevitável”. Afinal, a nova regulamentação impõe uma série de obrigações que, ao implicarem em investimentos pesados, obviamente, vai encarecer tanto o transporte quanto a armazenagem dos medicamentos.

Do outro lado, no caso dos embarcadores, e dependendo de sua atividade, a nova regulamentação é bem-vinda, no sentido de trazer ainda mais melhorias para o segmento. Cabe ao leitor acompanhar toda esta polêmica nesta edição especial.

Que contém, ainda, uma ampla cobertura das feiras Movimat e Fenatran, realizadas em outubro último em São Paulo, SP. Damos destaque aos lançamentos realizados, bem como aos negócios fechados e ao que foi mostrado.

E podemos constatar: o grande destaque dos dois eventos foi a tecnologia, tanto no gerenciamento das frotas e dos negócios logísticos como um todo, incluindo até os pneus, quanto a embarcada nos caminhões e outros veículos comerciais. E também nas empilhadeiras.

Ainda neste número de *Logweb*, foco nos novos tipos de paletes padronizados: o já amplamente utilizado PBR, em versão recentemente atualizada, e o novo PNG, ou Pallet Nova Geração, com similaridade ao PBR. Novas oportunidades de melhoria do fluxo logístico, independentemente do ramo da atividade da empresa.

E já que falamos em TI na logística, não podemos deixar de apontar a matéria que trata da telemetria, aplicada ao monitoramento do transporte de cargas e para promover a segurança, com exemplos de empresas de transporte e distribuidora de combustível que já aderiram a ela.

E tem mais, mais matérias, cases e outras informações que, certamente, em muito auxiliam o profissional do setor. Aproveite.

Os editores

REVISTA
Logweb
referência em logística

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
Luís Cláudio R. Ferreira
luiz.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 Unitização**
Criado o PNG – Palete Nova Geração, intercambiável e com projeto estrutural mais ecológico
- 8 Unitização**
Palete PBR é atualizado, para atender a demanda do mercado e as necessidades dos fabricantes credenciados
- 12 Infraestrutura**
Centro Logístico da CNH Industrial em Sorocaba, SP, é modelo de sustentabilidade e eficiência
- 35 Coluna SETCESP**
Blockchain, o que fazer com ela?
- 38 Segurança**
Através de parceria com a Prosegur, Acer reduz R\$ 1 milhão ao ano em custos logísticos

Entrevista

- 16 Gylson Ribeiro da Silva, do SETCESP, fala sobre a logística de produtos farmacêuticos, seus desafios e conflitos**

Logística Farmacêutica

- 20 Logística Farmacêutica: Embarcadores terceirizam o transporte e calculam os impactos da RDC 304**



- 40 TI na Logística**
Telemetria: tendência na logística, é aplicada para monitoramento do transporte de cargas e trazer segurança
- 44 Eventos**
O que aconteceu na Movimat e na Fenatran: os lançamentos, as negociações, o que foi mostrado
- 58 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

36 Modal Marítimo

Infraestrutura e Integração

Localização

dp

Acesso aos centros urbanos

QUANTO MAIS ESTRATÉGICA A LOCALIZAÇÃO E MAIS
ROTAS DE ACESSO AOS GRANDES CENTROS URBANOS,
MAIS EFICIÊNCIA LOGÍSTICA PARA SUA EMPRESA

A GLP é líder global em gestão de investimentos especializados em logística e tecnologia relacionada com presença em nove países. Investe constantemente em infraestrutura e conhecimento para oferecer eficiência logística e potencializar os negócios de clientes dos mais diversos segmentos. São US\$ 66 bilhões de ativos sob gestão em todo o mundo.

FAÇA AS CONTAS. ALUGUE UM GALPÃO GLP.



E. locacao@GLProp.com

S. www.GLProp.com.br

T. (11) 3500 3700 - (21) 3570 8180



GLP GUARULHOS (SP)
435.700 m² de área total



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



GLP CAJAMAR II (SP)
150.100 m² de área total



GLP IMIGRANTES (SP)
150.000 m² de área total

GLP Campinas (SP) – 182.300 m²

GLP Gravataí (RS) – 106.100 m²

GLP Pavuna (RJ) – 82.400 m²

GLP Itapevi I (SP) – 35.000 m²

GLP Louveira IV (SP) – 18.700 m²

GLP Louveira I (SP) – 137.800 m²

GLP Jundiaí III (SP) – 93.000 m²

GLP Jundiaí I (SP) – 53.600 m²

GLP Hortolândia IV (SP) – 30.200 m²

GLP Jandira II (SP) – 18.600 m²

Consulte disponibilidades

Criado o PNG – Palete Nova Geração, intercambiável e com projeto estrutural mais ecológico

Responsável por criar, fomentar e coordenar o trabalho de criação do palete PBR e ter criado, também, o CPP – Comitê Permanente de Paletização, ainda nos anos 1990, José Geraldo Vantine agora lança um novo palete: o PNG, ou Palete Nova Geração.

Mas, por que um novo palete multiuso e intercambiável, se já temos o PBR? – que, aliás, ganhou uma nova versão, como o leitor verá também nesta edição de *Logweb*. “O PNG foi criado para oferecer ao mercado um novo projeto estrutural mais ecológico – utiliza 45% menos madeira e 35% menos prego – e, pelo formato geométrico, a velocidade de produção é 20% maior. Por isso o batizamos de NG-Nova Geração. Com todas estas características, o custo de produção pode ser até 27% menor.”

Ainda segundo Vantine, “essas variáveis são em comparação às do PBR original, cujo projeto de minha autoria foi implantado em 1990, mas com o passar do tempo foi deixado de lado e substituído por inúmeros tipos de ‘PBR falsos’ – usando a marca que criei e doei para a ABRAS – Associação Brasileira de Supermercados. Dessa forma, foi criado um mercado totalmente paralelo formado por paletes fora das especificações que coloca em risco, principalmente, consumidores nas grandes lojas de atacarejos. O PNG pretende ser a solução de custo competitivo, produzido



Vantine: o PNG é um palete de uso geral e irrestrito para qualquer categoria de empresa industrial, de serviço (transportador e Operador Logístico) e de varejo em geral

com qualidade aferida pela BPAL, através de rígido controle junto a fabricantes licenciados.”

Vantine explica que a BPAL é a empresa criada para cuidar da governança da marca PNG, gerenciar os licenciamentos e apoiar os fabricantes, zelar pela segurança do mercado legal, manter o projeto sempre em evolução e impedir a introdução de mercado paralelo – “entende-se como mercado paralelo: comercialização de PNG por licenciado, mas fora das especificações; comercialização de PNG falso,

ou seja, por fabricante não licenciado; e PNG usado sem comprovante de origem”.

Características

O PNG é um palete de quatro entradas, face dupla não reversível e formato estrutural composto por tabuas perpendiculares fixadas em blocos. Essa estrutura segue o formato europeu já consagrado no mundo todo. É flexível, de uso irrestrito para todos os equipamentos de movimentação e armazenagem.

“Seu formato geométrico com as medidas de 1.200x1.000x129 mm oferece perfeito aproveitamento em carrocerias de caminhão – inclusive o VUC – e as melhores condições para a criação de embalagens modulares e formação de UPC – Unidade Padrão de Cargas adaptáveis à arquitetura dos modernos prédios de CD. Foi concebido por mim, os desenhos por equipe da Vantine Consultoria e com apoio de alguns fabricantes e fornecedores de madeira. Com esse grupo foi possível criar o projeto final com os componentes de madeira de



corte mais adequado no mercado, contribuindo para um projeto ‘que pensou em tudo’”.

Ainda segundo Vantine, é imprescindível movimentar, armazenar e transportar materiais, principalmente os de consumo, que não sejam paletizados. Portanto, o PNG é um paleta de uso geral e irrestrito para qualquer categoria de empresa industrial, de serviço (transportador e Operador Logístico) e de varejo em geral – não só supermercados. E sua aplicação se encontra tanto em almoxarifados de peças, componentes, matérias primas, como, e principalmente, em produtos acabados.

Desfazendo equívocos

Indagado se não vai haver um “atrito” no uso do PNG e do PBR, Vantine diz que não, em absoluto. “São propostas diferentes, apesar de ser o mesmo mercado de operações logísticas. O PBR é uma marca que pertence a uma Associação, e como, além de criar o sistema, fui presidente do CPP, sei que enfrenta uma séria dificuldade em fazer cumprir o contrato que possui com os fabricantes – os maiores compradores desse produto se concentram na cadeia de abastecimento de fornecedores e supermercados, o que cria uma situação aparentemente conflituosa. Do ponto de vista de compatibilidade, o princípio é o mesmo do ‘botijão de gás’: são intercambiáveis e entendemos que o mercado vai fazer a seleção natural – como exemplo, nos Estados Unidos convivem vários modelos de paletes, sendo dois mais utilizados e padronizados pela

‘National Wooden Pallet

& Container Association’ – de longarina/stringer pallet e de blocos/bocks pallet –, todos compatíveis e usados em várias redes de supermercados.” Sobre se este paleta foi aceito pela ABRAS para uso nos supermercados, Vantine diz que há um grande equívoco sobre a exclusividade de propriedade e uso de paleta padrão intercambiável nos supermercados. “Com a ajuda de muitos colegas, em 1990 lancei o PBR na ABRAS, pois naquele momento era a cadeia de abastecimento mais robusta e onde encontrei ambiente fértil, tanto de diretores da entidade como dos primeiros gestores de logística no Brasil – Pão de Açúcar, Nestlé, Unilever e Bombril, entre outros. Mas esse produto poderia, como de fato ocorreu, ser utilizado de forma geral por qualquer indústria. Portanto, o PNG é um paleta de uso geral, e não tem nenhuma relação direta ou indireta com a Abras ou qualquer outra entidade.”

O executivo também revela que os fabricantes destes paletes são licenciados através de contrato, o que é diferente de credenciamento. A legislação sobre licenciamento de marcas é muito clara, objetiva e dá segurança tanto para o licenciador – nesse caso a BPAL – como ao licenciado. Trata-se de um documento que rege as responsabilidades e, especialmente, estabelece critérios para Controle de Qualidade, impede o surgimento de mercado paralelo de produtos fora das especificações e oferece suporte legal para gerir a marca, protegendo os licenciados de falsificadores e mantendo o mercado competitivo, porém, legal.

“Para manter o equilíbrio entre oferta e demanda, vamos licenciar fabricantes de forma gradual. A fiscalização e o Controle de Qualidade serão de responsabilidade da BPAL, com técnicos próprios ou através de convênios com empresas certificadoras e até mesmo com entidades de ensino, como, por exemplo, a FATEC”, finaliza Vantine. [logweb](#)



VOCÊ VOTOU E AGORA NÓS SOMOS TOP!

OBRIGADA EMBARCADOR!



TRANSPORTE INTERNACIONAL



O Grupo TGA foi eleito

Top do Transporte 2019, na categoria Transporte Internacional. Obrigada embarcador, pela sua importante avaliação, que nos motiva a um comprometimento ainda maior com o mercado de Transportes e com a satisfação dos nossos clientes.

TGA
LOGÍSTICA

tgalogistica.com.br

TGALogistica2013

+55 11 3464-8181

Paleta PBR é atualizado, para atender a demanda do mercado e as necessidades dos fabricantes credenciados

O paleta PBR foi concebido para ajudar a movimentar, armazenar e transportar produtos com a máxima segurança e com mais produtividade. Uma iniciativa da ABRAS – Associação Brasileira de Supermercados, com a marca PBR registrada pela entidade desde a década de 1990, a ideia surgiu da constatação de que o transporte realizado entre supermercados e seus fornecedores envolvia pouca ou nenhuma mecanização, o que exigia uso extensivo de mão de obra para a carga e descarga dos caminhões. Na maior parte das vezes, os paletes só eram utilizados para a estocagem.

Agora, o PBR passou por uma atualização que culminou na versão 2019. Esta atualização surgiu de uma dupla demanda: do mercado consumidor, que buscava um produto economicamente mais eficiente, e de uma necessidade imediata dos fabricantes credenciados, que precisavam se adequar à menor oferta de madeira disponível no mercado.

A partir do segundo semestre de 2018, a madeira passou a sofrer forte pressão do aumento das exportações e houve uma sensível alta nos preços no mercado brasileiro. Para evitar o repasse dessa alta aos clientes finais fazia-se necessária uma adaptação urgente. A solução passou pela adequação de algumas medidas de componentes do paleta PBR e pela adoção da madeira de eucalipto – cuja oferta se encontra menos pressionada –, resultando em um produto com as mesmas premissas em relação à capacidade de carga e padronização, porém mais viável economicamente.

Este processo de atualização se estendeu por mais de dois anos, com a



realização de uma série de estudos, até que se chegasse ao modelo definitivo, submetido em seguida a testes no IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas. Dois princípios indispensáveis serviram de guias para o desenvolvimento dessa versão atualizada do PBR: a Aplicação Universal – possibilidade de o paleta ser utilizado em qualquer sistema, método de estocagem ou movimentação – e a Intercambialidade – a substituição do paleta que entra com mercadoria por outro igual do mesmo padrão. Para ser intercambiável, é essencial que o produto seja padronizado – e para isso é preciso que existam normas, especificações técnicas e procedimentos bem elaborados e fiscalizados. A versão 2019 do paleta PBR tornou-se disponível para fabricação pelas empresas credenciadas a partir de 15 de julho último.

A atualização do paleta PBR também fortaleceu a parceria entre a ABRAS, a ANAPEM – Associação Nacional dos Produtores de Paletes e Embalagens de Madeira, que regula a produção dos paletes, e o IPT, que conferiu credibilidade aos testes no projeto.

“Os processos operacionais, bem como as relações institucionais relevantes, poderão ser focados para que todos

possam ter ganhos significativos, tanto em qualidade como em agilidade. Queremos democratizar a produção e o uso do paleta PBR, elevando ainda mais os padrões de qualidade, sustentabilidade, governança e compliance”, afirma o superintendente da ABRAS, Marcio Milan.

Pontos considerados

Segundo a ANAPEM, a atualização do paleta PBR consolidou um processo de modernização que garante um maior alinhamento do produto às expectativas do mercado. Ao satisfazer tanto os aspectos técnicos quanto econômicos, foi possível solucionar algumas questões complexas, como a unitização, intercambialidade, armazenagem, movimentação e exposição de produtos cada vez mais próximos ao consumidor final.

“O mercado está em constante adaptação das disponibilidades de matéria prima e o desenho técnico, as especificações técnicas e os outros processos relacionados com o paleta PBR precisavam acompanhar estas necessidades”, explica o presidente da ANAPEM, Marcelo Canozo.

Também foi criado o “Manual de Utilização do Paleta PBR Versão 2019”, cujo



BATERIAS DE LÍTIO



VEÍCULOS
ELÉTRICOS



BICICLETAS
ELÉTRICAS



SKATES
ELÉTRICOS



CADEIRAS
DE RODAS



SCOOTERS
ELÉTRICAS



ILUMINAÇÃO DE
EMERGÊNCIA



UPS/NO-BREAKS



TELECOMUNICAÇÕES



BRINQUEDOS
ELÉTRICOS



ENERGIA SOLAR
E EÓLICA



EQUIPAMENTOS
MÉDICOS



ALARMES E
VIGILÂNCIA



Recuperação de packs
de baterias de lítio

Troca de células,
BMS e acessórios

Recondicionamento de
células e baterias

Conserto e teste de
baterias novas ou usadas



Células



Packs



Cases



BMS



Carregadores



Rua Francisco Silveira Bitencourt, 945 - Porto Alegre/RS
CEP 91150-010

www.globalbat.com.br
globalbat@globalbat.com.br
Fone: (51) 3355 2300

propósito é orientar os usuários sobre os elementos fundamentais que devem ser observados para aferir a qualidade e boa utilização do produto. As orientações se aplicam tanto aos lotes de produtos novos, fornecidos diretamente pelos fabricantes, quanto aos paletes recebidos de fornecedores – como indústrias, comércios e atacados. O maior objetivo do Manual é manter a reserva de paletes PBR em circulação no Brasil dentro dos padrões especificados, garantindo ao mesmo tempo a integridade dos produtos e a segurança de funcionários e consumidores nas áreas de estoque e nos pontos de venda.

Características

Assim, de acordo com o “Manual de Utilização do Pallet PBR Versão 2019”, o novo pallet mede os mesmos 1.200 milímetros (Lado Frontal) por 1.000 milímetros (Lado Lateral). Sua altura total é de 137 milímetros e o vão livre tem 99 milímetros. A capacidade é de 1.200 quilos, em carga distribuída uniformemente e armazenado em estrutura portapaletes.

As tábuas da face inferior são espaçadas e chanfradas, de forma a permitir a movimentação por diferentes tipos de equipamentos (paleteiras, empilhadeiras, transelevadores, etc).

Em comparação à última atualização do pallet PBR (2012), a versão 2019 é mais leve (pesa aproximadamente 27 quilos), utiliza menos madeira (0,044 m³ por unidade) e exige menos pregos para ser manufaturado (99 pregos).

Mesmo com essas melhorias, o pallet PBR 2019 segue suportando a mesma capacidade de carga do modelo anterior (1.200 quilos), desde que obedecidas todas as regras expostas em seu manual de utilização, com um ciclo de vida de aproximadamente três anos, enfatiza a ABRAS.

A madeira é o insumo com maior peso na matriz de custos de fabricação de um pallet, em torno de 60% a 65% do total. O desenho técnico atualizado do pallet PBR permite que sejam fabricadas 23 unidades com um metro cúbico de madeira, compa-

rado a 17 unidades da versão anterior (2012), resultando em uma redução de 30% em uso de madeira, deixando essa versão mais sustentável.

O pallet PBR 2019 também evoluiu em confiabilidade. As parcerias estratégicas entre a ABRAS, a ANAPEM e o IPT permitem manter estudos de melhorias constantes para as necessidades de atualizações futuras. Foi contratada uma empresa especializada em gestão para que seja o principal agente de alinhamento entre as necessidades das partes interessadas – a Volltrix.

Participações

A Volltrix foi a empresa contratada pela ABRAS para profissionalizar a gestão do projeto de atualização do Pallet PBR, com o propósito de agilizar, facilitar e manter todos os processos técnicos e operacionais em sintonia com as necessidades dos fabricantes e consumidores do produto. “A Volltrix já prestava serviço muito parecido para outras organizações e nossa linha de atuação, com foco no diálogo e na cooperação, ouvindo e atendendo as demandas de fabricantes credenciados, indústria e comércio, nos permite harmonizar os interesses das partes interessadas”, diz Roger Becker, CEO da Volltrix.

Por outro lado, por reunir em seu quadro associativo a quase totalidade dos fabricantes credenciados para produzir o pallet PBR, a participação da ANAPEM foi determinante para alinhar os interesses dos produtores e consumidores do produto. Através de um protocolo de cooperação técnica com a ABRAS, a ANAPEM esteve envolvida desde o início nos diálogos que resultaram no processo de atualização desde 2017 e que resultou na versão 2019 do Pallet PBR.

O IPT também esteve presente desde o início do processo de atualização do pallet PBR, permitindo que se ampliassem as possibilidades de estudos técnicos envolvendo paletização e movimentação de carga. O auxílio do IPT foi essencial por agregar conhecimentos técnicos para progredir com as atualizações necessárias.

Revalidação

Sobre os objetivos da revalidação documental dos fabricantes credenciados, a ABRAS informa que o principal é melhorar a qualidade das empresas homologadas, para que cada vez mais elas se adequem às normas de compliance e governança das grandes empresas. Além de ajudar os fabricantes a evoluir, essa revalidação pretende ajudar os clientes a escolher fornecedores mais confiáveis e capacitados.

Atualmente há 38 fabricantes credenciados para fabricar o pallet PBR. Os nomes e dados dessas empresas estão listados no site da ABRAS, na seção sobre o pallet PBR (www.abras.com.br/pallet-pbr/fabricantes-credenciados).

Popularização e roubo

A ABRAS também informa que a intenção não é popularizar o pallet PBR, mas sim democratizar seu uso, demonstrando a outros setores, além do supermercadista, que existe um padrão técnico e mercadologicamente à disposição deles.

A Associação acredita que o uso do pallet PBR irá se disseminar pela sua própria qualidade e outros benefícios. Fora do universo dos supermercados, o produto tem encontrado boa aceitação entre empresas de logística, de movimentação de carga, transportadoras e companhias que se dedicam à entrega de encomendas.

É interessante lembrar que o pallet PBR oferece uma vantagem competitiva relevante às empresas que precisam organizar processos licitatórios ao fazer compras. Uma regra comum a esse tipo de processo estipula a exigência de que existam pelo menos 20 empresas aptas a participar da licitação, algo facilitado pelo universo de quase 40 fabricantes credenciados pela ABRAS para produzir o pallet PBR que existem atualmente.

Já sobre o que tem sido feito com relação ao roubo/desvios de paletes PBR, a entidade afirma que a maior atenção do grupo gestor, em relação

às ilegalidades associadas a ele, tem recaído sobre as falsificações deste produto. Para combater esse problema tem-se trabalhado em duas frentes. Por um lado, têm sido desenvolvidas ações de conscientização e treinamento junto aos compradores, para esclarecer os riscos que a aquisição de produtos falsos ou de empresas não credenciadas pode acarretar aos seus funcionários e até mesmo aos clientes que frequentam as lojas onde os produtos são expostos em paletes (atacarejos).

Por outro lado, a ABRAS está finalizando um procedimento padrão que irá ajudar a identificar e inibir os falsificadores e fabricantes não credenciados através de um canal de denúncia que será disponibilizado em breve no site da entidade. Uma vez identificados os envolvidos em atividades ilegais, eles serão notificados – primeiro extrajudicialmente, mas, se persistirem no erro, outras medidas judiciais serão tomadas. [UOLweb](#)

Operações Logísticas

Mira: serviços com respaldo da TI

A Mira – que atua com operações de transporte e integração entre as regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Norte – oferece serviços com o respaldo de tecnologias de ponta, como a troca eletrônica de dados através de EDI e Web Service, o rastreamento de veículos e cargas via satélite, GPRS e banda 4G, a roteirização por meio de aplicativos modernos e informação de entrega em real time por tecnologia GSM (Global System for Mobile Communications – confirmação de entrega realizada pelo celular). O uso destas tecnologias garante que o lead-time de coleta e entrega sejam precisos, mantendo seus clientes informados através de diversos canais e com total segurança em todo o percurso. A Mira também possui ferramentas de gestão como Qlik Sense, Microsoft Azure, Office 365, ERP Protheus TOTVS, entre outros, colocando-a num elevado nível de sofisticação que, em sinergia com o planejamento estratégico, agrega ao negócio o máximo de valor. A empresa possui infraestrutura própria nas regiões em que atua e uma frota com mais de 600 veículos, contando com parceiros e agentes localizados estrategicamente, para melhor atender as demandas do mercado. E oferece serviços de transporte de cargas e encomendas, fracionadas e lotações, para clientes de diversos segmentos, com atuação especializada nas regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil. No que se refere ao abastecimento, oferece coleta, Cross Docking e consolidação de cargas; em logística interna, armazenagem e movimentação; em distribuição, Centros de Distribuição, armazéns gerais, entregas dedicadas e fracionadas; e também gestão de transportes e armazenagem.

Os contentores e pallets PLM são a solução que a logística de sua empresa precisa

- ✓ Capacidade de carga: de 800kg a 3.800kg
- ✓ Reduz custo de transporte
- ✓ Menor peso sem redução na capacidade de carga
- ✓ Reciclável e menor impacto ambiental
- ✓ Dispensa da NIMF1*
- ✓ Resistente ao tempo, impermeável e inodoro

*Normas Internacionais para Medidas Fitossanitárias



Conheça as inúmeras vantagens dos produtos logísticos PLM Plásticos, a nova tendência do mercado mundial que pode gerar uma **economia de até 75%**.



[f /plmplasticoscwb](#) [in /plm-plasticosltdda](#)
[\(41\) 99228-0560](#) [\(41\) 2141-9400](#) plm@plm.com.br
Estrada Vereador Júlio Ferreira Filho, 441 - Campina Grande do Sul • PR

PLM
SOLUÇÕES EM PLÁSTICO

Centro Logístico da CNH Industrial em Sorocaba, SP, é modelo de sustentabilidade e eficiência

Cobertura: Carol Gonçalves



Reconhecida como uma das líderes globais no setor de bens de capital, a CNH Industrial convidou a imprensa especializada para visitar o mais moderno Centro Logístico da empresa na América do Sul, localizado em Sorocaba, SP.

A apresentação, que aconteceu no dia 10 de outubro último, foi organizada pela Aftermarket Solutions, unidade de negócios 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.

Com área de armazenagem de 66.000 m², capacidade de estocagem de até 20 milhões de itens e alto fluxo de expedição de peças, o Centro de Distribuição é considerado um exemplo de sustentabilidade e modernidade. Por ano, são implementadas 3.000 inovações, sugeridas, inclusive, pelos próprios colaboradores.

Toda a estrutura em termos de logística e distribuição foi baseada no conceito WCL – World Class Logistics, que tem entre seus principais pilares a segurança do trabalho, a excelência no serviço ao cliente, a melhoria contínua e o controle de qualidade.

“Nosso objetivo é proporcionar a melhor experiência de pós-venda aos nossos clientes, por isso, nos dedicamos a garantir a mais alta qualidade dos produtos e servi-

ços, no amplo suporte logístico de peças e na melhoria contínua da gestão de estoques. Tudo isso, em sinergia e relacionamento diário com nossas redes de concessionários”, comenta o diretor de marketing de Aftermarket Solutions, José Queiroz.

Construído nos conceitos de Green Building, o CD de Sorocaba é certificado Aterro Zero, ou seja, 100% dos resíduos gerados na unidade recebem destinação adequada de acordo com as normas ambientais.

Entre as iniciativas de destaque estão as cinco unidades de tratamento de água com capacidade para tratar 500 m³ por dia. Além disso, 100% das empilhadeiras que operam dentro do CD são elétricas, o que reduz a zero a emissão de CO₂. Outros fatores que contribuem para essa conquista são a reciclagem de 97% dos resíduos de embalagens dos produtos que chegam ao local e a reciclagem de 21 toneladas por mês de madeira oriunda de embalagens dos fornecedores.



Para agilizar a separação de peças, a empresa utiliza um AGV com capacidade de arrasto de 750 quilos em 13 vagões



Cavalheiro acompanhou a imprensa na visita ao CD, que tem área de armazenagem de 66.000 m²

VISITANTE



A CHN conta com 48 empilhadeiras das marcas Combilift, Hyster e Jungheinrich

“Somos o primeiro CD do setor na América Latina a receber a certificação LEED Gold, o mais importante selo internacional de meio ambiente para edificações sustentáveis e, agora, somos também Aterro Zero, outro importante título que reafirma o nosso compromisso em benefício do meio ambiente”, conta o gerente de operações do Centro Logístico em Sorocaba, Sergio Cavalheiro.

Operações

O CD segue um fluxo linear, com recebimento em uma ponta e expedição na outra. Nas estruturas de armazenagem, que alcançam 10 metros de altura, são organizados os contenedores, padronizados e completamente alinhados. As áreas são separadas em baixo, médio e alto giros, sendo que as peças da IVECO ficam em local separado das demais. Os itens dos setores agrícola e de construção, juntos, representam 70% do total do CD, sendo os outros 30% referentes à área de caminhões, cujas peças com maior saída são filtros, rolamentos e correias. Todos os produtos importados que chegam ao local são etiquetados em uma área própria. Os nacionais entram por prioridade e tipo de linha. Segundo Cavalheiro, essa foi a primeira área que passou por melhorias a partir da aplicação da metodologia lean. Com o fluxo organizado de acordo com a urgência,

a empresa aumentou sua produtividade em 30%, sem falar nos benefícios ergonômicos.

Nas áreas de baixo fluxo, onde estão peças de reposição antigas, os corredores são mais estreitos para otimizar o espaço. Para atuar nestes setores, a CNH utiliza empilhadeiras trilaterais da Jungheinrich.

Já no mezanino, há 90.000 posições de estoque de peças de alto giro, segregadas entre elas em baixo, médio e alto giros. Cavalheiro contou que 92% são separadas no mezanino e na parte inferior dos portapaletes. As esteiras transportam o material separado para a expedição, onde ele é pesado, etiquetado e, se for o caso, agrupado.

Os pedidos feitos até as 14h no caso de urgência e até as 17h em se tratando de máquina parada são enviados no mesmo dia, para todo o Brasil. Sem ser nestas situações, são até três dias para separação do pedido. A CNH conta com sete transportadoras parceiras, sendo que 90% dos pedidos são destinados ao mercado local, e 10% são exportados para a América Latina, seguindo os termos internacionais de comércio. No caso de grandes distâncias e urgências, é utilizado o modal aéreo.

Cerca de 60 veículos saem e entram por dia no CD. Diariamente, entram 1.500 linhas de pedidos e saem de 6.000 a 7.000. As operações de logística são 100% próprias.

EMBRAGEN PHARMA

AGORA, COM LICENÇA COVISA PARA AMPLIAÇÃO DE ATIVIDADES.



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

Dentro do CD também há uma área de treinamento, onde os operadores podem aprender, por exemplo, a usar o equipamento de radiofrequência para as operações de picking de modo virtual e, depois, de forma prática, na estrutura montada especialmente para essa atividade, com carrinhos, materiais e marcações que auxiliam no aprendizado. A CHN conta com 48 empilhadeiras das marcas Combilift, Hyster e Jungheinrich, incluindo uma articulada da Combilift para corredores estreitos. Cavalheiro diz que a empresa já chegou a utilizar 67 máquinas, mas reduziu para 48 nos últimos cinco anos com a otimização do fluxo a partir do uso de AGV e rebocadores.

Sobre o estoque, o controle é feito por amostragem, seguindo uma metodologia. O CD tem alta acuracidade: a cada mil peças, apenas 0,25 não é encontrada. Em valor, são estocadas em Sorocaba 100 milhões de dólares em peças.

Tecnologia

Para agilizar a separação de peças, a empresa utiliza um AGV (veículo guiado automaticamente), que percorre 11 quilômetros por dia dentro do armazém através de um cabo indutivo. Com capacidade de arrasto de 750 quilos em 13 vagões, transporta peças de um lado para outro no CD sem a interferência de operadores, sendo mais

Venda de peças online

Para facilitar a disponibilidade de peças e itens de reposição ao consumidor, as marcas de construção da CNH Industrial Case e New Holland Construction inauguraram recentemente as lojas oficiais de peças via Mercado Livre. A previsão do grupo é que outras estreias aconteçam ainda este ano.

A abertura do e-commerce oficial de peças para veículos IVECO está prevista para até o final de 2019. Já no primeiro semestre de 2020, a expectativa é inaugurar o e-commerce oficial para venda de peças Case e New Holland Construction e, em seguida, no segundo semestre, o e-commerce oficial para as marcas agrícolas Case IH e New Holland Agriculture.

O cliente faz o pedido pelo site e opta por retirá-lo na concessionária ou receber no seu endereço. “Estamos onde nossos clientes estão, por isso, queremos cada vez mais integrar a atuação de nossos concessionários às possibilidades do comércio eletrônico. Com as lojas online, ao longo de três anos estimamos um crescimento de 5% em vendas”, expôs Henrique Santos, responsável pelos projetos de e-commerce da CNH Industrial, nova unidade de negócios da marca.

adequado que as empilhadeiras para esta atividade.


A CNH também conta com uma máquina semiautomática que produz sacos plásticos e outra para contagem e colocação de etiquetas. Além disso, possui um sistema de chamada que avisa a necessidade de operador em determinada bancada, otimizando as atividades. “Com as melhorias, ganhamos uma área livre, que decoramos com plantas para humanizar o ambiente”, explicou Cavalheiro. Ele revelou que está em estudo o uso de robôs em áreas de movimentação, mas não deu mais detalhes.

O CD de Sorocaba tem, ainda, seis carrosséis para movimentação de peças pequenas. Com 4 m² de área cada um, podem configurar até 10.000 itens cada. Atualmente, estão configurados para 1.150 itens cada.

Negócios

Queiroz revelou que, no próximo ano, a empresa vai investir forte na conectividade dos veículos comercializados, a fim de gerar dados para oferecer manutenção pay per use. “Precisamos sair do reativo para o preditivo”, ressaltou.

Ele também disse que a empresa está fazendo parceria com a startup AGXTEND, com foco na sustentabilidade para oferecer ao setor agro sensores de chuva, por exemplo, entre outras tecnologias.

A CHN apoia, ainda, uma iniciativa pioneira para promover tecnologias abertas em todas as áreas rurais do país: o ConectarAGRO. De acordo com o IBGE, 21% das pessoas não tem acesso à internet no campo. O objetivo da CNH é garantir a conectividade de forma aberta, padronizada e acessível, a fim de atender aos clientes de uma forma completa e responsável. 



Com aplicação da metodologia lean, a empresa aumentou sua produtividade em 30%

EMPILHADEIRAS

Por que
COMPRAR
se você pode
ALUGAR?



LINHA COMPLETA DE PRODUTOS

Transpaleta
elétrica
2,75t



Empilhadeira
elétrica retrátil
2,0t



Empilhadeira
elétrica
2,0t



Empilhadeira
combustão
2,5t



Empilhadeira Linde
até **18,0t**



Gylson Ribeiro da Silva, do SETCESP, fala sobre a logística de produtos farmacêuticos, seus desafios e conflitos

Gylson Ribeiro da Silva coordenou, nos anos 1980/1990, a CTI – Comissão de Transportes Itinerantes da NTC&Logística. Desde 2013 atua na Diretoria de Especialidade de Transportes de Produtos Farmacêuticos do SETCESP – Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de São Paulo e Região. Ele é formado em Administração de Empresas e ingressou em 1980 no ramo de logística, gerindo a transportadora da família, e durante quatro décadas, trabalhou no segmento de transporte de produtos farmacêuticos.

Nesta entrevista exclusiva para Logweb, Gylson fala sobre as peculiaridades, os diferenciais, os desafios e as tendências da logística neste segmento, entre outros assuntos,

bem como sobre os impactos da RDC Nº 304, de 17 de setembro de 2019, cujo objetivo é estabelecer os requisitos de Boas Práticas de Distribuição e Armazenagem e de Boas Práticas de Transporte de Medicamentos. Acompanhe.

Faça uma análise da logística neste segmento nos dias hoje.

O mercado farmacêutico brasileiro é considerado o sexto maior do mundo e nos próximos três anos deve se posicionar no quinto lugar. No ano passado, o segmento farmacêutico cresceu acima da média nacional. Embora esse fato demonstre uma perspectiva animadora, o resultado não atingiu os índices de crescimento que o mercado brasileiro potencialmente pode oferecer. A crise econômica que o nosso país

atravessa afeta toda a cadeia produtiva, desestimula novos investimentos e, como consequência, inibe a produção, fazendo com que esta não tenha um crescimento maior que do ano anterior. Os transportadores especializados neste segmento de mercado passam exatamente pela mesma situação da indústria – têm um crescimento maior na carga farmacêutica que os outros tipos de carga, mas não o suficiente para atingir as metas.

Quais os diferenciais da logística no segmento farmacêutico em relação à de outros segmentos?

O transporte de produtos para a saúde humana, mais especificamente os farmacêuticos, tem como diferencial a outros tipos de cargas a necessidade de aplicar a este serviço uma série de procedimentos para que sejam asseguradas as “Boas Práticas de Transporte”, exigidas pelas Resoluções da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA).

O que se exige das transportadoras para atuarem neste segmento?

O transportador para atuar neste segmento tem de investir em equipamentos específicos para operação, sistemas de controle e gestão de qualidade, treinamentos e reciclagem de seus colaboradores, adequação de todas as suas instalações conforme exigem as resoluções da ANVISA, ser credenciado junto ao CRF – Conselho Regional de Farmácia, ter em seu quadro funcional um profissional farmacêutico, obter as

Gylson: as transportadoras não poderão arcar com os custos que a regulamentação RDC 304 traz ao setor de transporte de medicamentos – o repasse destes será inevitável



Foto: Comunicação SETCESP

licenças e autorizações para este transporte junto à Visa local e à ANVISA. Estas autorizações obtidas junto à ANVISA que o transportador necessita para efetuar sua atividade, no caso dos medicamentos, são duas: a (AFE), certificado de autorização de funcionamento para transporte de medicamentos e insumos, e (AE), autorização para transporte de produto sujeito a controle especial (medicamento controlado). Ocorre que, normalmente, a indústria farmacêutica tem em seu portfólio produtos como cosméticos, perfumarias e correlatos que também exigem, tal e qual o medicamento, autorizações específicas para o transportador poder carregar. Cabe salientar que anualmente é necessária a renovação da licença, cabendo à Visa Local fiscalizar a empresa, auditando suas instalações, veículos, as autorizações, bem como a documentação de Boas Práticas de Transporte. O mesmo acontece por meio do CRF, que envia um fiscal às sedes das empresas e faz uma auditoria semelhante.

Quais as exigências dos embarcadores do segmento com relação às transportadoras?

Os embarcadores exigem dos seus prestadores de serviços de

transportes toda a documentação que as resoluções da ANVISA determinam para que este exerça a atividade de transporte de produtos farmacêuticos, basicamente as autorizações (AFE) e (AE), no caso de remédios e medicamentos controlados, além das autorizações para transporte de cosméticos, perfumarias e correlatos, quando necessário. O transportador também deve apresentar certidão de regularidade junto ao CRF. Auditorias periódicas dos embarcadores aos transportadores são realizadas, para que estes possam verificar toda a documentação emitida pela ANVISA e CRF e conferir todos os procedimentos e controles da gestão de qualidade, analisando as inconformidades registradas, os planos de ações e as contingências. Também são vistoriadas as instalações, constatando se são adequadas para o recebimento de produtos farmacêuticos. A segurança é outro requisito fundamental para os embarcadores no transporte dos produtos farmacêuticos, pois, em razão do alto valor agregado do medicamento, as operações destes produtos exigem um Gerenciamento de Risco robusto e eficiente no combate ao roubo destas cargas.

Quais os desafios e os conflitos no relacionamento entre embarcadores e os prestadores de serviços de transporte? Por que ocorrem? Como poderiam ser resolvidos?

Os desafios são constantes na atividade de transporte, temos, por exemplo, a concentração de volume coletados em determinados dias do mês e ociosidade em outros, sendo que o transportador deve manter o lead time para entrega. Contamos, também, com restrições viárias nas grandes cidades, exigências dos destinatários quanto aos horários para entregas (agendamentos), demora nas entregas em função da ineficiência dos destinatários na recepção das cargas, entre outros. Todos esses pontos mencionados são desafios e, ao mesmo tempo, geradores de conflitos, pois o transportador não consegue repassar ao embarcador todos os custos gerados. O embarcador, por sua vez, alega que o causador é o destinatário e não tem como cobrá-lo, afinal ele é o cliente da indústria. Portanto, temos mais um desafio: como resolver esta equação? Um dos caminhos seria aprimorarmos os contratos de prestação de serviço, prevendo e documentando que o custo destas ocorrências será de responsabilidade de quem gerou o evento.



A GENTE SABE O QUE FAZ!

SOLUÇÕES SUSTENTÁVEIS EM TRANSPORTE E LOGÍSTICA DE ALTA QUALIDADE

Os prazos excelentes, a agilidade e a economia no transporte de cargas completas e fracionadas, com operações DTA, Inbound e Outbound são alguns dos serviços que farão toda a diferença para a competitividade da sua empresa.



Moldando Soluções Sustentáveis

Filial SP: (11) 2145-3500
@ /ModularCargas
www.modular.com.br





Diretoria do setor farmacêutico se reuniu para discutir os impactos da RDC 304 sobre o transporte rodoviário de medicamentos

Foto: Comunicação SETCESP

Quais os maiores desafios logísticos enfrentados para operar neste segmento, de um modo geral?

Um dos maiores desafios neste momento para o segmento é o desenvolvimento de tecnologia utilizando AI (Inteligência Artificial) e entrando no mundo 4.0, para criar um planejamento da atividade unindo embarcador, transportador e destinatário. Aprimorando um fluxo rápido e constante na cadeia de abastecimento, tornando a atividade de transporte mais eficiente, segura e com a qualidade que este tipo de produto exige, afinal tratamos com a saúde humana.

Quais as tendências no segmento farmacêutico, em termos de logística, considerando as questões econômicas e de mercado?

O segmento é economicamente forte, é um mercado que sempre manteve um crescimento acima da média de outras atividades e é uma indústria que sempre está se renovando, acredito que a economia é cíclica e que em breve o PIB nacional começará a reagir e a economia voltará a crescer.

Quais os impactos da RDC 304 no segmento? O que isto implicará?

Os 89 artigos da RDC 304, publicada em 17 de setembro de 2019 e que passará a vigorar em seis meses, trazem para o transporte, além de novos controles documentais, uma gestão de qualidade a ser aplicada nos processos operacionais e na documentação. Trazem,

também, o controle de temperatura e umidade em 100% da operação de transporte e armazenagem em trânsito, causando, assim, uma enorme elevação de custos. Temos de analisar cuidadosamente e minuciosamente, pois se ela for aplicada na forma que está, acredito que boa parte da logística de transporte de produtos farmacêuticos, em especial medicamentos, ficará economicamente inviável e, se isso acontecer, a população poderá não ter o remédio disponível para o consumo.

O Sindicato e as transportadoras foram convidados a participar da elaboração desta RDC?

O SETCESP tem como base a maior cidade do país, que é a capital de nosso Estado e abrange também mais 49 municípios da Grande São Paulo. Trabalhamos com nossos associados discutindo os assuntos pertinentes ao segmento, trocando experiências e informações para obtermos uma visão real dos problemas que mais impactam esses transportadores. Quanto à participação na elaboração na RDC 304, a NTC&Logística – Associação Nacional do Transporte de Carga foi quem acompanhou este assunto junto à ANVISA, pois é a entidade que tem abrangência nacional e representa os transportadores de todo país e, por consequência, tem como uma de suas atividades o acompanhamento de assunto do setor junto aos organismos federais.

Quais as ações do SETCESP em prol das transportadoras que atuam neste segmento?

O SETCESP já promoveu algumas reuniões sobre este assunto com os associados que transportam medicamentos, nas quais dividimos os trabalhos em duas ações: adequação e custeio. A adequação é a análise de cada artigo desta norma, com o objetivo de adequá-la à realidade atual dos transportadores para que seja viável a sua aplicação. Já sobre o custeio, estamos atuando em parceria com o IPTC – Instituto Paulista do Transporte de Cargas para calcular tecnicamente o aumento de custo com a aplicação da nova norma. Definindo, assim, qual o percentual que irá impactar no preço atual praticado pelos transportadores na operação de transporte de medicamentos.

E de um modo geral?

Trabalhamos em busca de uma solução para minimizar o aumento dos custos para o atendimento desta norma, pois não podemos afetar a rentabilidade das empresas transportadoras, que já é muito baixa em relação a muitos setores da nossa economia. Por se tratarem de produtos que impactam diretamente a saúde humana, sempre buscamos melhorias nos processos, com o objetivo de oferecer ao mercado um trabalho de excelência, mas também não podemos arcar com os custos que esta regulamentação imposta traz ao setor de transporte de medicamentos – o repasse destes será inevitável. [Vozweb](#)

26ª EDIÇÃO
INTERMODAL
2020 SOUTH AMERICA



17 - 19 | MARÇO | 2020

SÃO PAULO EXPO - SP - BRASIL



UMA PLATAFORMA ESTRATÉGICA PARA NOVOS NEGÓCIOS



Circulação de
38.000
profissionais



68
países
visitantes



400
marcas



37
países
expositores

SEJA UM
EXPOSITOR!

INTERMODAL.COM.BR

CONTATO@INTERMODAL.COM.BR

+55 (11) 4632 0200

PATROCINADOR OFICIAL

ASSOCIADO

PROMOÇÃO E ORGANIZAÇÃO



Logística Farmacêutica: Embarcadores terceirizam o transporte e calculam os impactos da RDC 304

A maior preocupação dos embarcadores do setor no momento envolve os impactos da Resolução RDC Nº 304, que estabelece os requisitos de Boas Práticas de Distribuição e Armazenagem e de Boas Práticas de Transporte de Medicamentos, que deverá entrar em vigor no início do próximo ano.

Farmarin: em busca de outros modais, que não o rodoviário

No passado, a Farmarin Indústria e Comércio desenvolveu parcerias com transportadoras que trouxeram bons resultados, mas que não são mais suficientes. “Hoje estamos na busca de outros modais de transporte para determinadas regiões – como, por exemplo, a cabotagem – e aguardando a entrada em vigor da nova RDC 304 da ANVISA para estudarmos as adequações necessárias.”

Rogério Luckmann Junior, gerente de Supply Chain, comenta, ainda, que a empresa atua com transportadoras próprias e terceirizadas – como Mira, Transrefer, Tecmar, Atual e RV Imola, entre outras. “São, em média, 20 veículos/dia entre VUCs, trucks e carretas, tanto na frota própria quanto das transportadoras. “Expedimos de Guarulhos, SP, para todo Brasil e alguns países da América do Sul. Para isto, contamos com um armazém próprio de 3.000 m².”

Luckmann Junior informa, ainda, que a Farmarin também emprega o modal aéreo, para o transporte de produtos de temperatura controlada (ca-



deia do frio), que necessitam de maior agilidade na entrega, e também o marítimo, em algumas exportações.

Desafios – Sobre os maiores desafios logísticos enfrentados pela empresa, o gerente de Supply Chain coloca vários: regulamentação e restrições para transporte de medicamentos e produtos químicos, distribuição nacional a partir de um único armazém e custo do frete em relação ao valor dos produtos transportados – produtos de grande volume, em sua maioria galões de 5 e 6 litros.

Segundo ele, estes desafios poderiam ser superados com a descentralização da distribuição e adoção de outros modais de transporte, como a cabotagem.

Mas, na verdade, o grande desafio está em se adequar à RDC 304, que trata das Boas Práticas de Distribuição e Armazenagem e de Boas Práticas de Transporte de Medicamentos.

Luckmann Junior diz que ela terá impacto direto nos custos do frete e nos resultados da empresa, uma vez que os investimentos serão consideráveis. “Para se adaptar, teremos de desenvolver parceiros logísticos que sejam referência neste mercado farmacêutico, conhecer e mapear as condições ambientais de todas as rotas de transporte e distribuição e reavaliar o modelo de distribuição nacional.”

Afinal, a logística farmacêutica apresenta vários diferenciais em comparação à de outros setores, como o nível de exigência e regulamentação, que passa a ser mais exigente com a nova RDC 304, que entra em vigor no início de 2020.

Finalizando, o gerente de Supply Chain comenta os diferenciais da logística da sua empresa – que produz concentrados para hemodiálise, soluções parenterais e produtos oncológicos: carga “lastro”, que são cargas grandes, de fácil manuseio e identificação, porém de grande peso. “Poderia citar também nossa expertise em cadeia do frio”, completa.



Raiadrogasil: a RDC 304 terá impactos positivos

A Raiadrogasil, cuja marca corporativa é RD – Gente, Saúde e Bem-estar, atua através das farmácias, dos sites e dos aplicativos da Droga Raia e Drogaasil. E agora também tem o site da marca Onofre.

Comercializa medicamentos e produtos de higiene e beleza pessoal dos maiores fabricantes nacionais e internacionais. Suas lojas Droga Raia e Drogaasil têm um sortimento de 14 mil itens em suas unidades. A RD também possui uma linha de 500 itens de marcas próprias: as linhas TRISS – acessórios para cabelo e maquiagem; Needs – produtos de higiene, beleza e cuidados pessoais, vitaminas, suplementos, multivitamínicos e nutricosméticos Droga Raia e Drogaasil; Caretech – aparelhos de monitoramento de saúde; e Nutrigood – alimentos funcionais, como barras de cereais, mix de frutas e castanhas, doces zero açúcar e zero lactose, água, chás, sucos e água de coco, sendo que as duas últimas marcas foram lançadas no final de 2017 e no começo de 2018, respectivamente.

Fernando Varela, vice-presidente de Supply Chain e TI, explica que a RD tem atualmente mais de 1.950 lojas espalhadas por 22 estados do país, nas regiões Sudeste, Sul, Centro-Oeste, Norte e Nordeste, o que exige um sistema logístico preciso e apurado com condições de cobrir todas as regiões do país.

“Para suprir essas necessidades, a RD conta hoje com nove Centros de Distribuição que abastecem as lojas diariamente, totalizando 126.500 m² de área de armazenagem.

Estes CDs estão no bairro do Butantã, em São Paulo, com 18.000 m²; em Embu, na Grande São Paulo, com 22.700 m²; Ribeirão Preto, SP, com 18.500 m²; Aparecida de Goiânia, GO, com 15.000 m²; Contagem, MG, com 8.500 m²; São José dos Pinhais, PR, com 12.900 m²; Jaboatão dos Guararapes, PE, com 10.300 m²; Salvador, BA, com 8.500 m²; e Duque de Caxias,



RJ, com 12.100 m². “E até o final deste ano teremos mais dois CD’s em operação: Fortaleza, CE, com 10.500 m²; e Guarulhos, SP, com 28.000 m². Além disso, contamos com transporte próprio e também terceirizado, sendo o nosso principal modal o rodoviário”, conta Varela.

A RD usa caminhões pequenos para transitar dentro da cidade, pois isso facilita muito a locomoção e a agilidade que precisam. E também vale lembrar que o volume de produtos transportados diariamente não exige veículos de grande porte. O Lead time de entrega para o atendimento das lojas é muito curto.

“Por outro lado, nossa logística tem que ser precisa e cobrir 22 estados. Precisamos estar sempre alinhados à estratégia da empresa e às necessidades das lojas. A nossa capilaridade

é imensa e exige uma equipe muito afinada e atenta ao dia a dia das lojas. Além disso, contamos com sistemas de última geração que nos auxiliam diariamente no atendimento aos pedidos das lojas. Busca constante por melhores níveis de serviço e aderência à regulamentação com veículos climatizados também fazem parte do nosso cotidiano.”

Desafios – Falando sobre os desafios logísticos enfrentados para atender este amplo mercado, o vice-presidente de Supply Chain e TI da RD explica que as distâncias e a imensa capilaridade do negócio são, sem dúvida, os maiores deles.

“Preparamo-nos para cobrir toda a área territorial onde temos lojas com Centros de Distribuição em todas as regiões do país. Temos três CDs no Estado de São Paulo, onde está a maior concentração de lojas atualmente. Cobrimos o restante da região Sudeste com os CDs de Contagem e Duque de Caxias, para o Centro-Oeste usamos o CD de Aparecida de Goiânia, para a região Sul o CD de São José dos Pinhais e para as regiões Norte e Nordeste, usamos os CDs de Salvador e Jaboatão dos Guararapes. Desta forma, conseguimos ter o suporte necessário para as nossas mais de 1.900 filiais. E até o final do ano vamos colocar mais dois CDs em operação.”

Falando sobre o que a empresa adotou em termos de logística para se adequar ao mercado, Varela conta que em 2017, a RD iniciou um projeto chamado de “+ Futuro”, que orienta as ações de sustentabilidade da empresa, prevendo a redução dos impactos ambientais e sociais causados pelo processo de transporte e distribuição. Uma das soluções adotadas foi a otimização da malha logística. Todas as rotas foram analisadas e reorganizadas para que os veículos percorram distâncias mais curtas.

“Além disso, tanto a frota própria quanto a terceirizada foram renovadas e a idade média dos veículos em circulação é de quatro anos. Os caminhões mais novos usam tecnologias que reduzem a emissão de poluentes, como o ARLA 32, reagente que diminui a produção de óxido de nitrogênio, que danifica e reduz a camada de ozônio. Esses mesmos veículos também são obrigados a usar diesel S10, com menor teor de enxofre. Outra medida foi a criação do ‘Programa de Excelência em Transporte’, que conscientiza os motoristas em relação à condução correta dos caminhões – por exemplo, como a velocidade média e a frequência com que aceleram ou freiam influenciam no consumo de combustível. E por fim, a área criou uma campanha em parceria com o marketing para conscientizar os profissionais sobre o combate à exploração sexual de crianças e adolescentes pelas rodovias do país.”

RDC 3-4 – Sobre a RDC 304, Varela é sucinto: terá impactos positivos para RD, já que deixa claro que as empresas que possuem a atividade de distribuir para suas próprias unidades poderão receber os produtos de outras distribuidoras, além de fortalecer o sistema de garantia da qualidade, o que acarretará maior segurança para os consumidores finais.

Ele destaca que as empresas deverão começar a realizar as adaptações através do mapeamento de suas operações e, assim, verificar quais pontos serão necessários para atender as exigências da nova RDC. O que não pode ocorrer é as empresas deixarem para fazer as adaptações na última hora, já que todo

o mercado estará focado nessa tarefa, o que poderá acarretar autuação pelos órgãos de vigilância sanitária pelo não cumprimento da legislação devido à falta de profissionais e materiais.

E-commerce – A RD também utiliza o e-commerce, sendo que o serviço está disponível nos sites, televendas e aplicativos da empresa. No “Compre e Retire”, que pode ser feito pelos sites e pelos aplicativos, o consumidor adquire o produto e o retire na loja mais próxima em até uma hora. O serviço já está disponível nas mais de 1.900 unidades da empresa, em 22 estados, dado que garante à RD a maior operação do País. “Acreditamos que os canais digitais complementam a loja física, em vez de substituí-la, e o ‘Compre e Retire’ é exemplo disso, combinando as facilidades dos canais online com a conveniência das lojas. Nenhum outro varejista tem um serviço dessa dimensão no Brasil. O consumidor pode comprar no site, no televendas ou pelo aplicativo e ir buscar quase imediatamente, em uma loja perto de sua localidade, sem ter de esperar um ou mais dias pela entrega em casa e sem pagar frete.”

Ainda segundo Varela, o “Compre e Retire” reforçou a estratégia omnichannel da RD, que já estava enraizada em suas operações. “Também fomos os primeiros do mercado a disponibilizar a troca de produtos comprados pela internet em lojas. Além disso, fomos pioneiros ao oferecer desconto dos programas de laboratórios pelos nossos e-commerces, e a entrega em 60 minutos.”

Elofar: logística também inclui transporte aéreo

Voltado para a produção de medicamentos e suplemento alimentar para humanos, o Laboratório Farmacêutico Elofar tem o seu transporte terceirizado – sendo atendido por empresas como FL Holding, Movvi, Translovato, TNT e Translog. “Diariamente, são usados, em média, quatro veículos, sendo o número de viagens conforme a demanda. Por exemplo, a Translog atende Santa Catarina, a

Translovato, o Paraná e Rio Grande do Sul e a FL Holding, o Centro-Oeste, Norte, Nordeste e Sudeste.”

A explicação é de Daniel de Souza Leite, encarregado de suprimentos do Elofar, que acrescenta: o Laboratório também usa o transporte aéreo, por necessidade comercial.

Para atender ao mercado, o Elofar conta com dois Centros de Distribuição – de 900 m² e 520 m². E também enfrenta desafios, como manter a qualidade no transporte dos seus produtos. “Para superar estes desafios, buscamos soluções em conjunto com os nossos parceiros”, afirma Daniel.

Aliás, ele faz questão de salientar que os diferenciais da logística farmacêutica em comparação a de outros setores é a qualidade no serviço prestado, enquanto que os diferenciais da logística da sua empresa, levando em conta o tipo de produto transportado, é atender a todas as regiões do Brasil.

“Para nos adequarmos ao mercado, temos dado continuidade ao trabalho já realizado na qualificação das transportadoras terceirizadas”, diz o encarregado de suprimentos.

Sobre os impactos da RDC 304, Daniel afirma que, na verdade, o impacto será sentido em toda a cadeia logística, como recolhimento e devoluções, autoinspeção e instalações de armazenagem, recebimento e expedição entre outros. “Tudo isto implicará na necessidade de investimento e, para se adaptar a esta RDC, serão necessários treinamentos e investimentos.”



Servier: produtos de alto valor agregado e frágeis requerem cuidados especiais

Os Laboratórios Servier do Brasil fornecem medicamentos para doenças cardiovasculares, diabetes, oncológica, imuno-inflamatória e neuropsiquiatria.

“São produtos de alto valor agregado. Além disso, são produtos frágeis e sensíveis às questões climáticas. Por isso, é preciso tratar toda a cadeia logística com muito cuidado e atenção. Temos como foco principal os pacientes que utilizam os nossos medicamentos e que precisam recebê-los no tempo certo e com a máxima qualidade”, explica **Monica Azevedo**, gerente do Supply Chain.

Já **Luciano Granato Jr.**, supervisor de almoxarifado e Supply Chain, acrescenta que, por isto, entre os diferenciais do Servier estão o cumprimento dos prazos, a excelência na qualidade do seu trabalho e uma rápida e boa rastreabilidade.

“Somos uma indústria farmacêutica sediada no Rio de Janeiro, com distribuição em todo o país, fazendo uso de transportadoras terceirizadas. Como a Transportadora Agiflex, que atende o Sudeste, Sul, Norte e Nordeste, e a Transportadora Mira, para o Centro-Oeste”, completa Granato Jr.

Monica continua, explicando que são usados diariamente quatro truck's no serviço de coleta e duas carretas para as viagens. Os destinos mais frequentes são as regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste. As regiões Norte e Nordeste são atendidas através do modal aéreo. “Na distribuição, utilizamos também o modal aéreo para os locais mais distantes, como o Norte e o Nordeste, com o objetivo de reduzir o prazo de entrega e minimizar o impacto nos produtos – avaria e exposição a altas temperaturas”, diz Monica, acrescentando que a empresa conta com um almoxarifado de 1.100 m², com 1.325 posições de 1 m³.

“Não podemos deixar de registrar que o Brasil é um país com dimensões continentais e, dessa forma, apresenta uma extensão territorial enorme. Possui ainda uma malha rodoviária deficitária, o que já se torna um grande desafio para a logística. Outro ponto que vale a pena ressaltar é a falta de segurança nas estradas. Por sua vez, as seguradoras exigem cada vez mais medidas de gerenciamento de risco para garantir a segurança da carga, e no final quem paga essa conta é o embarcador.”



Para superar estes desafios, o supervisor de almoxarifado e Supply Chain diz que, inicialmente, poderíamos ter malhas rodoviárias melhores, com estradas conservadas e bem sinalizadas. E também uma segurança, no mínimo, satisfatória nas estradas.

Sobre o que a empresa adotou em termos de logística para se adequar ao mercado, a gerente do Supply Chain diz: “trabalhamos

com embalagens diferenciadas, com maior resistência que visam a garantir a qualidade dos nossos produtos. Outro ponto importante foi a escolha de parceiros que trouxeram inovações para garantirmos a proteção da nossa carga a ser transportada, o que facilita o embarque em aeronaves, quando necessitamos da utilização do modal aéreo”.

Já sobre os impactos da RDC 304, Granato Jr. é contundente: “em nossa visão, o maior impacto será financeiro. Para se aptar, serão necessários investimentos em soluções que garantam o monitoramento, a estabilidade da temperatura e a umidade de toda a cadeia logística e o desenvolvimento das transportadoras, que inicialmente serão orientadas para garantir o cumprimento da RDC 304.”

Extrafarma: Novo CD para abastecer lojas de São Paulo

A Extrafarma acaba de inaugurar o seu terceiro Centro de Distribuição, que abastecerá suas lojas de São Paulo. A nova unidade, localizada em Guarulhos, SP, conta com aproximadamente 8.000 m² de área de armazenagem e novo sistema de gestão WMS. Os outros dois CDs da Extrafarma estão localizados em Benevides, PA e em Aquiraz, CE.

A rede de farmácias atua em São Paulo há dois anos, e conta com 50 lojas no Estado, sendo 45 na capital e outras cinco no ABC paulista. “O investimento neste Centro de Distribuição é muito importante para seguirmos atendendo nossos clientes de São Paulo com excelência. Trata-se de um estado importante e competitivo, onde cada vez mais conquistamos um público exigente e fiel, e que valoriza bom atendimento e preço.” diz Renato Stefanoni, diretor comercial e logística da Extrafarma.

Fundada há 59 anos, a Extrafarma atua no mercado de varejo farma-

cêutico com mais de 400 lojas e conta com mais de 9 milhões de clientes cadastrados no seu programa de fidelidade, o Clube Extrafarma. Em 2014, passou a fazer parte da Ultrapar, junto com Ipiranga, Ultragaz, Ultracargo e Oxiteno.

Sanfarma: novo CD faz parte da meta de crescer no território nacional

Com perspectiva de superar o faturamento acima de R\$ 30 milhões em 2018 e chegar aos R\$ 45 milhões em 2019, a Sanfarma estabeleceu estratégias para a conquista de suas metas e o crescimento no território nacional. Nos últimos meses, a empresa investiu mais de R\$ 13 milhões de reais. Uma das estratégias de **Luciano Biagi**, CEO da Sanfarma, é a construção de um novo Centro de Distribuição no Nordeste. O objetivo é facilitar o escoamento da linha de produção para aquela região.



Com um portfólio de mais de 70 produtos, a Sanfarma é detentora das marcas Cicatrisan e Cicatrisan A.G.E, Confira, Doutor San, Sancare e Despack e um catálogo variado que conta com produtos para alívio de dores musculares, testes de gravidez, algodão, compressas e hastes flexíveis, além de linha de coletor de resíduos hospitalares. A companhia também é responsável pela produção de produtos “marca própria”



para redes varejistas, como Panvel, Pague Menos e Drogaria São Paulo. Atualmente, a Sanfarma está presente em 80 mil pontos de venda no varejo farmacêutico de todo o Brasil.

Atendimento diferenciado – Biagi alega que, com a implantação do CD na região Nordeste, objetivam um atendimento de nível diferenciado, com mais agilidade na entrega das mercadorias aos clientes. “Também visamos conseguir uma economia tributária. E, em virtude destes dois fatores, também esperamos ampliar as vendas e a presença da Sanfarma no mercado. Além disso, o plano é também atender as regiões Norte e Centro-Oeste a partir desse CD.”

O Nordeste foi escolhido porque atualmente é um dos principais mercados da Sanfarma, e a empresa tem o intuito de elevar o nível de qualidade do seu serviço na região. Um dos focos é a redução do tempo de entrega das mercadorias aos clientes, que hoje é de 10 a 15 dias para dois a cinco dias úteis. “O CD será instalado em Sergipe ou Alagoas, e deve ficar pronto entre março e abril de 2020. Estamos buscando o local ideal e a instalação deve iniciar em breve. As novas instalações terão aproximadamente 30% do tamanho do CD que temos instalado no interior de São Paulo, que é de 4.000 m², e, atualmente, atende toda a nossa demanda.”

Neste CD em uso, a Sanfarma separa a mercadoria a ser enviada

e escoar por transportadoras, e são elas as responsáveis por toda a logística, o que inclui a tecnologia de rastreamento e entrega dos produtos. Ter o próprio CD, de acordo com Biagi, beneficia na redução de custos e na economia de escala no processo logístico.

Estratégia – O diretor da Sanfarma explica que ao implantar o CD no Nordeste vão “desafogar” o único Centro de Distribuição que têm atualmente, onde estocam tanto os insumos quanto os produtos produzidos. “Com isso, vamos aumentar nossa capacidade produtiva.”

A abertura do CD será estratégica para as áreas comercial e operacional da Sanfarma. “Nesse momento, estamos avaliando transportadoras na região Nordeste para que elas façam essa parte da operação.”

Poupafarma: sistema garante eficiência operacional

A Poupafarma é uma rede de drogarias com 83 lojas distribuídas em 31 cidades do Estado de São Paulo que começou suas atividades em 2007. O início foi regional, com filiais na Baixada Santista, que até hoje concentra uma boa parte do total de lojas, mas houve a expansão para a capital paulista e o Vale do Paraíba.

Quanto ao transporte de todos estes produtos, **Gerson Monticelli**, gerente de Supply Chain da rede, diz que



utilizam uma transportadora terceirizada devido à redução de custos e ganho de produtividade, atrelado a um melhor aproveitamento dos veículos e a um melhor nível de serviço nas entregas.

“Diariamente utilizamos 13 veículos dedicados entregando em nossas lojas no Estado de São Paulo. Também possuímos um Centro de Distribuição na cidade de Praia Grande, SP, com 4.000 metros quadrados.”

Monticelli lembra que a logística da rede enfrenta diversos desafios no seu dia a dia, como a melhora da eficiência operacional, que é o objetivo diário de sua operação. E também a busca constante de redução de custos operacionais e de transporte e a melhora do nível de serviço das entregas nas lojas.

“Em relação à eficiência operacional, possuímos um sistema para acompanhamento de todas as fases de nossa operação, identificando gargalos para correções. Para redução de custos, comparamos mensalmente os custos efetivos, buscando a redução, onde possível, sem impactos na entrega do serviço operacional. Por fim, é monitorado diariamente o nível de serviço das entregas, garantindo que não ocorram atrasos, mantendo a satisfação de nossos clientes.”

Monticelli também lembra que a regulamentação da logística farmacêutica exige uma logística especializada, sendo então necessários treinamentos constantes para manter a equipe atualizada, conforme alterações das regulamentações específicas do setor.

“Também sempre buscamos a qua-

lidade nos processos operacionais. Tanto que os diferenciais da nossa empresa são: um rigoroso controle e fiscalização, pela equipe da área de qualidade, dos processos operacionais e sistêmicos da empresa; treinamentos constantes dos times da logística; entregas com veículos exclusivos, proporcionando maior rapidez e agilidade; e um time comprometido com a empresa.”

Sobre os impactos da RDC 304, o gerente de Supply Chain lembra que a empresa sempre adotou e respeitou as normas de Boas Práticas de Distribuição, Armazenagem e Transportes de Medicamentos. “Acreditamos na importância das atualizações realizadas, qualificando ainda mais o setor farmacêutico, melhorando e preservando a qualidade dos produtos que ofertamos aos nossos clientes. Sempre seguimos o Manual de Boas Práticas. Nosso objetivo é continuar cumprindo as determinações efetuadas pela RDC 304.”

Sindusfarma: falta incentivo para implementação de outros modais de transporte

Para o Sindicato da Indústria de Produtos Farmacêuticos – Sindusfarma, são vários os problemas logísticos enfrentados pelo segmento. “Entre os principais podemos destacar o péssimo estado de conservação da nossa malha rodoviária, o baixo investimento na expansão da malha rodoviária, o que dificulta o transporte em algumas áreas do país, como na região Norte; a falta de incentivos para a implementação e o desenvolvimento de outros modais de transporte – ferroviário, cabotagem, fluvial, aéreo, entre outros – e a ausência de políticas que fomentem a integração entre os modais disponíveis.”

Ainda segundo **Jair Calixto**, diretor de Assuntos Técnicos e Inovação do Sindusfarma, estes problemas poderiam ser resolvidos com a implantação de um Plano Brasileiro de Logística, no qual es-

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



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



tariam incluídas políticas de incentivo à expansão e utilização de multimodais para o transporte de cargas.

Também integrariam esse plano investimentos para a melhoria, conservação e modernização da malha rodoviária, a realização de programa de capacitação e atualização técnica dos motoristas de caminhões e a implementação, em pontos estratégicos do país, de Áreas de Apoio ao Transporte Rodoviário.

Esses espaços seriam apoios logísticos às empresas, possibilitando o recebimento, armazenamento e o transbordo de mercadorias, favorecendo o transporte em curtas/médias distâncias e a utilização de outros modais, contribuindo

para a redução dos custos e prazos.

“As Áreas de Apoio ao Transporte Rodoviário também ofereceriam a infraestrutura e segurança necessárias para as manutenções mais rotineiras dos caminhões e ao descanso e acomodação dos motoristas, em sintonia com a Lei do Caminhoneiro, que estabelece normas para o exercício da profissão, como os períodos de descansos e o tempo de direção”, diz o diretor.

Conselhos – A entidade, na pessoa do diretor de Assuntos Técnicos e Inovação, também dá conselhos para uma boa logística na área farmacêutica.

Em primeiro lugar, os responsáveis pelo armazenamento, distribuição e transporte devem conhecer as especificidades do regimento da indústria farmacêutica, ponto fundamental para a prestação de um bom serviço de logística na área farmacêutica.

Em suma – afirma Calixto –, os fornecedores logísticos devem entender e adotar os requisitos e princípios da indústria farmacêutica, como, por exemplo, o controle de requisitos específicos no transporte de medicamentos, o que exige a utilização de caminhões preparados para essa finalidade. Outro ponto fundamental é

a segurança, para evitar perdas patrimoniais durante as etapas de logística das fábricas até os pontos de vendas.

“Além disso, as empresas envolvidas no processo logístico da indústria farmacêutica devem observar as Boas Práticas de Distribuição e Armazenagem (RDC 304/2019) e possuírem um responsável técnico para as atividades envolvendo o transporte de medicamentos.”

Grupo de Trabalho – O Sindusfarma possui um Grupo de Trabalho sobre Logística, com integrantes da indústria farmacêutica e que discute os principais problemas do setor e propõe soluções. A entidade também avalia e debate as normas ligadas à logística farmacêutica, com o objetivo de difundir-las entre os seus associados e aos demais membros da cadeia farmacêutica, como transportadores, distribuidores, armazenadores, Operadores Logísticos, entre outros.

A entidade elaborou o “Guia de Boas Práticas de Armazenagem e Transporte na Indústria Farmacêutica”, baseado em referências nacionais e na experiência prática das indústrias farmacêuticas, que serve de referência para todos os elos da cadeia farmacêutica.

Logística farmacêutica também nos condomínios logísticos

A demanda das empresas farmacêuticas por espaços para armazenar seus produtos apresenta diferentes perfis. Os produtos são diversos, com valor agregado e muitas vezes precisam estar próximos aos hospitais, para atender possíveis emergências.

De acordo com **Simone dos Santos**, sócia fundadora da SDS Properties – empresa que, além da comercialização de imóveis industriais, logísticos e redes de varejo e atacado, também oferece serviços de consultoria e pesquisa, avaliações e opinião comercial de valores de venda e locação – há uma gama gigantesca de empresas farmacêuticas de diferentes tamanhos, nacionalidades, produtos, rigores e valores, e o comum entre elas

é que todas devem estar em um galpão que atenda às exigências da ANVISA – temperatura controlada, isolamento de paredes, fluxo de entradas e saídas, dentre várias outras.

“Percebo que há uma demanda bastante específica de algumas dessas empresas por espaços dentro da Capital de São Paulo, especialmente entre as Marginais Tietê e Pinheiros, entre 500 m² e 1500 m², idealmente dentro de condomínio. A vantagem de estar em um condomínio é, principalmente, a segurança oferecida, e caso já tenha outro ocupante farmacêutico por lá, pode ser um indicativo de que o empreen-



dimento já superou pelo menos parte das exigências iniciais da ANVISA. O desafio, no entanto, é identificar esse galpão, já que – apesar da crise sofrida no mercado imobiliário de galpões – a Capital, pelo pequeno volume de estoque, apresenta

vacância sempre abaixo dos 10%.”
Simone diz que a SDS tem monitorado esses empreendimentos da Capital, além de oferecer alternativas para as farmacêuticas que buscam galpões maiores em outras regiões do Brasil, sempre pensando nos enquadramentos da ANVISA. **Logweb**



SCS BRAZIL

SUPPLY CHAIN SUMMIT BRAZIL

W6connect Supply Chain Summit Brazil 2019

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

35+ EXPERTS EM SUPPLY CHAIN INCLUINDO:



Alexandre Gerardo
Diretor de Operações (COO)
Acer



Andre Cordeiro Cabral
Director of Operations
Patria Investimentos



Carlos Ricardo Andrade
VP Supply Chain
Management LATAM
Bayer



Cesar Meireles
Diretor Presidente
ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos



Claudio Marcos Ferreira
Head of Procurement
J. Macedo



Denise de Pasqual
Co-Founder &
Commercial Director
Tendências Consultoria Integrada



Denner Evangelio
Diretor Industrial
Pierre Fabre



Eduardo Multari
Procurement Director Southern Latin America
Pfizer



Erica Couto
Director, Business Development
Consumer Sector
DHL Supply Chain



Erik Pimenta
Head of Customer Service
Danone Nutricia



Felipe Cohen
Planning and Operations Director
Magazine Luiza



Glauber Pitanga
Head of Procurement and Facilities
Grupo GR



Gustavo Taboas
CPO-VP/Executive Director Purchasing, Supply & Logistics - Corporate
Hospital Albert Einstein



Jorge Ryzwaniuk
Head of Supply Chain - Brazil
Novartis



Joseph Henry
Director of Omni Channel Supply Chain
Leroy Merlin Brasil



Marcelo Cardoso
Sales Director | Business Network – LATAM
OpenText



Marcelo Ikaro
Supply Chain Development
Grupo Boticário



Marcelo Terrazzan
Sócio Diretor
Pier8 Logística para e-commerce



Mauricio Ornellas
Chief of Logistics Officer
Shopper



Mauricio Valadares
Commercial Operations Director
GE Healthcare



Patricio Hopff
Latin America Supply Chain Director
Boston Scientific



Patrick Dietz
Head of Logistics Operations Latin America
Bosch



Paula Proença
Head of Supply Chain Project Management
Cargill



Paulo Leônidas Moreira
Supply Chain Executive
Director Brazil & South Cone
Coty



Paulo Victor Andrade
Head de Operações Brasil
Epson



Reinaldo Lanza
Supply Chain Director
General Motors



Renata Figueiredo
Líder de Inovação Supply Chain
Natura



Renato Mussacredi
Sales & Business Development Director
LLamasoft



Roberto Hasil
Head of Logistics Planning
Souza Cruz



Roberto Coltro
Managing Director LATAM
Proco Global Group



Roberto Regente Jr.
Vice President Sales LATAM
OpenText



Rodrigo Teixeira
Diretor Comercial
Comexpot

- 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



NETWORKING SPONSOR



INSTITUTIONAL PARTNER



PARCEIRO DE MÍDIA



ORGANIZAÇÃO



AGENDA

SALAS MOEMA A+B+C+D

08:00 - 08:55

REGISTRO & CAFÉ DA MANHÃ

Registre-se, desfrute do café da manhã e junte-se aos demais participantes.

08:55 - 09:00

BOAS-VINDAS DA ORGANIZAÇÃO DO EVENTO



Loran Mariano
Managing Director
W6connect



Elsa Costa
Global Head of Content
W6connect

09:00 - 09:05

ABERTURA DA CONFERÊNCIA



Cesar Meireles
Diretor Presidente
ABOL – Associação Brasileira de Operadores Logísticos

Mestre de Cerimônias
Presidente da Conferência

09:05 - 09:35

PANORAMA MACROECONÔMICO



Denise de Pasqual
Co-Founder &
Commercial Director
Tendências
Consultoria Integrada

Apresentação
Tendências Consultoria Integrada

Perspectivas para a Economia Brasileira em 2020

- Impactos do cenário internacional do desempenho da economia brasileira
- Perspectivas para a evolução das principais variáveis macroeconômicas (PIB, inflação, câmbio, juros)
- Desdobramentos do cenário macroeconômico para os principais setores e perspectivas para os preços de commodities

09:35 - 10:05

LOGÍSTICA PARA E-COMMERCE



Marcelo Terrazzan
Sócio Diretor
Pier8
Logística para
e-commerce

Apresentação
Pier8 Logística para e-commerce

Logística para E-Commerce

Atraindo e fidelizando clientes e assegurando a sustentabilidade do seu negócio

- Apresentação de soluções de armazenagem, gestão de estoque e fulfillment
- Implementação de soluções logísticas customizadas e operacionalmente mais ágeis e eficientes - que satisfazem as necessidades do cada vez mais exigente cliente e otimizam a sua experiência de compra
- Adoção de uma logística de entrega e devolução, integrada e eficiente - que evita atrasos de entregas, produtos danificados ou trocados e entregas em locais errados

10:05 - 10:35

TRADING 4.0



Rodrigo Teixeira
Diretor Comercial
Comexport

Apresentação
Comexport

Trading 4.0 – Instrumento de Inovação

Como as Tradings se transformaram de “mal necessário” a poderosas ferramentas de inovação, competitividade e conformidade em comércio exterior

- Uma história de inovação e transformação
- Inovações em comércio exterior na era digital
- Trading – Um poderoso instrumento de inovação
- Casos de sucesso da líder de mercado - Comexport

10:35 - 11:05

COFFEE BREAK

11:05 - 11:10

STREAM A

Regulamentação, Fiscalização e Transformação
na Gestão de Processos de Supply Chain

SALAS MOEMA A+B

ABERTURA DO STREAM A

Mestre de Cerimônias
Presidente da ConferênciaCesar Meireles
Diretor Presidente

ABOL – Associação Brasileira de Operadores Logísticos

DESENVOLVIMENTOS
REGULAMENTARES E TRIBUTÁRIOSApresentação
EpsonDesenvolvimentos Regulamentares e Tributários no Brasil
e Impacto Prático na Sua Estratégia de Supply Chain
Navegando a complexidade regulamentar, fiscal e tributária no Brasil

- Política de frete mínimo para transporte de cargas- quais as implicações para o seu negócio?
- Novas leis trabalhistas no Brasil e novos modelos de contratação
- Guerra Fiscal nos estados e impacto na cadeia logística
- O alto custo das empresas com as obrigações fiscais e tributárias.
- Ações da Receita Federal Brasileira e reflexos na indústria, agentes e provedores de serviços:
 - Programa Brasileiro de Operador Econômico Autorizado (OEA)
 - Portal Único de Comércio Exterior (Duimp, cadastro único, DUE)

ESTRATÉGIAS DE
MELHORIA CONTÍNUAPainel de Discussão - Estudos de Caso
Nutricia Danone - Hospital Albert Einstein - AlconDefinindo e Implementando uma Estratégia de
Melhoria Contínua na Sua Cadeia de Suprimentos
*Ajustando sua visão à sua estratégia -
definindo desafios, oportunidades e capacidades*

- Alinhando a sua cadeia de fornecimento interna e externa com os seus clientes
- Desenvolvendo um plano de negócios integrado e uma mentalidade interna holística- incluindo vendas, marketing, finanças e operações
- Planejando o abastecimento de acordo com as alterações da demanda e de modo a melhorar o tempo de resposta
- Avaliando o desempenho do estoque e definindo metas estatísticas
- Implementando e harmonizando programas de excelência operacional através do Brasil e América Latina
- Assegurando um procurement sustentável na cadeia de suprimentos- em face de por exemplo a forte demanda de matérias-primas de geo players como a China

Erik Pimenta
Head of Customer Service
Nutricia DanoneGustavo Taboas
CPO-VP/Executive Director
Purchasing, Supply & Logistics - Corporate
Hospital Albert EinsteinMarcelo Fonseca
Brazil Supply Chain & Customer Service Head
Alcon

STREAM B

Implementação de Inovações
Tecnológicas em Supply Chain

SALAS MOEMA C+D

ABERTURA DO STREAM B

Mestre de Cerimônias do Stream B
ManhãRoberto Regente Jr.
Vice President Sales, Latam
OpenTextESTRATÉGIAS E
TECNOLOGIAS INOVADORASApresentação - Estudo de Caso
Boston Scientific"Race to the Top": Estratégias e Tecnologias Inovadoras para
Transformar Supply Chain no Mercado Latino Americano
*Como utilizar a inovação para transformar a experiência dos
clientes interno e externo e também converter Supply Chain em
um diferenciador no mercado*

- Apresentando Supply Chain como driver do negócio
- Preparando-se para o Omni-channel
- Inovação na área de atendimento ao cliente (People, Process & Technology)
- Melhoria de processos – Aplicando Lean / 6 nos processos administrativos
- Transformação do Back office
- Blockchain e RFID para o gerenciamento de inventário no cliente
- "Outside-in" Supply Chain – Foco no cliente
- Como ser ágil, flexível e eficiente num mercado altamente regulado
- Liderando uma estratégia regional adaptada às necessidades locais de cada país
- Novos skills do profissional de Supply Chain

Renato Mussacredi
Sales & Business
Development Director
LLamasoftRenata Figueiredo
Líder de Inovação
Supply Chain
Natura

TRANSFORMAÇÃO ESTRATÉGICA

Estudo de Caso
Natura - LLamasoftTransformações Estratégicas no Supply Chain da
Natura

- Como a Natura revisou a malha maximizando benefícios fiscais e nível de serviço
- Roadmap de transformação da Natura
- Sinergias do grupo Natura&Co

AGENDA

ESTRATÉGIAS DE DISTRIBUIÇÃO

Estudos de Casos
Cargill - DHL

Orientação Prática para a Elaboração de Um Plano de Distribuição Acionável, Eficaz e Centrado no Cliente

- Segmentando e implementando estratégias inovadoras de distribuição em supply chain
- Modelos analíticos para otimizar a rede de distribuição de modo a reduzir custos, estoque e riscos, e melhorar o nível de serviço
- Identificando as melhores localidades para instalação de centros de manufatura e distribuição- tendo em consideração a infraestrutura, incentivos fiscais e mão de obra disponíveis
- Avaliando processos alternativos para minimizar os custos de armazenagem
- Implementando o modelo de distribuição 4pl



Paula Proença
Head of Supply Chain
Project Management
Cargill



Erica Couto
Director, Business
Development Consumer Sector
DHL Supply Chain

12:25 - 13:05



Carlos Ricardo Andrade
VP Supply Chain
Management LATAM
Bayer

SMART LOGÍSTICA

Apresentação - Estudo de Caso
Bayer

Implementação de Ferramentas de Real Time Visibility na Logistics Smart Center da Bayer

Melhorando a experiência do cliente, maximizando a excelência operacional e desenvolvendo uma equipe preditiva e proativa com base no poder de dados e conceitos de lean management

- Visualizando e interagindo com grandes quantidades de dados em tempo real (campo para fábrica para o cliente)
- Usando ferramentas estatísticas e analíticas, algoritmos e machine learning para impulsionar decisões proativas e preditivas em todas as etapas- desde o deslocamento de carga e armazenamento de produto, gestão de estoque e financeira, extração e tratamento de dados até ao transporte ao cliente final
- Analisando os benefícios em eficiência, produtividade e nível de serviço- como o aumento de entregas no tempo correto, melhoria na acuracidade de inventário, redução distância percorrida com a otimização da roteirização de entregas, redução de emissão de CO₂
- Expandido para outras áreas da cadeia de supply-chain como Customer Service- integrando ferramentas preditivas com dados externos (social media) que impactem na operação Big Data, IoT, robotização e automatização de sistemas e processos

13:05 - 14:05 NETWORKING LUNCH

METODOLOGIAS INOVADORAS DE S&OP

Painel de Discussão – Estudo de Caso
Novartis – L'Oréal – Patria Investimentos

Adotando Metodologias Inovadoras de S&OP na Gestão de Supply Chain

Melhorando o processo de S&OP e Supply Chain 4.0 (IOT e Big data)

- Como alinhar a visão estratégica corporativa com o S&OP/IBP
- Integrando todos os planos operacionais da empresa (plano de vendas, plano de produção e compras) em um único plano estratégico
- Prevendo demanda, estoques e capacidade de armazenamento adequados
- Medindo resultados- redução de estoques, aumento da produtividade operacional, redução do custo de suprimentos, melhoria do nível de serviços aos clientes e rentabilidade maximizada



Andre Cordeiro Cabral
Director of Operations
Patria Investimentos



Denner Evangelio
Diretor Industrial
Pierre Fabre



Moderador:
Marcelo Cardoso
Sales Director | Business Network - LATAM
OpenText



Jorge Ryzwaniuk
Head of Supply
Chain - Brazil
Novartis



Glauber Pitanga
Head of Procurement
and Facilities
Grupo GR

Mestre de Cerimônias do Stream B Tarde

Insights e Mitos em Inovação

Soluções e foco na percepção e satisfação do cliente

14:15 - 14:50



Patrick Dietz
Head of Logistics
Operations Latin
America
Bosch

LOGÍSTICA 4.0

Apresentação – Estudo de Caso
Bosch

Logística 4.0 - Estudo de Caso Bosch Automotive Aftermarket

- Roadmap Implementação Indústria 4.0 aplicado nos processos logísticos
- Tecnologia aplicada e benefícios na qualidade do processo e ganhos de produtividade
- Integração Câmeras e WMS, Realidade Aumentada, Drones, Simulation, Cloud, Big Data

TRANSFORMAÇÃO NA GESTÃO DE PROCESSOS

Apresentação - Estudo de Caso
GM

GM Mercour – Supply Chain Changeover

- Transformação na gestão dos processos envolvendo todas as áreas do Supply Chain de um modelo tradicional para sistemas integrados, ágeis e flexíveis
- Estratégias e processos implementados para garantir “Zero interrupção” nas Linhas de Montagem devido a cadeia de fornecedores diretos e indiretos
- Benefícios da digitalização nos resultados do negócio como também na motivação e retenção de talentos na área de Supply Chain



Reinaldo Lanza
Supply Chain
Director
General Motors

14:45 - 15:20

15:20 - 15:55

GESTÃO DE TALENTO NUM MUNDO DIGITALApresentação - Estudo de Caso
GE Healthcare**Gestão de Talentos em um Mundo Digital***Desenvolvendo o capital humano num mundo digital, ferramentas, novos ciclos e desafios*

- Atração e retenção de talentos tão necessários a execução em supply chain
- Novas ferramentas digitais para auxiliar gestores e empregados no ciclo de desenvolvimento
- Novas carreiras e tendências do mercado de trabalho
- A diversidade como fonte de engajamento e obtenção de novas idéias
- Novas mecânicas de reconhecimento



Mauricio Valadares
Commercial
Operations Director
GE Healthcare

14:50 - 15:25



Felipe Cohen
Planning and
Operations
Director
Magazine Luiza

ESTRATÉGIAS DE OMNISCANALApresentação - Estudo de Caso
Magazine Luiza**A Logística como Protagonista da Estratégia Omnichannel**

- A jornada Omnichannel: os desafios da implantação do Buy online, pick up in store (BOPIS) e do ship from store
- Os desafios que vieram juntos: a complexidade da nova malha logística com 15 CDs e 1.000 lojas
- Como estas iniciativas contribuíram para o aumento de vendas no e-commerce e nas lojas

15:55 - 16:35

O FUTURO PROFISSIONAL DE PROCUREMENTPainel de Discussão - Estudos de Caso
Pfizer - J. Macedo - Coty**O Novo Profissional de Procurement**

- Qual o perfil do novo profissional de procurement?
- Quais as novas competências exigidas para o Novo Profissional de Procurement?
- Quais os principais desafios enfrentados pelas empresas, para encontrar este novo profissional?
- Porque as empresas necessitam deste novo profissional? O que mudou no mundo e nas empresas?
- Qual e o futuro do Profissional de Procurement?



Eduardo Multari
Procurement Director
Southern Latin America
Pfizer



Claudio Marcos Ferreira
Head of Procurement
J. Macedo



Moderador:
Roberto Coltro
Managing Director LATAM
Proco Global Group



Paulo Leônidas Moreira
Supply Chain Executive
Director Brazil & South Cone
Coty

15:25 - 16:00



Joseph Henry
Director of Omni
Channel Supply Chain
Leroy Merlin Brasil

ESTRATÉGIAS DE OMNISCANALApresentação - Estudo de Caso
Leroy Merlin Brasil**Os Desafios da Supply Chain e da Tecnologia para a Transformação Omniscanal do Varejo**

- Construção de um sistema integrado do fornecedor até ao cliente para oferecer uma experiência única ao consumidor
- Transformar as lojas em fulfillment centers através da Integração delas na malha B2C e da industrialização das operações
- Desafio da última milha: aumentar a competitividade no e-commerce, prazo e custo de frete
- Respeito da promessa cliente, chave da fidelização

16:00 - 16:35



Marcelo Ikaro
Supply Chain
Development
Grupo Boticário

IMPLEMENTAÇÃO DE RFIDApresentação - Estudo de Caso
Grupo Boticário**Usando RFID para Melhor Gerenciamento de Inventário e Eficiência Operacional**

Implementação de RFID num centro de distribuição do Grupo Boticário, incluindo a adição de tags a todos os produtos a enviar para quatro localizações

- Acelerando a rastreabilidade do stock em toda a cadeia de suprimentos- ampliando a visibilidade da demanda e eliminando out-of-stocks
- Utilizando ferramentas RFID de gestão de inventário itemizado como apoio a iniciativas omnichannel de supply chain
- Melhorando a relação com fornecedores de serviços

16:35 - 16:50

NETWORKING COFFEE BREAK

SALAS MOEMA A+B+C+D

16:50 - 17:30

COLABORAÇÃO EM TODA A CADEIA DE SUPRIMENTOS



Alexandre Gerardo
Diretor de Operações
(COO)
Acer

Painel de Discussão - Estudos de Caso
Acer - Souza Cruz - Shopper

Ampliando a Colaboração na Cadeia de Suprimentos
Forjando win-win partnership alliances para impulsionar a escalabilidade do mercado

- Compartilhando recursos de segurança e gerenciamento de risco com clientes e concorrentes - processo e redução de custos inerente
- Case de colaboração na indústria - dificuldades em iniciar um projeto colaborativo e vantagens para o consumidor
- Cooperação entre varejistas, atacadistas, distribuidores, fornecedores e provedores de serviços - usando a capacidade ociosa de entregas last mile para reduzir o CMV, e qual a economia atingida



Roberto Hasil
Head of Logistics Planning
Souza Cruz



Mauricio Ornellas
Chief of Logistics Officer
Shopper

17:30 - 17:40

SORTEIO DE INGRESSO PARA O SCS 2020

SORTEIO de um Ingresso Gratuito para o **SCS 2020**
Fique conosco até o fim, este ingresso pode ser seu!



Valeria Lima
Diretora, Logweb
e Presidente
Instituto Logweb de Logística e Supply Chain



Loran Mariano
Managing Director
W6connect



Elsa Costa
Global Head of Content
W6connect

17:40 - 17:45

ENCERRAMENTO DA CONFERÊNCIA



Mestre de Cerimônias
Presidente da Conferência

Cesar Meireles
Diretor Presidente
ABOL – Associação Brasileira de Operadores Logísticos

PATROCINADORES 2019

5 STAR SPONSOR



No segmento de comércio exterior desde 1973 e com diversos escritórios no Brasil e no Exterior, a COMEXPORT atua com soluções personalizadas de acordo com as necessidades de cada cliente. Nossos serviços incluem a gestão parcial ou integral do processo de importação, sempre com foco na

melhor solução de custo e eficácia ao seu negócio. Operando em diversos segmentos, a COMEXPORT possui a mais eficiente, completa e qualificada estrutura em comércio internacional, com amplo conhecimento operacional, logístico, tributário, aduaneiro e financeiro.

3 STAR SPONSOR



Sediada em Michigan, a **LLamasoft** é líder em soluções de Supply Chain Design e Tomada de Decisões. Desenvolvida com o mais abrangente conjunto de analíticas do supply chain, a tecnologia da LLamasoft, ajuda líderes de negócios a desenharem a cadeia de suprimentos que necessitam para atingir rentabilidade, melhorias em serviços e metas de crescimento. A LLamasoft cria uma verdadeira visão de ponta-a-ponta da cadeia global para revelar o desenho ideal, avaliar trade-offs e permitir a tomada de decisões es-

tratégicas, táticas e operacionais dentro de perspectivas temporais. No mundo, mais de 750 companhias confiam na LLamasoft para responder as mais complexas questões do Supply Chain. No Brasil, cerca de 60 já utilizam a solução para modelar, otimizar e simular suas cadeias, conduzindo a grandes melhorias em custos, sustentabilidade e mitigação de riscos. Atualmente, a empresa trabalha em parceria com organizações humanitárias, entidades governamentais e é membro do "World Economic Forum".



A **OpentText** é a empresa líder em EIM – Enterprise Information Management. Nossas soluções permitem que as empresas cresçam mais rapidamente, reduzam seus custos operacionais e diminuam os

riscos relacionados a segurança e a governança de informações, aumentando a velocidade dos processos de tomada de decisão e melhorando os resultados do negócio.

2 STAR SPONSOR



A **OMP** ajuda empresas que enfrentam desafios complexos de planejamento a se destacarem, crescerem e prosperarem oferecendo a melhor solução digital de planejamento da cadeia de suprimentos no mercado. Seu conceito Unison Planning™ tem uma abordagem única. Ele lida com todos os desafios do planejamento da cadeia de suprimentos de maneira unificada, sincronizando todas as etapas, horizontes,

funções e cargos. Da origem à entrega. Do planejamento estratégico ao operacional. Da liderança aos programadores.

Centenas de clientes utilizam a solução para uso na nuvem da OMP para gerar mais valor, tomando decisões com informações. Avaliada como visionária por especialistas como a Gartner, a OMP investe um em cada três dólares ganhos em inovação.



A **Pier8** é líder em logística para e-commerce. Com 20 anos de experiência possibilita o crescimento de empresas e pessoas através da tecnologia e expertise em logística. A Pier8 faz a armazenagem e

operação logística de 110 clientes B2B e B2C em todo o Brasil com uma localização estratégica de 10.000m² na Lapa em São Paulo.

NETWORKING SPONSOR



DSV – Transporte e Logística Global. Nós oferecemos e gerenciamos soluções para a cadeia logística de milhares de empresas todos os dias – desde que pequenos negócios familiares até corporações globais. O nosso alcance é global e nossa presença é local e próxima

de nossos clientes. São 60.000 funcionários em mais de 90 países trabalhando apaixonados por entregar experiências excepcionais e alta qualidade de serviços. Leia mais em www.dsv.com.

PORQUÊ PATROCINAR

O **W6connect Supply Chain Summit Brazil** é uma plataforma que lhe dá acesso a:

- Um público de nível sênior pré-qualificado de alto perfil onde todos os participantes são tomadores de decisão
- Reuniões de negócios pré-agendadas para se poder preparar
- Pacotes de patrocínio personalizados para promover novos produtos, se destacar da concorrência, atrair mais pessoas para o seu estande e/ou aumentar

a fidelidade do cliente

- Post Summit feedback e interesse dos participantes

Destaque-se da Multidão

O patrocínio do W6connect Supply Chain Summit é uma ferramenta de marketing eficaz para promover a sua marca, mensagem, produtos empresa e serviços.

Não perca esta oportunidade!

Diga-nos o que você deseja alcançar.

Nós vamos ajudá-lo a chegar lá.

Para informações detalhadas sobre o patrocínio entre em contato com **Loran Mariano** em loran.mariano@w6connect.com ou em 11 3280.2804

LOGISTIQUE

2020

FEIRA E CONGRESSO
DE LOGÍSTICA E
NEGÓCIOS MULTIMODAIS

1a3
SETEMBRO
PAVILHÕES DA EXPOVILLE
JOINVILLE SC



LOGÍSTICA | TRANSPORTE MULTIMODAL | COMÉRCIO EXTERIOR | INTRALOGÍSTICA



2020 JÁ COMEÇOU

Planeje desde já a expansão do seu mercado através da Logistique. Muitas empresas já se beneficiaram do evento, realizando bons negócios e conquistando novos clientes.

E para a edição de 2020, as perspectivas são ainda mais promissoras. Com a crescente procura por inovações tecnológicas, a Feira apresentará soluções em Logística 4.0, *supply chain* e automação. Com especial destaque para a intralogística, que contará com um fórum para apresentar as atualizações do setor.

**"TIVEMOS UM RESULTADO
TÃO POSITIVO COM A
LOGISTIQUE EM VOLUME
DE NEGÓCIOS, QUE
MONTAMOS UMA FILIAL
EM SANTA CATARINA."**

Kleber Li - executivo da **Tecfork**
Empilhadeiras

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

Realização:

zoom
FEIRAS E EVENTOS

☎ (49) 3361 9200

✉ info@logistique.com.br

📘 facebook.com/feiralogistique

Blockchain, o que fazer com ela?

Muitos são os comentários em torno das transformações que a blockchain deverá causar na nossa vida tecnológica, além de ser um tema que vem emergindo, a cada dia, nos eventos sobre inovações e nos corredores das organizações.

Para nós, parcialmente leigos em linguagem de programação, a blockchain ainda é um termo a desvendar, principalmente, no propósito de buscar entender a sua lógica na prática. Quer algo mais assustador do que isso?

Sabemos que a complexidade sobre o tema nos limita a “pensarmos além”. Esse aprisionamento passa justamente por termos a necessidade de fazer conexões lógicas sobre tudo o que temos na mão, o não entendimento gera insegurança, que gera resistência, e isso se torna um problema para nos adaptar ao novo. Uma forma de amenizar este cenário é gerar a experimentação.

Experimentando é possível sentir na pele qual o impacto e resultado das novidades. Talvez ainda continuemos na dúvida sobre sua lógica, mas se entendermos o efeito já daremos um grande passo em busca do conhecimento.

É esse pilar que a COMJOVEM São Paulo e o SETCESP estão oferecendo aos associados e ao mercado do transporte rodoviário de cargas e logística. Criar uma experimentação de blockchain para gerar entendimento sobre o que fazer com a ferramenta. Se ela de fato será o futuro da internet e das relações digitais, por enquanto não dá para garantir, mas imagino que ninguém quer ficar para trás quando o assunto é inovação. Além disso, a iniciativa é uma ten-

tativa concreta de criar um meio no qual dados relevantes para o nosso setor, e que geram ganhos para todos envolvidos sem afetar logicamente o know how de cada empresa e negócio, possam ser compartilhados, ou seja, um grande e antigo sonho do setor.

O primeiro objetivo em meio a esse projeto foi identificar um ponto chave e comum que nos envolve, de forma macro e nas subdivisões do complexo TRC. Assim chegamos a um dos maiores geradores de informações, conteúdo, foco, esforço do nosso setor: o motorista. A importância dele é tão significativa que sua representatividade é vista de forma ímpar por todo o mercado consumidor e sabemos, também, o quão é imprescindível uma busca por melhoria contínua dessa mão de obra.

Levando em consideração esta premissa de alta relevância, partimos para a definição que responda à pergunta: como usar a blockchain para gerar resultados?

Percebemos que era possível criar valor nas nossas operações avaliando os motoristas em alguns critérios básicos como: pontualidade, cumprimento de jornada, utilização de equipamentos de segurança, cordialidade, dentre outros, compartilhando por meio de uma blockchain privada esses dados entre os participantes.

Com esses dois principais objetivos estamos montando a primeira blockchain do setor visando a experimentação.

Muito ainda é necessário para se alcançar uma efetividade do seu uso, mas demos o passo. E sem medo de errar.

Sempre haverá a dependência do comprometimento e envolvi-



Luís Felipe Machado –

Vice-Coordenador da COMJOVEM SP – Comissão de Jovens Empresários e Executivos no SETCESP – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região. Formado em Administração de Empresas pela Faculdade Ruy Barbosa, pós-graduado em Marketing pela Fundação Getúlio Vargas, atualmente cursa especialização em Gestão de Negócios na Fundação Dom Cabral. Com experiência de mais de 10 anos no setor de transportes, é diretor na Formato Transportes, empresa familiar com foco no Nordeste do país.

mento das nossas organizações, mas acredito que a tecnologia tende a facilitar progressivamente essas ações de compartilhamento. A blockchain deverá ser uma delas, prometendo maior segurança, inviolabilidade, transparência, controle, capilaridade e tantos outros benefícios.

Realmente tem todo potencial para nos convencer a abriremos nossa caixinha e pensarmos fora dela, ou melhor, usarmos o que tem fora dela. UOLweb

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

TCP inaugura obras de ampliação

A TCP — empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá — inaugurou no dia 10 de outubro último as obras de ampliação do Terminal, que recebeu investimentos superiores a R\$ 600 milhões, sendo a maior obra do setor portuário do Brasil nos últimos anos.

Com a finalização das obras — que incluem a ampliação do cais e da retroárea — o cais da TCP passou de 879 metros para 1.099 metros de extensão e de 40,75 metros para 50 metros de largura, e também iniciou a operação de dois novos portêineres fabricados pela empresa chinesa ZPMC (Shanghai Zhenhua Port Machinery Co. Ltd). Com a expansão e a consequente possibilidade de o terminal operar simultaneamente três dos maiores e mais modernos navios de contêineres em operação na América Latina — além de um navio de transporte de automóveis, que atracará em dolphins exclusivos —, o Terminal de Contêineres de Paranaguá ampliará em 60% sua capacidade de movimentação, que passará de 1,5 milhão de TEUs/ano para 2,5 milhões de TEUs/ano.

Retroárea — As obras incluem, ainda, a extensão da retroárea, que será ampliada de 330.000 m² para cerca de 500.000 m² e fazem parte do acordo de renovação antecipada do contrato de arrendamento do Terminal por mais 25 anos, a partir de 2024, assinada em abril de 2016 junto ao Governo Federal.

“Com isso estamos preparados para suportar o crescimento da demanda de exportações, importações, cabotagem e transbordos em nossa área de abrangência pelos próximos 30 anos”, afirmou Juarez Moraes e Silva, diretor Institucional da empresa.



Tecnologia — As obras de expansão contaram com tecnologia avançada, baseada em estacas em vez de aterros, o que, além de melhorar a qualidade final, garante menor impacto ambiental. “Usualmente, a expansão de um terminal é feita por meio de um aterro sobre o mar, o que gera mais impacto ambiental e menos qualidade final. Em nosso caso, toda a expansão foi feita com base em estacas sob o mar”, explicou Moraes e Silva.

O cais de atracação, por exemplo, foi equipado com cabeços duplos de amarração e defensas cônicas duplas, permitindo obras de dragagem de até 16 metros, o que possibilitará operar os maiores navios de contêineres pelos próximos 30 anos. “Além disso, ele também conta com sistemas de sinalização, iluminação em LED, sistemas de combate a incêndio e um inovador sistema de proteção para captação de águas oleosas, o que demonstra a constante preocupação da TCP com o meio ambiente”, disse o diretor Institucional da empresa.

Já a retroárea, além de construída sobre um sistema de estacas, foi equipada com sistemas de iluminação em LED, três subestações de energia, sistemas de dre-

nagem, sistemas de monitoramento que atendem as mais rigorosas normas internacionais e uma extensa rede de infraestrutura seca preparada para receber, no futuro, a modernização dos equipamentos elétricos de movimentação de contêineres. “Para proteção ambiental, a área expandida também utilizará um sistema de proteção para que, em caso de derramamento de óleo e outros produtos perigosos, estes fiquem retidos no sistema de separação, impedindo que cheguem ao mar”, finaliza o diretor Institucional.

Nova empilhadeira — A TCP também adquiriu uma nova empilhadeira trilateral para o armazém de importação. Da marca STILL, ela foi fabricada na Alemanha sob medida para o Terminal e deve aumentar em 50% a capacidade de movimentação dentro do armazém, que possui 10.504 m², capacidade para mais de 9.000 posições-paletes e é dedicado a cargas em geral. “Trata-se de um equipamento especial que consegue levantar até 1.300 quilos. A empilhadeira foi projetada especificamente para o Terminal e consegue operar portapaletes muito altos, se movimentando em um corredor estreito, dedicado a ela”, explica Alexandre Rubio, diretor Comercial da TCP. ■

LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA, INFRAESTRUTURA E EFICIÊNCIA PARA A SUA OPERAÇÃO.



Golgi Duque de Caxias

Área para locação:
3.000m² a 58.000m²
Estrada Rio Douro
A 6 km da Washington Luís



Golgi Rodoanel Dutra

Área para locação:
3.400m² a 65.000m²
Av. Adília Barbosa Neves
A 2 km da Presidente Dutra



Golgi Jundiaí

Área para locação:
5.000m² a 55.000m²
Rod. Hermenegildo Tonolli
A 5 km da Bandeirantes

- ▶ Eficiência de 90%
 - ▶ Pé-direito: 12m
 - ▶ Iluminação LED
- ▶ Carga do piso: 6 toneladas/m²
- ▶ Modulação de pilares: 22,5m
- ▶ Docas: média de 1 doca p/500m² de armazenagem
 - ▶ Nicho preparado para instalação de niveladora
 - ▶ Combate a incêndio: sprinklers J4/hidrantes
 - ▶ Mezanino opcional
- ▶ Core do Módulo: PNE, WCs, previsão para administração
- ▶ Certificação LEED
- ▶ Segurança: perímetro monitorado, CFTV e controle de acesso
- ▶ Portaria blindada
- ▶ Restaurante
- ▶ Vestiários
- ▶ Coleta seletiva de lixo
- ▶ Estação de tratamento de esgoto, disponível quando necessário
- ▶ Generoso pátio de caminhões e carros
- ▶ Geradores para áreas comuns e privativas



(11) 3524 2500
golgi@golgi.com.br www.golgi.com.br

AUTONOMY
INVESTIMENTOS
& AFFILIATES

GOLGI
CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS

Através de parceria com a Prosegur, Acer reduz R\$ 1 milhão ao ano em custos logísticos

Há 10 anos no Brasil, a Acer passou por graves problemas com roubos de carga durante o transporte rodoviário, afinal, a empresa taiwanesa produz itens de alto valor agregado, como notebooks, monitores e desktops, sendo a terceira maior fabricante de computadores do mundo. Veículos com portas traseiras reforçadas, portas soldadas, reforços na laterais, uso de GPS, iscas... a marca tentou várias soluções para resolver o problema, mas todas se revelaram ineficientes, gerando impactos financeiros à empresa e psicológicos aos profissionais de logística, que administravam o processo e eram vítimas constantes de roubos e ameaças. Por sua vez, a Prosegur, especializada no setor de segurança privada, que atua em três linhas de negócios – Prosegur Cash, Prosegur Security e Prosegur Alarmes –, visava atuar em grandes distâncias e grandes quantidades. Foi então que os caminhos de ambas se cruzaram. A parceria já tem seis anos e, desde então, a Acer não registrou nenhum



Alexandre, da Acer, e **Rosana**, da Prosegur, apresentaram o case durante a Expo.Logística 2019, em SP

roubo, reduzindo R\$ 1 milhão ao ano em custos logísticos. Toda essa segurança permitiu produtos nas gôndolas sem atrasos ou quebras, sem falar na redução de 70% na taxa de seguro. Antes da parceria, havia seis empresas envolvidas no processo de carregamento, que levava uma hora para ser concluído, tempo que reduziu para 15 minutos com a Prosegur. A título de comparação, antes, a Acer havia registrado 12 sinistros,

com R\$ 9 milhões roubados, gerando perdas financeiras e de mercado de R\$ 27 milhões. Além disso, os roubos abasteciam o mercado negro, causavam danos à imagem da marca e a fazia perder espaço nas gôndolas pela falta do produto, que era substituído pelo de seus concorrentes. A isso, somava-se o aumento das taxas de seguro. “Em 2011, quando assumi o cargo na Acer, o roubo de carga nas



Através da parceria com a Acer, a Prosegur também evoluiu, passando a investir em novos veículos

rodovias era o principal problema. Ahamos que teríamos um case de sucesso utilizando um bloqueador para 'apagar' o caminhão em caso de roubo, mas, em uma ocorrência, os ladrões pensaram que o motorista havia apertado o botão de pânico. Então eles quebraram a mão dele e mandaram um recado claro e nominal: 'diga ao Alexandre para não fazer mais isso', contou Alexandre Gerardo, diretor de operações da Acer, que apresentou o case durante a Expo.Logística 2019, que aconteceu em setembro, em São Paulo. Alexandre até pensou em sair do mercado, pois ele não tinha mais vida: corria atrás de bandido, de gerenciadora de risco, de polícia, vivia dando depoimento e ainda tinha a seguradora pressionando, até chegar ao ponto em que não era mais possível renovar o contrato. "Foi quando começamos a negociação com a Prosegur. Os benefícios da parceria vão além dos custos. Imagine que tínha-

mos uma equipe de logística focada totalmente em resolver o problema do roubo da carga, esquecendo-se do nosso core business. Não dá para mensurar o valor de colaboradores mais calmos e trabalhando sem ameaças, concentrados", contou. Com relação ao ganho financeiro, fez questão de ressaltar que a seguradora está muito contente com os resultados e, inclusive, tenta vender o case de sucesso para outros clientes. "Claro que não é um resultado que vem do dia para a noite, são seis anos trabalhando nisso. Hoje conseguimos focar no nosso cliente, com a segurança de que a carga vai chegar sem preocupações. E expomos esses resultados para ajudar o mercado a também resolver seu problema de segurança."

Na outra ponta

Através da parceria com a Acer, a Prosegur também evoluiu, passando a investir em novos veículos. No

ano passado, conforme a Logweb noticiou, a empresa inaugurou um Centro Logístico no município de Cajamar, SP, com 10.000 m² de área e capacidade para receber 14.000 paletes, voltado para os segmentos eletroeletrônico, farmacêutico, de telecom e de moda & luxo. Através da Prosegur Log, a empresa passou a oferecer uma solução completa, que inclui armazenagem, gestão e serviço de segurança.

Durante a apresentação do case na Expo.Logística, Rosana Albino Herman, gerente de Transporte de Cargas Especiais da Prosegur Cash, revelou que a empresa está investindo em um TMS (sistema de gerenciamento de transporte e logística) para melhorar a gestão das informações. "Temos uma estrutura muito robusta, não é só fazer a entrega, precisamos garantir a informação para o cliente. O atendimento individualizado é fortemente priorizado por nós", expôs. Logweb

ANÚNCIO DIRIGIDO ÀS MAIORES E MELHORES INDÚSTRIAS FARMACÊUTICAS DO PAÍS



TRANSPORTES
CARGA EXPRESSA DIRETA
ENTREGA GARANTIDA
DISTRIBUIÇÃO
CARGA FECHADA
CARGA QUÍMICA
ANÁLISE DE PROJETOS
DE DISTRIBUIÇÃO
LOGÍSTICA REVERSA
SAC DEDICADO
DTA
COLETAS EM
PORTOS E AEROPORTOS

ARMAZENAGEM
RECEPÇÃO
CONFERÊNCIA
ARMAZENAGEM
SEPARAÇÃO
PICKING &
PACKING
PALETIZAÇÃO
MONTAGEM DE KITS
ETIQUETAGEM
INVENTÁRIOS

**A LAGEXPRESS
TEM 35 ANOS
DE KNOW HOW EM
OPERAÇÕES
LOGÍSTICAS**



**HÁ 8 ANOS
ELEITA ENTRE
OS MELHORES
FORNECEDORES DE
TRANSPORTE
DA INDÚSTRIA
FARMACÊUTICA**



**AGORA EM NOVEMBRO
INAUGURAMOS EM BRASÍLIA
NOSSO CENTRO DE
DISTRIBUIÇÃO LOGÍSTICO
100% ANVISA**



CONSELHO FEDERAL
DE FARMÁCIA
CERTIFICADO
DE REGULARIDADE



LagEXPRESS
lagexpress.com.br

GOIÂNIA
62 3611 6943

SÃO PAULO
11 2714 3208

BRASÍLIA
61 2105 0065

CATALÃO
64 3441 4474

SALVADOR
71 3396 1084

BELO HORIZONTE
31 2115 8062

Telemetria: tendência na logística, é aplicada para monitoramento do transporte de cargas e trazer segurança

Entre os recursos de TI que trazem avanço, segurança e agilidade, entre outros benefícios, ao processo logístico está a telemetria, um sistema de envio de dados, normalmente de monitoramento, via telecomunicação. Aqui, ela é usada para o monitoramento do transporte de cargas, garantindo a segurança do veículo, dos produtos e do transportador, caso ocorra algum acidente ou desvio de carga. Além disso, com a fiscalização da telemetria e as informações por ela registradas e transmitidas, é possível aperfeiçoar o desempenho de cada veículo.

Por estas características, a telemetria pode ser considerada uma tendência na logística, como afirma Alexandre Fagundes, gerente de Marketing e Produtos na MiX Telematics – líder global no fornecimento de informações para gestão de frotas, segurança do motorista e de soluções de rastreamento de veículos.

Segundo ele, o mercado cada vez mais competitivo demanda mais eficiência, redução de custos de manutenção e consumo, e os embarcadores, por conformidade com as normas internacionais, demandam redução no risco de acidentes e no impacto ecológico. Essas demandas são resolvidas pelo investimento em tecnologia, a frente delas, a telemetria, já que ela ajuda na gestão da frota, reduzindo riscos de acidente, custos de manutenção e consumo de combustível, além de otimizar o uso da frota. A telemetria também está sendo usada no monitoramento dos ativos da empresa, carretas, contêineres, carga, ativos de alto valor e até para pessoas.



Fagundes: as novas demandas de mercado são resolvidas com o investimento em tecnologia, a frente delas, a telemetria, já que ela ajuda na gestão da frota

Por outro lado, se os empresários do transporte ainda não haviam entendido que a telemetria é um investimento que reduz os custos do transporte, essa visão vem mudando, especialmente na nova geração de empresários. As empresas do setor vêm se profissionalizando e precisam de uma gestão mais eficiente para atingir os seus objetivos. Ainda assim, Fagundes vê uma carência de profissionais que entendam como utilizar a telemetria para atingir os seus resultados, e esse, talvez, seja o maior entrave para a adoção da tecnologia em larga escala. O gerente de Marketing e Produtos na MiX Telematics entende que se essa já é uma tendência inevitável – a telemetria –, as empresas se profissionalizando, os profissionais se qualificando, e o mercado cada vez mais competitivo vão forçar a adoção em larga escala da tecnologia, o que já está acontecendo em alguns segmentos, como no agro-negócio e no mercado de óleo e gás.

Rede Marajó

Quem já aderiu ao uso da telemetria foi a Rede Marajó, maior grupo revendedor de combustíveis da Shell do Brasil, líder no mercado rodoviário e a única Rede que atende toda a Rodovia Belém-Brasília.

“Por transportar combustíveis para a Rede, precisávamos da telemetria para controlar a jornada dos motoristas, bem como o trajeto, a retirada do combustível, o excesso de velocidade e as infrações. Também necessitávamos de ferramentas para melhorar a segurança e controlar a jornada de trabalho dos motoristas, de acordo com a Lei 13.103”, explica Fabiane Cândido, gerente Administrativa de Transportes da Marajó.

Sobre a opção pela MiX Telematics, a gerente diz que, para cargas perigosas, a tecnologia é fundamental, pois o transporte deve ser feito com extremo cuidado. “A telemetria da MiX permite ter 100% do aproveitamento da frota, ou seja, controle de jornada, controle de todo o trajeto, controle de retirada de combustível, excesso de velocidade, infrações do motorista. Além disso, temos relatórios de pronto atendimento e canal de comunicação direta.”

O processo de implantação da tecnologia também foi bem rápido – em torno de um mês e meio, até a instalação integral da frota. Os motoristas também passaram por adaptação e fizeram treinamentos internos para aprender a usar a telemetria.

Fabiane conta que, além do controle da jornada, usam a solução MiX Smart – Rotograma Falado, tecno-

logia que informa aos motoristas se estão excedendo a velocidade permitida e padronizada pela empresa. Quando o motorista ultrapassa a velocidade de 75 km/h, por exemplo, o sistema emite um sinal sonoro para alertar e corrigi-lo, garantindo mais segurança na operação.

“Com a telemetria, passamos a ter controle total da frota e a gerenciar a jornada de trabalho. Temos também informações precisas sobre velocidade, direção, pesos por eixo, entre outros pontos, que são fundamentais para segurança do motorista e da carga transportada. Assim, diminuímos riscos trabalhistas e temos controle total de violações de direção dos motoristas. Por meio dos relatórios, podemos saber exatamente como nossa frota está se comportando e, assim, evitar riscos para toda a operação, que é mais segura, graças à solução da Mix”, completa Fabiane.

Della Volpe Transportes

Há mais de seis décadas no mercado, a Della Volpe Transportes é reconhecida como uma das principais empresas no setor de transporte do país, atuando com cargas perigosas e cargas secas dos mais diversos segmentos. Ela também adotou a telemetria. “Tínhamos necessidade da telemetria em função do passivo trabalhista, que chegava a R\$ 6 milhões por ano. Antes, o controle era feito no diário de bordo e depois confrontávamos com o tacógrafo. Isso nem sempre trazia a realidade correta e, assim, perdíamos

ações trabalhistas. Em razão dos valores dos passivos trabalhistas, começamos, em 2014, o projeto de telemetria. Depois de colocar a frota dentro de um padrão rigoroso de qualidade, começamos a trabalhar na questão da segurança”, explica Ezequiel Oliveira, gestor de projetos da empresa.

Ele também comenta que a telemetria traz um retorno muito vantajoso e, no caso da Della Volpe Transportes, a redução do passivo trabalhista foi enorme, isso sem falar que o sistema traz análises muito importantes, que permitem a tomada de decisões rápidas.

“Hoje temos uma das frotas mais vigiadas e bem preparadas do Brasil. Passamos a vigiar mais a operação e começamos a avaliar pontos extremamente importantes. Por exemplo, contratos que previam prazos curtíssimos para entregas – o que trazia sérios riscos de acidentes no trajeto – puderam ser revistos. Assim, nossos motoristas podem viajar de forma segura”, diz Oliveira.

Sobre como a telemetria funciona na empresa, o gestor diz que a solução de “Jornada de Trabalho” é um software com sistema automático – basta o condutor se identificar por meio da “Chave Azul”. No início da viagem, ele insere a chave no veículo e sua atividade começa a ser contabilizada. “Além disso, temos relatórios completos, que substituem as antigas papeletas, que não refletiam a realidade da jornada dos motoristas.”


Sobre os benefícios do sistema, ele diz que os resultados não demoraram a aparecer – de 180 mil horas extras por mês (em média), hoje são 60 mil. Além disso, a redução de combustível foi de 20%.

Arnosti Transportes

Transportar combustível pelas estradas brasileiras é uma tarefa que exige especialização e atendimento de toda e qualquer legislação. Para isso, tecnologia e capacitação de mão de obra são fundamentais para o dia a dia das operações.

De olho nisso, a Arnosti Transportes, empresa que transporta combustíveis há quatro décadas, fazendo transportes intermunicipais, interestaduais e Internacionais, atuando principalmente na região Sudeste do país, buscou parceria com a MiX Telematics para atingir as seguintes metas: melhorar a gestão de rotas e prazos de entrega, bem como a utilização dos veículos; rastrear, em tempo real, veículos e motoristas para melhorar o desempenho; identificar, monitorar e gerenciar o comportamento do motorista e corrigir a condução inadequada, bem como implementar treinamentos específicos para cada situação; e controlar eletronicamente as válvulas de fundo de descarga com coordenadas específicas para abertura e fechamento.

Para isso, a Contech, parceira da MiX Telematics e especialista no mercado de óleo e gás, implementou a solução Premium de telemetria. A empresa também instalou uma válvula de fundo com Inteligência Embarcada, que libera a descarga dos produtos remotamente. Após a conexão de mais de 80 veículos, a Arnosti começou a colher os resultados almejados. O controle eletrônico das válvulas de fundo de descarga garante que o produto esteja sendo entregue no local programado. Por meio de monitoramento de violações e infrações, houve melhora na segurança da operação e otimização do uso da frota. A Arnosti ainda passou a controlar eletronicamente a jornada de trabalho dos motoristas.

“A solução também permitiu a redução na emissão de CO₂ na atmosfera com impacto positivo para o meio ambiente”, finaliza Luis Carlos Arnosti, diretor da Arnosti. 



O poder do **webinar** como acelerador de desenvolvimento de **negócios**

O **webinar** tornou-se uma maneira cada vez mais excelente de atrair clientes em potencial, comunicar-se com público específico e expandir os negócios. Um webinar de sucesso funciona como uma ferramenta eficiente de prospecção de novos clientes e negócios que, sem dúvida, reduzem o tempo e custos para você.

O que é webinar?

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

Objetivo 1

Lançar um novo produto fazendo uma apresentação para o público alvo.

Objetivo 2

Realizar palestra para reforçar a autoridade em determinado assunto junto ao público alvo.

Em vez de ter o trabalho de lotar um auditório e cuidar de todos os detalhes que um evento desse porte exige, **você faz da internet o seu local de realização.**

Benefícios de um webinar

Alguns números que reforçam a necessidade de experimentar essa estratégia.

No ano passado, o *Content Marketing Institute* identificou em pesquisa que dois terços dos comerciantes B2B (entre empresas) usavam webinars na sua estratégia e que, entre eles, 66% viram efetividade na ferramenta.

Já de acordo com pesquisa da *Cisco*, até 2020, mais de 80% de todo o tráfego na internet vai ocorrer por meio de vídeos.

Isso reforça que, aquilo que hoje talvez seja utilizado para se diferenciar da concorrência, em breve será condição obrigatória para sobreviver no meio digital.

Então, está na hora de levar essa ferramenta aos seus clientes.



ATENÇÃO:

Não é por acaso que a preferência pelo conteúdo em vídeo vem numa crescente. Isso acontece porque boa parte dos usuários online gosta de consumir informação dessa forma e não através de um artigo de blog, por exemplo.



Projeto Webinar

O projeto Webinar é uma parceira entre a **Logweb** e a **W6connect Events**, empresa de eventos situada em Londres promotora de vários eventos no Brasil, entre eles dois no segmento de logística: **Supply Chain Summit (SCS) Brazil**, que acontece no dia 06/11, e **Manufacturing Summit Brazil**, que acontece no dia 03/03/2020.

Nos dois eventos a **Logweb** é mídia apoiadora.

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



Tel.: 11 **3964.3744**
Tel.: 11 **3964.3165**

O que aconteceu na Movimat e na Fenatran: os lançamentos, as negociações, o que foi mostrado

Apresentamos a seguir um breve resumo do que aconteceu na Movimat 2019 – Salão de Logística Integrada e na 22ª Fenatran – Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Carga. Os eventos aconteceram conjuntamente, no período de 14 a 18 de outubro último, em São Paulo, SP.

Movimat

Marcas do grupo Kion apresentaram lançamentos

A Linde — marca do Grupo KION — apresentou na Movimat a empilhadeira HT160Ds, com capacidade para 16 toneladas. O equipamento, da classe Heavy Truck, chegou ao Brasil recentemente e é ideal para operações pesadas em diferentes setores, como portos, usinas, siderúrgicas, indústria de papel e celulose, madeira, mineração, agro-negócio, entre outras aplicações. Pode movimentar contêineres de 20" ou cargas com larguras maiores que 4.000 mm — este modelo de máquina é o único do mercado que é transportado dentro de um contêiner de 40" HC, segundo a Linde. A empilhadeira também é fabricada nos modelos HT100Ds, HT120Ds, HT140Ds, HT150Ds, HT160Ds e HT180Ds, respectivamente seguindo 10, 12, 14, 15, 16 e 18 toneladas de capacidade de carga, e capacidade de elevação de até 7.000 mm. Segundo Murilo Marin, gestor comercial da marca, a empilhadeira HT160Ds/1200 possui uma excelente visibilidade, que é alcançada pelo design ge-

ral da nova HT100D-HT180D: "Ao posicionar a cabine, o assento e a direção em uma posição centralizada, ela garante uma excelente visibilidade por meio do mastro, e a visibilidade traseira é otimizada por uma ampla tela traseira e pelo exclusivo deck traseiro 'Clear View'. Já o teto de vidro blindado oferece uma visão desobstruída da carga levantada. Um destaque da linha HT100D-HT180D é a capacidade de elevação "Power on Demand", que equilibra a velocidade do motor com a aplicação da máquina, garantindo a entrega do desempenho hidráulico máximo, reduzindo o combustível e, consequentemente, os custos de manutenção", disse Marin.

Empilhadeira retrátil — A STILL, outra empresa do Grupo Kion, também apresentou lançamento no evento, neste caso para armazenagem frigorificada. É a empilhadeira retrátil FM-X NG Cabinada, que trabalha em ambientes de até 30° C negativos com kit frigorífico. "O equipamento possui sistema anticongelamento, microinterruptores, potenciômetros e óleo de trans-

missão hidráulico, específico para baixas temperaturas. A empilhadeira é a única retrátil cabinada desenvolvida e produzida com exclusividade pela STILL, com projeto e fabricação nacionais. Um grande diferencial é que a cabine e o chassi formam uma única peça, mantendo dimensões e performance. Com excelente acesso para manutenção, a empilhadeira tem maior ângulo de abertura das portas e vidros com sistema anti-tembaçamento — posicionados para dentro das extremidades do equipamento e com fixação por borrachas", explicou Marin. O interessante desta novidade é que auxiliará a resguardar a saúde do trabalhador dos efeitos nocivos do frio artificial a qual precisa se submeter, pois, para melhor conforto dos operadores, o assento é feito de couro sintético com sistema de aquecimento.

Intralógica Conectada — Com o objetivo de atender às demandas dos clientes, há dois anos o Grupo KION realizou um acordo de cooperação com a Águia Sistemas, que é especialista em sistemas de movimentação e armazenagem de



materiais para os segmentos industrial e de logística. O anúncio desta união foi realizado na Movimat de 2017, e na edição 2019 foram demonstrados os resultados colhidos na parceria, que reúne soluções completas e integradas para atender a todas as necessidades de movimentação de centros logísticos e de armazenagem. “Com a sinergia da Intralogística Conectada, o grupo agora oferece uma consultoria ao cliente desde o projeto inicial, ainda na planta, com soluções criativas que aumentem a capacidade de armazenagem, velocidade e o ganho em produtividade com total segurança. Entre as soluções proporcionadas, está o transporte, a separação e distribuição de pedidos fracionados e gestão com WCS, acompanhadas de empilhadeiras com tecnologia de ponta e soluções para gestão inteligente de frotas com o FleetManager (da STILL) e o Connect (da Linde), que medem o desempenho e geram mais segurança nas operações”, comentou Marin.

Paletrans mostrou os novos modelos de empilhadeiras manuais

A Paletrans Empilhadeiras está incrementando o portfólio da Linha Handling com novos modelos de empilhadeiras manuais da Família LM: o LM516, LM1016 e o LM1516, equipamentos mostrados na Movimat. Com capacidades de carga variando entre 500 kg e elevação máxima de 1,6 metro (LM516), 1.000 kg e elevação máxima de 1,6 m (LM1016) e 1.500 kg com elevação máxima de 1,6 m (LM 1516), as novas empilhadeiras LM podem ser utilizadas na elevação e no

deslocamento de cargas em ambiente warehouse, em varejistas e no atacado. Como característica marcante, segundo a fabricante, os modelos LM têm a facilidade de operação e manobras tanto em processo de armazenagem quanto de carga e descarga de veículos utilitários em espaços reduzidos, com corredores de até 2,1 metros de operação.

Paletrans e Translift fizeram lançamento conjunto de AGV empilhadeira e AGV selecionadora de pedidos

As fabricantes brasileiras de equipamentos para movimentação e armazenagem de materiais Paletrans Empilhadeiras e Translift uniram-se para fazer dois lançamentos de alta tecnologia, firmando presença na Intralogística 4.0: o AGV empilhadeira e o AGV selecionadora de pedidos. A fabricação e o pós-venda dos equipamentos são 100% nacional, já que as duas marcas uniram expertises – a Paletrans em fabricação de empilhadeiras e selecionadoras de pedidos, e a Translift em sistemas inteligentes autônomos. Ao se tornarem AGVs (veículos automaticamente guiados), a produtividade dos equipamentos dará um salto qualitativo, pois poderão operar 24 horas por dia, sete dias por semana, por mais complexos que se apresentem os fluxos de produção, informam as empresas.

Os equipamentos da Paletrans que ganharam dispositivos para se tornar autônomos são a empilhadeira retrátil PR17 e a selecionadora de pedidos SP25H. A AGV empilhadeira tem capacidade para 1.700 kg, altura de

elevação de 2.110 mm a 3.177 mm, controle de tração e de direção a laser ou ótico e rodas de poliuretano. Por sua vez, a AGV selecionadora de pedidos tem capacidade de carga de 1.700 kg, na versão com operação autônoma/operador, e de 2.500 kg, com controle de direção a laser ou ótico. “São inúmeras as vantagens de tornar esses equipamentos autônomos”, comentou Jair Alves, CEO da Translift, responsável por todo o projeto de inteligência dos novos AGVs Paletrans. “Além do fim da necessidade do operador, outro ganho operacional é que os veículos autônomos permitem o trabalho em ambiente insalubre, como câmaras de congelados, proporcionando maior versatilidade nas operações.” A Translift, que já desenvolve veículos autônomos para montadoras no setor automotivo, recentemente anunciou o lançamento de AGVs compactos para atuação nos setores de e-commerce, cosmético, farmacêutico e encomendas expressas, e vem direcionando esforços para que a tecnologia seja mais acessível ao mercado brasileiro. Somado à visão de entregar a melhor solução e experiência para o cliente, a Paletrans também vai oferecer um sistema de monitoramento de frotas, parte do Programa Full Service Paletrans, através da qual a frota será monitorada de forma permanente. O objetivo será prever manutenções, orientação sobre produtividade na operação, realizar remotamente o autodiagnóstico e dar suporte à manutenção.



Retrak fez investimento de R\$ 2,4 milhões em equipamentos Still e Baoli

A Retrak Empilhadeiras, especializada em prover, por meio da locação ou venda, máquinas e sistemas de movimentação de materiais, anunciou durante a Movimat 2019 o investimento de R\$ 2,4 milhões em equipamentos das marcas Baoli e STILL, empresas do Kion Group. Entre os equipamentos adquiridos estão nove empilhadeiras elétricas STILL RX2020; duas empilhadeiras elétricas STILL RC4425; três empilhadeiras a combustão Baoli KBG; três empilhadeiras elétricas STILL EGV e os acessórios que acompanham os equipamentos. A compra obedece à necessidade da empresa de prover equipamentos para locação em um novo projeto. Ao longo de 2019, a Retrak, que também é dealer das marcas STILL e Linde, realizou outros investimentos para compra de equipamentos renovando sua frota, que está disponível para locação em empresas de todo o Brasil. “Consideramos a Retrak um parceiro estratégico e essa parceria se consolida cada vez mais com sua forte atuação no mercado de locação de equipamentos há 26 anos”, diz Adriana Firmo, Sales & Service Director do Grupo Kion. Ela continua: “é uma empresa confiável que

sa financeiramente sólida e tão mantém contratos de longo prazo com alguns clientes, em média de 10 anos, tem equipe técnica treinada pela fábrica, mantém estoque de peças, elevado nível de serviço e disponibilidade de equipamentos acima de 97%, atestando sua boa reputação no mercado”.



nhos customizados para diferentes produtos, eliminando a necessidade de uso de materiais para preenchimento de espaço vazio em caixas, reduzindo a cubagem e otimizando o processo de distribuição e logística. Ela ainda é armazenada desmontada, o que reduz o espaço necessário para armazenamento e transporte. Apresenta como diferencial filme de alto desempenho, que mantém os produtos no centro, reduzindo os danos causados por impactos e vibrações. Também destaque na Movimat foi a Autobag 550, máquina embaladora com preenchimento e selagem automáticos e capacidade para circular com velocidades até 45 bolsas por minuto. Outra novidade foi a FloWrap™, sistema semiautomático de envelopamento de produtos. Essa solução tem como principal benefício aumento da velocidade na operação e redução do uso de matéria prima, devido ao correto dimensionamento da mercadoria, diminuindo o tamanho da embalagem, segundo a empresa. Sem utilizar mão de obra e com consequente menor custo unitário por embalagem, o equipamento produz pacotes em polybag de tamanho personalizado e prontos para remessa, a um ritmo de até 30 pacotes por minuto (ou mais).

Sealed Air anunciou a aquisição da Automated Packaging Systems (APS)

Também presente na Movimat 2019, a Sealed Air anunciou a aquisição da Automated Packaging

Systems (APS), tradicional fabricante de máquinas e embalagens. A empresa aproveitou para apresentar suas soluções completas para o segmento logístico, como máquinas automáticas e semiautomáticas de embalagens de proteção, além da embalagem Korrvu®, que recentemente recebeu o Prêmio Ouro da ABRE – Associação Brasileira de Embalagem na categoria “Embalagem – Soluções para o varejo e e-commerce – 2019”. Trata-se de uma embalagem de uso rápido e fácil, que oferece tama-



De veículos elétricos a caixas plásticas, foram várias as novidades da Unipac

A Unipac chegou à 33ª edição da Movimat cheia de novidades para o segmento de movimentação e armazenagem – de caixas plásticas a veículos elétricos, passando por serviços de gestão de ativos. A linha de embalagens plásticas colapsáveis Caixa Móbil apresenta duas novas medidas: 1.400 x 1.200 mm (com capacidade de carga de 900 kg) e 1.800 x 1.200 mm (até 680 kg). Produzidas pelo processo



de injeção estrutural, são indicadas para transporte de peças fundidas, forjadas e estampadas, tanto para produtos de alta como de baixa densidade. Os modelos permitem a reciclabilidade e possuem portas laterais nos quatro lados, entrada para garfos de empilhadeira e para carrinhos hidráulicos. A empresa também apresentou os rebocadores RB 30 Plus, RB 70 e RB 100, desenvolvidos a partir de pesquisas nos clientes com o objetivo de oferecer maior capacidade de carga de tração e agilidade na movimentação de cargas, e o Veículo Plataforma AC, com motor de corrente alternada. Os lançamentos possuem mecânica simples, o que reduz as horas paradas por problemas de quebras, e contam, ainda, com um pacote de opcionais para proporcionar maior conforto e segurança no dia a dia das operações. Na área de serviços, a Unipac mostrou novidades em gestão de ativos. Para proporcionar redução dos custos operacionais, a empresa passa a oferecer ao mercado um sistema de rastreabilidade capaz de garantir a identificação e a localização dos ativos nos mais diversos fluxos operacionais e logísticos. Para tanto, utiliza a plataforma intuitiva com tecnologia de IoT, que prove a gestão em tempo real. Para clientes que buscam reduções de custos operacionais, a Unipac disponibiliza a telemetria para equipamentos de movimentação industrial, com métricas de

desempenho para gestão, produção, segurança e manutenção, visando melhor utilização dos ativos. Com esse serviço, os clientes têm ao seu dispor dados de desempenho operacional (histórico, monitoramento e localização em tempo real da frota); segurança (gestão de documentos e checklist on-line); supervisão (produtividade, controle da operação e comunicação instantânea); impactos (registro de eventos e emissão de alerta); e manutenções (registro geral das manutenções).

Fenatran

Intelbras apresentou soluções com Inteligência Artificial e Machine Learning para frotas



A Intelbras, indústria brasileira desenvolvedora de soluções tecnológicas, participou pela primeira vez da Fenatran, apresentando o seu portfólio para atender às necessidades de segurança do setor e monitoramento de frotas das empresas, com destaque ao software de monitoramento e à câmera com Inteligência Artificial e Machine Learning embutidos.

Simulador Smart – Além de conhecer alguns dos produtos disponíveis, os visitantes puderam experimentar situações em que a solução detecta, por exemplo, sinais de cansaço, uso de celular, distração do motorista, entre outros. O simulador, que ficou disponível durante os cinco dias do evento, reproduziu o trajeto percorrido pelo motorista, e o gestor de frota presente pode acompanhar os movimentos e receber alertas emitidos pelo próprio equipamento. “O simulador é uma maneira efetiva de demonstrar a utilização de inteligência artificial e machine learning aplicada à gestão de frota e de seus motoristas. Com ele, os visitantes puderam comprovar na prática como ocorre a detecção de fadiga dos caminhoneiros, como funciona a tecnologia, os softwares desenvolvidos pela Intelbras e os benefícios, como a redução de acidentes”, explicou Rafael Duarte, gerente de Gerenciamento de Imagens da empresa.

Lançamentos – Durante a feira, a Intelbras fez o lançamento de um software e de um equipamento, ambos da linha iFleet, que podem ser integrados. O iFleet 2 é um software totalmente gratuito e inteligente que possui interface amigável em português e compatível com todos os DVRs veiculares da Intelbras. Com ele, é possível ter acesso a indicadores específicos que melhoram a gestão e o controle de frotas, como visualização

de imagens das câmeras do sistema, identificação da velocidade e trajeto do veículo, recebimento de notificações em caso de ocorrências e relatórios completos. O software também permite a análise e o envio de dados sobre o veículo em tempo real, localização via GPS, resgate e reprodução de gravações, além de gravação bidirecional com o veículo. A nova versão entrega uma interface ainda mais amigável e é totalmente in-

tegrado com o iFleet Smart. Este, por sua vez, é um equipamento que, através de sensores inteligentes, detecta sinais de fadiga, troca de faixa, comportamentos inadequados na direção, como distração e uso de celular, uso de cigarro, e até mesmo riscos iminentes de acidente. Todas as informações são enviadas em tempo real ao servidor que, em caso de anormalidades, emite alertas à central de monitoramento e ao motorista.

IVECO mostrou consolidação do portfólio de produtos e serviços

Na Fenatran 2019, foi apresentada a nova linha Daily 2020 da IVECO. Segundo a empresa, o veículo revolucionará o segmento como “nova referência” para o transporte de cargas e passageiros do Brasil, de 3,5 toneladas a 7 toneladas. A nova Daily, que começa a ser comercializada no segundo trimestre de 2020, teve mais de 230 mil horas de desenvolvimento e mais de 150 diferentes tipos de testes, realizados por meio de protótipos na estrutura da montadora em Sete Lagoas, MG. “A Daily está moderna e interativa, mas mantém conceitos de sucesso, como a estrutura em chassi com longarinas em perfil ‘C’ de 5 mm, para proporcionar robustez e durabilidade incomparáveis”, destacou Thiago Carlucci, diretor de Marketing da IVECO para a América do Sul. O novo interior foi projetado para privilegiar a ergonomia e incluir um

novo “pacote tecnológico” digno de um automóvel premium, disse o diretor. O veículo mantém o motor FPT Industrial de 130 a 170 cavalos, com alta performance e baixo consumo de diesel. E, para melhorar ainda mais a redução no consumo de combustível, a nova Daily conta com o botão EcoSwitch, sistema que, quando acionado pelo motorista, reduz ainda mais o consumo e as emissões de poluentes por meio da alteração do mapeamento do motor. A segurança fica por conta de novos dispositivos e tecnologias de série: ESP (programa eletrônico de estabilidade), assistente de partida em rampas (hill holder) e controle de tração (ASR), entre outros benefícios. Destaques, também, para o sistema multimídia, com tela de sete polegadas, que amplia a integração “homem/máquina” com funções ativadas pelo reconhecimento de voz e tela touchscreen, que conta com Android Auto e Apple Car Play, e o ar-condicionado automático digital. No segmento de médios, a marca apresentou os

novos Tectors de 9 e 11 toneladas. “Desenvolvemos esses modelos pensando nas necessidades do cliente, com o melhor trem de força, cabine e custo operacional da categoria. Destaco o baixo consumo de combustível e o con-

forto da cabine, que foi projetada para proporcionar uma melhor experiência a bordo para nossos clientes”, afirmou Ricardo Barion, diretor Comercial da IVECO. Já no segmento dos semipesados, o destaque foi o Tector Auto-Shift, com transmissão automatizada de 10 velocidades e funções exclusivas desenvolvidas pela IVECO. A linha Tector também é nova, seu novo visual está alinhado com o design de produtos global da marca. Destaque para o Tector 17-300 T, novo cavalo mecânico desenvolvido para aplicações de até 36 toneladas, com carreta de dois eixos, tendência no transporte rodoviário de cargas volumosas. A família Tector vai de 9 a 31 toneladas, com diferentes configurações de transmissão (automatizada e mecânica), de cabine (curta, leito, baixa e alta), e também de tração (4x2, 6x2, 6x4, 8x2 e trator). Fechando o portfólio da IVECO estão os pesados Hi-Road e Hi-Way. O Hi-Road, com potências de 360 a 440 cavalos, tem cabine moderna e um visual semelhante ao seu irmão Hi-Way, que por sua vez tem uma cabine maior e potência de até 560 cavalos. Já em se tratando da integração entre o transportador e o caminhão, foi mostrado o IVECO Connect, sistema de telemetria e conectividade inteligente que agrega, em uma única ferramenta, importantes funções. O sistema monitora, minuto a minuto, o desempenho, as funções e até o comportamento do motorista ao dirigir.



Pósitron Stoneridge levou ao evento soluções de rastreamento

A Pósitron, empresa do Grupo Stoneridge, apresentou lançamentos e soluções em serviços de rastreamento na Fenatran 2019. Entre as novidades, uma tecnologia que traz ainda mais performance para as soluções de rastreamento: a migração total dos seus datacenters no Universo IoT e Cloud – Amazon Web Services (AWS), hoje conhecidos como computação em nuvem. “Investimos US\$ 2 milhões em plataforma IoT, Cloud e desenvolvimento de protocolos de comunicação MQTT, para garantir escalabilidade em novas soluções logísticas com segurança e ampla possibilidade de customizações. Além do novo equipamento de rastreamento desenvolvido no Brasil com tecnologia 4G CAT M1 para Europa e Estados Unidos e lançamento no Brasil estimado para o primeiro semestre do próximo ano”, afirmou Obson Cardoso, diretor de operações da Unidade de Rastreamento da Pósitron Stoneridge. As soluções de Carga, Carga SAT, Telemetria CAN, Jornada de trabalho, Gestão de frota e RFID para gestão e segurança da frota estarão disponíveis na plataforma IoT AWS. Durante a Fenatran 2019, outros lançamentos apresentados pela Pósitron Stoneridge foram o Teclado Android Touch e o Rotograma Falado. O produto atua como copiloto eletrônico do



motorista na prevenção de acidentes, com mensagens em áudio relevantes no trajeto e alertas configuráveis. Outros lançamentos foram as novas Iscas descartáveis com redundância SIGFOX, equipamentos de alta performance com redundância em radiofrequência com tecnologia SIGFOX e RF433, modem de alta geração, receptor GNSS de alta sensibilidade e otimização no tempo de carregamento da bateria.

Câmaras de vídeo nos caminhões –

A Pósitron também apresentou um investimento inédito no país: a substituição dos retrovisores da frota de caminhões por câmeras de vídeo. A novidade será testada pela ALE, quarta maior distribuidora de combustíveis do país, por meio da Central de Logística Integrada (Celig), que busca otimizações logísti-

cas de cargas e fretes, oferece soluções em monitoramento de frotas, rastreamento veicular, atendimento a emergências e gerenciamentos de riscos. No evento, um caminhão da ALE com a nova tecnologia ficou em exposição no estande da Pósitron. De acordo com o diretor de Operações da ALE, Eduardo Dominguez, a segurança no transporte de combustíveis é um dos aspectos fundamentais para a empresa. “Por isso, temos investido continuamente em equipamentos e em tecnologias que busquem a preservação da vida, prevenção de acidentes, preservação ambiental e que atendam, da melhor forma, às necessidades dos nossos clientes por meio da Celig. Temos boas expectativas com relação a essa nova tecnologia que está em fase de testes”, completou.

PETRONAS promoveu tour virtual ao Centro de Excelência em Pesquisa e Tecnologia

Uma das líderes no mercado latino-americano de lubrificantes para tecnologia de fluidos automotivo e industrial, a PETRONAS Lubrificantes Brasil (PLB) exibiu o PETRONAS Urania com a tecnologia ViscGuard™, principal produto no segmento de mo-

tores a diesel para serviços pesados. Entre seus diferenciais está a capacidade de controlar os depósitos do motor e o desgaste abrasivo. Durante a Fenatran 2019,

exposições interativas permitiram que os visitantes do estande aprendessem mais so-

bre a linha de produtos e serviços e conhecessem a história e as realizações da marca. Isso incluiu uma visita virtual ao Centro de Excelência em Pesquisa e Tecnologia PETRONAS para a América Latina, localizado em Contagem, MG, uma das instalações mais sofisticadas da região para o desenvolvimento e produção de fluidos, lubrificantes e graxas industriais.



Soluções para gerenciamento de frotas foram destaques da ValeCard

Com a meta de fechar 2019 com crescimento de 25% em seu faturamento, a ValeCard, empresa de meios de pagamento e gestão de frota, esteve presente na Fenatran 2019 apresentando soluções para o mercado de transporte logístico. Foram três os lançamentos. O primeiro, Frota Pesada, permite economia com abastecimento de frota. Os valores são negociados com toda a rede credenciada da companhia, e a empresa de carga pesada recebe os descontos nos preços de combustíveis, podendo economizar até 27% com abastecimento. Além disso, a solução permite controle de todos os custos com abastecimentos, evitando possíveis fraudes e desperdícios, por meio de um sistema online e parametrizável conforme a realidade e necessidades da empresa. Com o Frota Segura, o cliente tem todo suporte para acesso a relatório e banco de dados, negociação de preços mais competitivos, treinamento, bonificação e orientação aos motoristas, renovação de frota no momento adequado, adequação de frota a cada operação e visibilidade sobre o melhor combustível. Também tem controle para bloqueio de ações indevidas antes mesmo que elas ocorram, restrição específicas para o abastecimento e possibilidade de restringir transações do cartão de acordo com a localidade desejada. Todo gerenciamento pode ser realizado também via aplicativo mobile. Outro lançamento foi o Cartão logística, com o qual é possível obter crédito online 24 horas por dia em qualquer lugar do país, realizar saques em dinheiro e fazer transferência para conta bancária pelo portal e também pelo celular, com central de relacionamento 24



horas por dia. O Cartão Logística reúne vantagens para transportadores, embarcadoras e motoristas e oferece praticidade e segurança para adiantamentos e pagamentos de frete. Por sua vez, o terceiro lançamento, Gestão de Multas, é uma solução que permite controlar documentos, multas e pontuações dos condutores da frota e realizar serviços especializados em uma única plataforma, como acesso a débitos, incluindo multas, IPVA e licenciamento de todos os órgãos de trânsito do Brasil. O contratante

tem acesso às multas dos veículos dias antes de receber pelos Correios, e a informação chega até o gestor de forma digitalizada, organizada e antecipada para evitar a não Indicação do Conductor (NICs) e facilitar o processo de indicação de condutor. Possibilita também consulta à pontuação e validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) dos motoristas e certificados, além de todas as informações cadastrais da frota (como placa, RENAVAM, chassi, marca, ano, modelo, gravame).

Senior se destacou com plataforma de otimização logística

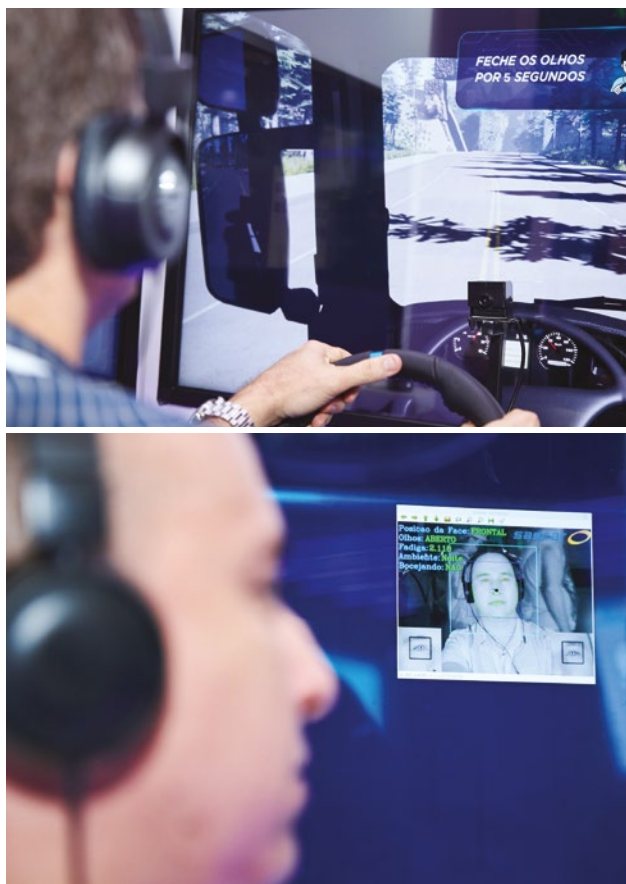
Além de seu pacote de produtos, a Senior levou para a Fenatran outras soluções que contribuem com o processo de Transformação Digital. Atenta às demandas do mercado, a empresa desenvolveu uma solução que pode reduzir até 25% os custos com transportadoras, contribuindo com o aumento da competitividade – a plataforma de otimização logística, que oferece suporte em três pilares: planejamento de rotas e viagens, torre de controle e gestão de pátio e agenda-

mento. De acordo com o Head de Logística da Senior, Anderson Benetti, esse pacote de ferramentas traz benefícios em curto prazo, aumentando a produtividade dos veículos, reduzindo o tempo de planejamento de rotas e viagens e permitindo acompanhar as entregas em tempo real, prevendo se terá algum atraso mesmo antes que ele aconteça.



Sascar lançou câmera de direção inteligente

A Sascar chegou a 22ª Fenatran tendo como lançamento a câmera de direção inteligente. Unindo a tecnologia de telemetria ao sistema de câmeras inteligentes, a solução identifica, de maneira rápida e eficiente, comportamentos de risco ao volante e cria avisos instantaneamente. A partir de alertas enviados em tempo real ao gestor da frota, decisões mais assertivas e imediatas podem ser tomadas. O objetivo é trazer aumento significativo da segurança operacional. A união do vídeo



à telemetria permite, além da mensuração de dados mecânicos do veículo, o monitoramento do comportamento do motorista. Cansaço excessivo, invasão de faixas, vícios de condução, ultrapassagens inseguras, são alguns dos comportamentos de risco captados pela ferramenta, que em tempo real emite relatórios e disponibiliza os vídeos para que o gestor da frota tome a melhor decisão.

Veloe destacou o seu vale-pedágio

O mercado corporativo é de extrema importância para a Veloe, unidade de negócios para pagamento automático de pedágios e estacionamento da Alelo, bandeira especializada em benefícios, incentivos e gestão de despesas corporativas. Por isso, a empresa anunciou o lançamento do vale-pedágio, um recurso que permite o maior controle de gastos das empresas com pedágios. “Com esta solução, o cliente calcula os custos que um caminhão terá em determinado trajeto e carrega a sua conta Veloe com o valor preciso. Isso evita desvios de rotas e mais planejamento, além do atendimento à Lei do vale-pedágio”, explicou Petrus Moreira, superintendente de Produtos e Finanças da Veloe. Uma das grandes facilidades do vale-pedágio é que, caso o transportador não utilize todo o valor do saldo disponível, a empresa de transporte não perde os recursos. Os valores ficam acumulados e podem ser devolvidos futuramente. “Além disso, o cliente pode acompanhar a rota feita pelo motorista e obter informações sobre as passagens nas praças de pedágios. Isso sem falar na economia de tempo e dinheiro que ele vai ter”, disse Moreira.



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

Vipal Borrachas oferece soluções para gerar economia através da gestão de pneus

Entre os aspectos destacados pela Vipal Borrachas, fabricante mundial de produtos para reforma de pneus, na Fenatran estiveram o diagnóstico para evitar perda precoce das carcaças, os testes comparativos para encontrar o melhor desenho e composto para cada aplicação, os treinamentos e capacitações para os diferentes níveis da frota, entre outros. Afinal, conforme salientou Guilherme Rizzotto, diretor Comercial e de Marketing da empresa, o pneu funciona como um agente fiscalizador do veículo, apontando o que está funcionando e o que não é, assim, mostrando onde se pode economizar. “A gestão de pneus dá uma visão que oferece um olhar amplo no que se refere aos gastos de uma frota.” Rizzotto disse que “é possível usar o pneu como um ‘dedo-duro’ da ausência ou ineficácia da manutenção, bem como do uso inadequado do equipamento durante a condução.” O diretor da Vipal ainda ressaltou que “operar com prevenção e acompanhar o desenvolvimento dos pneus para saber do seu desgaste e situação são muito importantes para os transportadores, pois diminui os riscos com custos desnecessários, além de ser essencial para manter um equilíbrio interno na gestão da empresa de transporte”. Seguindo o conceito de oportunizar menor custo ao transportador por meio da gestão dos pneus, estiveram entre os produtos em destaque na Fenatran a linha de Bandas ECO, produzidas com compostos especiais de borracha de alta tecnologia, que proporciona economia de até 10% de combustível, de acordo com a empresa. Também, o Manchão Aramida, segundo Rizzotto extremamente resistente



a impactos e, ao mesmo tempo, mais leve e flexível que os manchões tradicionais, o que dificulta o surgimento de vincos na área reparada. Produzido com fibra de aramida, reforço têxtil utilizado em coletes à prova de bala e cintos de segurança, que é cinco vezes mais resistente que o aço, garante menor interferência no balanceamento dos pneus. Igualmente, marcaram presença dentro do estande pneus reformados com as bandas da Vipal e a linha de reparos, aptos a todos os tipos de pneus. Com o mesmo intuito de aperfeiçoar os serviços valendo-se de tecnologia e qualidade de forma a resultar em economia para o transportador, o Protrans, Programa de Orientação ao Transportador, exclusivo para clientes da Vipal Rede Autorizada, é capaz de promover avaliações completas dos pneus. Ele aponta os melhores caminhos para rodar com mais segurança, desempenho e o menor custo por quilômetro possível. Já o Pneuplus é um software de gestão da vida dos pneus para ajudar as frotas a economizarem. Também desenvolvido exclusivamente para clientes da empresa, acompanha tudo o que acontece com os pneus, além de programar

inspeções e manutenções sempre que necessário. Outra resposta que a Vipal traz aos transportadores é a de “como qualificar as equipes”. Para isso, a empresa conta com a Univipal, onde seus parceiros passam por cursos e treinamentos (presenciais ou in loco) nas áreas técnica, comercial e de gestão, que melhoram o atendimento a toda a cadeia produtiva. Como um de seus treinamentos de maior referência, a Univipal tem o curso de Gestão de Pneus, dirigido a proprietários de transportadoras, controladores de frotas e equipe de manutenção, e que tem por objetivo proporcionar maior conhecimento sobre pneus, processo de reforma e cuidados básicos com a manutenção dos mesmos. Ainda no que se refere a serviços, a Vipal levou à Fenatran informações sobre o seu programa de reforma qualificada e garantida, o RQG. “Mais abrangente garantia do segmento, dá direito à reposição imediata em caso de defeito por falha de produto ou de processo até a terceira reforma das 16 principais marcas do mercado, além de oferecer ao frotista atendimento completo em qualquer reformadora da Vipal Rede Autorizada”, completou Rizzotto.

Volvo destacou caminhão mais rápido do mundo e a Série Especial do FH

O Iron Knight (Cavaleiro de Ferro), considerado o caminhão mais veloz do mundo, esteve entre as atrações da Volvo na Fenatran. Foi a primeira vez que o veículo, detentor de dois recordes mundiais (de 0 a 500 m e de 0 a 1.000 m), homologados pela Federação Internacional de Automobilismo (FIA), participou de um evento fora da Europa. Com motor de 2.400 cavalos e torque de 6.000 Nm, o Iron Knight foi produzido para demonstrar a capacidade da marca de extrair desempenho excepcional de seus veículos. “O caminhão, feito para mostrar a alta resistência do trem-de-força em condições extremas, usa a mesma transmissão I-shift e tem um motor com os mesmos componentes internos dos motores que equipam nossos modelos de produção regular, mas com preparação que atinge potência quase cinco vezes superior”, assegurou Alcides Cavalcanti, diretor comercial de caminhões. Outro destaque foi um FH da série especial em comemoração aos 40



anos da Volvo no Brasil. Inspirado no primeiro caminhão produzido pela marca no país, em 1980, o modelo é uma edição limitada de 40 veículos. “Com uma configuração única, é equipado com o que há de mais avançado em tecnologias de transporte”, disse Cavalcanti. Pintado na cor White Sky e com faixas laterais inspiradas no N10, o FH 40 Anos é um modelo Top Class, reunindo o que há de melhor em atributos de conforto, performance, comunicação e segurança.

A Volvo mostrou, ainda, toda a sua linha de caminhões com a nova tecnologia de Aceleração Inteligente. Segundo a empresa, os avanços fizeram o FH ficar até 10% mais

econômico. Um novo software de motor, novos componentes internos e um lubrificante mais avançado reduzem ainda mais os custos operacionais da linha 2020 dos caminhões Volvo FH, FM e FMX. Novos algoritmos identificam a necessidade real de torque e potência conforme a topografia e a carga, controlando a injeção de combustível de forma muito precisa para reduzir o consumo.

Serviços conectados, como a Manutenção Inteligente Volvo e a Gestão de Combustível, criadas para baixar os custos do transporte e diminuir o número de paradas não planejadas dos caminhões, também foram exibidos pela montadora.

Scania reforçou compromisso com sistema de transporte mais sustentável

A Fenatran 2019 marcou a primeira grande feira de exposição da Nova Geração de caminhões da Scania, que começou a ser entregue em fevereiro deste ano e demonstrou,

na prática, até 12% de economia de combustível em comparação à geração anterior. As novidades apresentadas foram dois pesados mais sustentáveis, um movido a gás natural veicular (GNV) e/ou biometano e outro 100% a gás natural liquefeito (GNL) e/ou biometano. O estande, que contou com 13 caminhões – sendo duas Edições Especiais (V8 50 anos e Scania Vintage) –, esteve todo conectado por uma grande e tecnológica espiral de led, apresentando o novo conceito de soluções personalizadas de produtos, serviços e alternativas financeiras via sistema TMA (Tailor Made for Application). Outras atrações foram dois motores, um de 7 litros da linha urbana/regional, de semipesados,



e outro V8 a gás para grupos geradores de energia, um mercado de grande potencial. Também fez parte do estande da marca a Split Cabin, uma cabine S (a primeira da marca com piso plano) aberta para o público conhecer os benefícios de conforto e ergonomia; a área Apaixonados por Scania, um lugar de livre acesso, entretenimento e distribuição de brindes; e o Espaço Inovação, de tendências e tecnologias Scania para o futuro. “A proposta da Scania para a Fenatran 2019 foi ‘Mudar o Mundo do Transporte’ em parceria com o cliente. Assumimos um acordo global de liderar a transformação para um sistema de transporte mais sustentável. É comprometimento público, não apenas promessa. E o

visitante comprovou isso num estande tecnológico e amigável, que apresentou as soluções de forma interativa e detalhada”, afirmou Márcio Furlan, gerente Marketing e Comunicação da Scania no Brasil.

Gás Natural Veicular – Durante o evento, a montadora vendeu o primeiro caminhão movido a Gás Natural Veicular (GNV) ou biometano da Fenatran. O modelo R 410 foi adquirido pela RN Logística, de São Paulo, e será usado na rota São Paulo-Rio de Janeiro para o transporte de produtos da francesa L’oreal. A redução de emissões de CO₂ pode chegar a até 15% em comparação a similares a diesel, se abastecido com GNV, e até 90% se o combustível for o biometano. Os inéditos caminhões pesados Sca-

nia, movidos a gás natural veicular (GNV) ou gás natural liquefeito (GNL), têm 410 cavalos de potência e são vocacionados para médias e longas distâncias. As configurações de tração 6x2 são as ideais para atuar no transporte de cargas. Seus motores são Ciclo Otto (o mesmo conceito dos automóveis) e 100% a gás (natural ou liquefeito) e biometano, ou mistura de ambos. Os motores não são convertidos do diesel para o gás, eles têm garantia de fábrica e tecnologia confiável, com desempenho consistente e força semelhante ao caminhão a diesel. Além de serem 20% mais silenciosos. Saiba mais sobre o primeiro caminhão movido a biometano do Brasil, da Scania, no site da **Logweb**, através do campo de busca.

Primeiro caminhão sem retrovisores externos da América Latina é da Mercedes-Benz

A Mercedes-Benz lançou na Fenatran o primeiro caminhão sem retrovisores externos convencionais da América Latina. No lugar deles, está o MirrorCam, sistema digital com câmeras que transmite imagens captadas em uma área de até 250 metros, oferecendo, ainda, a função “vista para manobra”, que permite otimizar o campo de visão em velocidades abaixo de 10 km/h. A novidade é um dos opcionais do Novo Actros, que entrará em operação em 2020. “Os retrovisores digitais irão oferecer uma visibilidade muito melhor da área ao redor do caminhão e do implemento, trazendo ainda mais segurança para o motorista, veículo, carga, tráfego e pessoas na via”, ressaltou Roberto Leoncini, vice-presidente de Vendas e Marketing Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. Além disso, a tecnologia permite reduzir o consumo de combustível, graças aos ganhos aerodinâmicos das pequenas câ-



meras externas. Outra vantagem é a segurança e comodidade durante a noite. “Mesmo com as cortinas internas da cabine fechadas, o motorista pode acionar o sistema a qualquer hora, monitorando o entorno do caminhão sem precisar sair da boleia”, explicou.

Logo na abertura da Fenatran, a Mercedes-Benz vendeu os primeiros cinco Actros sem retrovisor externo para a Fagundes Construção e Mineração, maior frotista de Actros no Brasil e um dos maiores do mundo, com cerca de 500 caminhões dessa linha de extrapesados na frota. A empresa irá utilizar os

veículos no transporte de cargas pesadas e em carretas basculantes. O MirrorCam é apenas uma das inovações do Novo Actros, que também será pioneiro em lançar no país o ABA 5 de série, único sistema que freia automaticamente o caminhão quando identifica pedestres, veículos e obstáculos estáticos e móveis à sua frente. Considerado o primeiro caminhão digital do mercado, ele traz inovações em conectividade, como dois painéis digitais, espelhamento de celular via Apple CarPlay ou Android Auto, recarga sem fio e outros recursos. Outra novidade no novo modelo é a inédita



cabina, que amplia o espaço interno para o motorista e acompanhante, garantindo conforto, ergonomia e bem-estar a bordo. Outros destaques são a altura interna, que chega a 1,84 metros, facilitando a movimentação, e o design mais aerodinâmico, contribuindo para a redução de consumo de combustível.

“Desenhamos uma nova cabina de caminhão totalmente diferente de tudo o que o mercado já viu, muito mais interativa e conectada. Além de mais espaço interno, a partir de 2020, o Novo Actros terá dois painéis digitais e tela touch screen para um deles, espelhamento de celular e recarga por indução”, garantiu Leoncini. O modelo também inova com a partida por botão. A chave fica no bolso do motorista, por exemplo, bastando apertar o botão no painel por 5 segundos ou pisar no freio ao pressionar o botão para acionar o motor.

Outra novidade é que a marca foi a primeira a disponibilizar um caminhão com direção autônoma (o Atego 2730 6x4) para test-drive na Fenatran. Nessa experiência, realizada em parceria com a Grunner, empresa de tecnologia para o campo, os motoristas puderam testar como funciona o caminhão com direção autônoma que opera juntamente com as colhedoras no campo. “Com ajustes de bitola, georreferenciamento e direção autônoma, os modelos Atego que são equipados com câmbio au-

tomatizado asseguram precisão na operação, evitando o pisoteio das linhas de plantio”, disse Leoncini. Com capacidade para até 14 toneladas de carga líquida, o Atego 2730 6x4 com direção autônoma é equipado com o motor Mercedes-Benz OM 926 LA de 286 cv de potência a 2.200 rpm. A transmissão automatizada MB PowerShift G211 de 12 marchas foi desenvolvida para aplicações off-road.

Braspress – Além do negócio fechado com a Fagundes Construção e Mineração, a montadora vendeu durante a Fenatran 40 furgões da Nova Sprinter para a Braspress. A linha de veículos comerciais leves da Mercedes-Benz também foi lançada no evento. “Os furgões Street têm boa capacidade cúbica de carga, pouca restrição à circulação e muito boa manobrabilidade nas áreas urbanas”, disse Urubatan Helou, diretor-presidente da Braspress.

A Nova Sprinter chega ao mercado com mais potência e torque para o motor OM 651 CDI, tendo como foco a melhor performance do veículo. Com isso, o portfólio da nova linha agora é formado pelos modelos 314 CDI Street, 416 CDI e 516 CDI, com 220 kg a mais de PBT na versão 416, aumentando a capacidade de carga do veículo. Outra questão é a redução do consumo de combustível. No caso do modelo de 3 toneladas, o consumo reduziu 20% em comparação ao modelo anterior.

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

Kenworth T680 fez parte das novidades da DAF

O estande da DAF Caminhões Brasil foi cenário para a exposição dos modelos DAF CF e LF rígidos, de uma edição especial exclusiva para a Fenatran do XF105 Serie silver, do modelo CF85 rodoviário e na configuração off-road e do Kenworth T680. A empresa também apresentou novidades na linha Multimarcas TRP, uma loja de produtos DAF exclusiva para a Fenatran e, também, condições especiais do Banco Paccar Financial para aquisições durante a feira, além do consórcio nacional. Comercializado na Europa, onde registra excelentes números de vendas, segundo a empresa, o modelo médio LF chega ao Brasil com implementação box e, também, sob o conceito de oficina móvel – serviço que será lançado em breve na Rede DAF. Equipado com o motor Paccar PX-7, de 6,7 litros e potência entre 200 cv e 360 cv, o caminhão ficou exposto durante a feira, porém não há previsão de lançamento no Brasil.

O CF85 com chassi rígido, tração 6x4 e cabine Space também fez parte das novidades. Montado com uma caçamba voltada ao segmento de construção, pode ser configurado como 6x2 e 8x2 e equipado com os motores Paccar MX-11, de 10,8 litros, ou MX-13, de 12,9 litros. A potência varia entre 390 cv e 530 cv, e as opções de transmissão se dividem entre 12 e 16 velocidades. Há oferta de câmbio manual com 16 marchas. Outro caminhão que foi destaque é o Kenworth T680. Apenas como modelo de exposição, o extrapesado do Grupo Paccar é equipado com motor Paccar MX-13 (de 12,9 litros) e potência entre 405 cv e 510 cv. Câmbio automatizado de 12 velocidades e sistema otimizado de economia de combustível fazem parte dos seus atributos.

A DAF apresentou, ainda, em primeira mão, duas unidades da série

especial do XF105. Como diferencial, o caminhão traz bancos revestidos em couro, para-lamas na cor da carroceria, rodas de alumínio e visual exclusivo. Esta versão exclusiva é 6x4, tem cabine Super Space Cab, a mais espaçosa da categoria, e motor de 510 cv. Um terceiro XF105 também esteve exposto no estande. Com cabine Space Cab, o caminhão foi equipado com os lançamentos TRP, como ar-condicionado de teto e rodas de alumínio. O CF85 aparece também nas versões Space Cab e off-road. Voltado à aplicação canavieira e madeireira, a linha fora de estrada foi desenvolvida em parceria com a matriz, na Holanda, e conta com capacidade técnica liberada para 125 toneladas (CMT).

A configuração de aplicação rodoviária do CF85 também marcou presença na feira. Lançado no país no final de 2015, o pesado é voltado ao transporte de curtas e médias distâncias. Seu trem de força é equipado com o motor Paccar MX de 12,9 litros e o freio motor de 430 cv.

E-commerce – Outra novidade é o e-commerce da montadora, que chega em dezembro ao país para facilitar a compra de peças. Chamado de DAF webshop, a novidade estreia com exclusividade para os clientes da marca.

Mais um destaque na feira foi a apresentação do conceito de oficina móvel, que permite a manutenção preventiva ou corretiva do caminhão onde ele estiver, extinguindo a necessidade de deslocamento até a concessionária mais próxima. O resultado é uma maior disponibilidade da frota ao cliente e o aumento da agilidade no atendimento. Diferentemente do DAF Assistance, que continua em operação em todas as revendas da marca para atendimentos emergenciais, a Oficina Móvel funciona por agendamento diretamente na concessionária. O serviço permite ainda que o cliente tenha acesso a peças originais DAF e Paccar, e também à linha multimarcas TRP. Além dos caminhões DAF, toda a frota dos clientes pode ter acesso à manutenção da Oficina Móvel. “Levaremos a oficina até o cliente, com uma estrutura completa para executar os serviços no próprio local. O objetivo é facilitar a logística, além de permitir que o motorista desfrute da hora de descanso enquanto a manutenção é realizada. Nossa meta é entregar o mesmo atendimento de qualidade que o consumidor encontrará na concessionária, com mão de obra altamente qualificada”, explicou Luis Gambim, diretor comercial da DAF Caminhões Brasil.



VW anunciou produção dos primeiros caminhões elétricos brasileiros

A VW Caminhões e Ônibus deu um grande passo na viabilização da mobilidade elétrica oficializando seus parceiros para a produção dos primeiros caminhões elétricos brasileiros. Bosch, CATL, Moura, Semcon, Siemens, Weg, Meritor e Eletra fazem parte do inédito e-Consórcio no complexo de desenvolvimento e produção da VWCO em Resende, RJ. A celebração do nascimento do e-Consórcio ocorreu durante a Fenatran. O primeiro caminhão desenvolvido no Brasil a entrar em produção em série em 2020 é o e-Delivery 14 toneladas, concebido na configuração 6x2. O modelo traz novo conjunto de trem de força e arquitetura modular para atender todo o portfólio de veículos comerciais elétricos Volkswagen. O motor elétrico entrega até 260 kW de potência com autonomia de até 200 km, variando de acordo com as condições de operação. A recarga das baterias pode ser realizada de forma flexível (30% em 15 minutos ou 100% em 3 horas), de forma a atender às mais variadas demandas da operação, assim como a disponibilidade de infraestrutura. O e-Delivery 14 toneladas também traz sistema de leitura inteligente da massa transportada pelo veículo para ajustar o consumo de energia, em conjunto com o Eco-Drive Mode. Chassis, rodas e pneus seguem as características tradicionais e toda robustez da nova linha Delivery, compartilhando componentes da plataforma para garantir a sinergia e escala de componentes também com a família diesel, visando à consequente redução de custos. Na sequência será a vez do e-Delivery 11 toneladas somar-se à linha elétrica. “Essa iniciativa entra para a história da indústria automotiva mundial. Juntos, VWCO e parceiros, somamos forças para tornar



viável a produção e a aplicação dos primeiros caminhões elétricos desenvolvidos e feitos no Brasil”, afirmou Roberto Cortes, presidente e CEO da VW Caminhões e Ônibus. A empresa foi a primeira fabricante a testar, em condições reais de operação, um caminhão elétrico no Brasil. Pouco mais de um ano após a Cervejaria Ambev anunciar que terá mais de 1/3 da frota parceira composta por pelo menos 1.600 caminhões Volkswagen elétricos até 2023, maior anúncio do tipo no mundo, as duas empresas celebram conquistas para a viabilidade da distribuição elétrica.

Entre os caminhões Delivery a diesel, a VWCO também é pioneira: o caminhão leve mais vendido do Brasil estreia agora como Delivery 11.180 4x4, com tração especial e força para rodar em qualquer terreno. A novidade já entra para a história como a única da categoria com essa configuração para o transporte de mercadorias ou prestação de serviços específicos, diz a empresa. Disponível com entre eixo de 4.000 mm, a aptidão para encarar qualquer desafio se vê numa plataforma de carga mais alta, com comprimento de 5.600 mm, e toma forma também com o uso de suspensão dianteira e traseira reforçada e eixo traseiro com sistema de bloqueio no diferencial, para mais eficiência em terrenos acidentados e de baixa aderência.

Foi desenvolvido para permitir o uso do veículo como reboque e traz de série pneus de uso misto específicos (235/75 R17.5) para

operações com tração integral. O Delivery 4x4 se beneficia ainda das mesmas vantagens de sua versão 4x2. Tem o maior peso bruto total de sua categoria, com 10,7 toneladas. A agilidade em qualquer operação se garante com 175 cavalos de potência e torque máximo de 600 Nm numa ampla faixa de rotações.

Para as operações urbanas também tem inovação: os modelos VW Delivery 9.170 e 11.180, já líderes em suas categorias, contam com nova versão V-Tronic, que pode gerar um incremento no lucro operacional de cerca de 10%.

Por sua vez, a família Constellation combina novidades no design à robustez para o trabalho pesado com a gama de vocacionais Robust. Dentre os destaques está a evolução da transmissão automatizada V-Tronic, que equipa o Constellation 24.280. Acompanhando a demanda da automatização no segmento rodoviário, o modelo passa a contar com a caixa Eaton MHD de dez velocidades, que chega para ampliar o conforto e a produtividade das viagens de curtas e médias distâncias. Por fim, a linha MAN TGX estende sua lista de atributos com a suspensão pneumática, que passa a ser um opcional para os cavalo mecânicos nas versões 6x2 e 6x4. Logweb

Veja também as novidades em implementos rodoviários lançados na Fenatran na **Logweb**
Digital número 35 – em www.logweb.com.br – revista



LLamasoft e Opex Analytics

A LLamasoft, fornecedora de soluções corporativas para Tomada de Decisões Estratégicas em Supply Chain, anuncia a aquisição da Opex Analytics LLC, fornecedora de soluções de Inteligência Artificial baseada em Chicago, USA. A aquisição cria uma combinação de empresas que irá oferecer aplicações produtizadas e soluções inovadoras a empresas globais, acelerando a adoção de Inteligência Artificial com um profundo conhecimento em Machine Learning, otimização, simulação e outras capacidades de Analíticas Avançadas com o objetivo de melhorar a tomada de decisão nas organizações. A Opex Analytics continuará a operar sob a marca Opex Analytics, mas agora como uma empresa da LLamasoft.

VLI

Ernesto Pousada é o novo diretor-presidente da VLI – companhia de soluções logísticas multimodais e integradas. O executivo sucede Marcello Spinelli, que ficou no cargo até maio deste ano. Pousada exerceu cargos executivos no Brasil e no exterior, e antes ocupava a posição de CEO para a América do Sul na Ingredion. Atuou ainda em grandes empresas, como a Dow Chemical e a Suzano Papel e Celulose. É formado em engenharia mecânica pela Escola de Engenharia Mauá, com especialização em Administração e Negócios pela Fundação Instituto de Administração (FIA).

ID Logistics Brasil

Jerome Jacek é o novo diretor-geral da ID Logistics Brasil, substituindo Jesus Hernandes. O executivo francês esteve anteriormente comandando a filial da ID Logistics na Rússia e se reporta a Christophe Satin, COO do Grupo ID Logistics. Ele é diplomado pela Universidade de Ciências e Tecnologias de Lille e Lyon e tem cerca de 23 anos desenvolvendo e gerenciando equipes e negócios para empresas de varejo internacional e operadores logísticos na França, Espanha e Rússia. Na sua carreira executiva, esteve anteriormente na Decathlon International, Redcats, FM Logistic e como presidente da APM-Moscou, Associação de Gerentes e Presidentes de Empresas.

Cargill

Tem mudança na presidência da Cargill no País. Paulo Sousa, líder da divisão de commodities agrícolas na América do Sul, acumulará o cargo de presidente a partir de 16 de dezembro de 2019. Após 15 anos na companhia, sendo oito deles no comando da Cargill no Brasil, Luiz Pretti encerra um ciclo e segue sua carreira como presidente do Conselho da Amcham Brasil. Sousa iniciou sua trajetória como trainee na companhia em 1990, atuou em diversas áreas e negócios da empresa e, desde 2016, lidera a divisão de commodities agrícolas.



Caro Leitor
Na revista **Logweb Digital** você encontra **mais informações**, com matérias e reportagens **exclusivas**.

Acesse
www.logweb.com.br – revista

Aproveite!

anúncios

| | |
|----------------------|---------|
| Embragen Pharma..... | 13 |
| Golgi | 37 |
| Global Power | 9 |
| GLP | 5 |
| Intermodal | 18 |
| L Amorin..... | 51 |
| Lag Express | 39 |
| Logistique | 34 |
| Logweb/W6connect.. | 42 e 43 |
| Logweb..... | 55 |
| Modular | 17 |
| Moura | 2ª Capa |
| PLM | 11 |
| Prosegur..... | 4ª Capa |
| Retrak..... | 15 |
| TGA Logística | 7 |
| Toyota..... | 3ª Capa |
| TVH..... | 25 |

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

 **TOYOTA**
EMPILHADEIRAS

 /ToyotaEmpilhadeira

 /toyota-empilhadeiras

 ToyotaEmpilhadeiras

CARGAS ESPECIAIS



CONHEÇA A SOLUÇÃO COMPLETA PARA GESTÃO DE CARGAS DE ALTO VALOR AGREGADO.

O Grupo Prosegur, líder do mercado em logística de valores no Brasil, lança a Prosegur Log, empresa que chega para completar a oferta de serviço para cargas especiais e conta com o primeiro centro de distribuição dedicado à gestão de cargas de alto valor agregado. A solução completa integra todas as etapas, do transporte à armazenagem, com todo know-how de segurança do Grupo Prosegur. É a garantia da sua carga mais segura.



10 MIL METROS QUADRADOS DE ÁREA



REGIME DE FILIAL OU ARMAZÉM GERAL



ÁREA SEGREGADA BLINDADA



CÂMARA FRIA



14 MIL POSIÇÕES DE PALETES



SEGURANÇA TOTAL

 **0800 709 0220**

Entre em contato com a Prosegur e saiba
como contratar o serviço.



facebook.com/prosegur.brasil



twitter.com/prosegur_BR



www.prosegur.com.br

PROSEGUR
Log


PROSEGUR
Você pode confiar