



- **Logística Setorial: Alimentos e Bebidas**
- **Seguro de Cargas**
- **Torre de Controle**
- **Fornecedores de Supermercados**

R\$ 22,00

EMPILHADEIRA BYD RETRÁTIL RTR16

COM BATERIA
DE FOSFATO
DE FERRO LÍTIO

TECNOLOGIA
Lítio
FOSFATO DE FERRO

- ✂ Livre de manutenção
- 🔋 Recarga rápida
- 🔌 Maior autonomia
- 💰 As melhores condições de vendas e locação do mercado



RTR16



T50



Green Tug



ECB50



ECB70

As melhores condições de vendas
e locação do mercado.
Entre em contato.



www.byd.com/br

☎ 11 94232.4368
+55 19 3514.2550
vendas@byd.com



Em época de pandemia, logística faz a diferença

Como não poderia deixar de ser, o destaque desta edição é a logística com foco na pandemia do novo coronavírus, mais ainda na situação futura.

A começar pela nossa matéria de capa, que aborda os softwares de gestão, principalmente os de gestão logística, mostrando a importância da tecnologia no momento atual e posteriormente, no “novo normal”. Uma ampla análise que, além de tratar da logística, também abrange os vários segmentos que serão impactados pela tecnologia, principalmente neste momento em especial.

Outro destaque é o papel do seguro de cargas no pós-pandemia. Este deve ser preponderante, segundo os nossos entrevistados, considerando que, em um cenário onde os custos devem aumentar, as margens de lucro diminuir e as reservas para emergências desaparecer, ter garantida uma indenização em caso de sinistro pode ser uma questão de sobrevivência do negócio do cliente.

Outra pauta especial desta edição, “Fornecedores de Supermercados”, foca a importância das estruturas de armazenagem, dos paletes, das caixas e dos contenedores plásticos nas mudanças que estão ocorrendo agora e que também irão ocorrer futuramente.

Até a nossa tradicional matéria “Logística Seto-

rial”, nesta edição sobre o segmento de alimentos e bebidas, aponta para como será a logística futuramente, considerando inclusive o que mudou e o que veio para ficar. Enquanto os embarcadores da área, além de exporem suas operações, também falam sobre as ações tomadas em função da pandemia.

Por sua vez, a Coluna do SETCESP apresenta as medidas emergenciais trabalhistas em tempos de Covid-19, explicando-as detalhadamente e oferecendo subsídios para a atuação das empresas do setor nestes novos tempos.

Complementamos as matérias especiais da edição com as Torres de Controle logístico, que oferecem transparência, otimização de custos, agilidade e sincronização de dados, possibilitando criar padrões e monitorar desvios, levando as empresas a atuarem de forma preventiva e ágil.

Ainda damos destaques às atividades das empresas: o que estão fazendo, as novidades e as diferentes atitudes perante esta nova realidade.

Além disso, na seção “Modal Marítimo”, apontamos o que alguns portos vêm fazendo para se adequarem às novas exigências impostas pelo mercado, independentemente da situação de saúde.

Leia, aproveite. Mantenha-se informado. E cuide-se.

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 Luíz Nammur
jlammur@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

Log. Setorial

- 6 **ALIMENTOS E BEBIDAS:**
como será a logística
no segmento depois
da pandemia? O que
muda, o que veio para
ficar?
- 14 **EMBARCADORES DE**
ALIMENTOS E BEBIDAS:
uma logística que
requer cuidados
especiais

Softwares de Gestão

- 22 **PANDEMIA É**
OPORTUNIDADE PARA
VER A IMPORTÂNCIA
DA TECNOLOGIA NA
GESTÃO DO MUNDO
CORPORATIVO

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

- 20 **Coluna SETCESP**
Medidas emergenciais
trabalhistas em tempos de
Covid-19

- 30 **Perspectivas**
Seguro de cargas
deve apresentar papel
preponderante no
pós-pandemia

- 34 **Fornecedores de**
Supermercados
Estruturas de armazenagem,
paletes, caixas e
contentores são
fundamentais nas mudanças
que estão e irão ocorrer

- 42 **Tendência**
Torre de Controle bem
estruturada garante
visibilidade e proatividade nas
operações

- 47 **Movimentação de**
Materiais
Combilift adota visitas virtuais,
colhe bons resultados e
muda estratégia de atuação

- 48 **Veículos**
Primeiros caminhões movidos
a GNV/biometano do Brasil
serão usados na logística da
L'Oréal

- 50 **Fique por dentro**

49 Modal Marítimo

Infraestrutura e Integração

Estamos tomando todos os cuidados



Seguimos trabalhando para o país continuar a girar

**Em tempos de incertezas,
cuide para que o foco seja
criar suas próprias certezas**

Alimentos e bebidas: como será a logística no segmento depois da pandemia? O que muda, o que veio para ficar?

Algumas das mudanças que vieram na esteira da crise do novo coronavírus vieram para ficar. E devem mudar a logística do segmento e acrescentar outras exigências aos OLs e transportadoras que atuam no segmento, alguns dos quais estão presentes nesta matéria especial.

É dado como certo que a pandemia de Covid-19 representa a mais desafiadora crise desde a Segunda Guerra Mundial, e irá por à prova a capacidade humana de resiliência e reinvenção – enquanto indivíduo e enquanto sociedade.

Especificamente no caso da indústria de alimentos e bebidas, já é possível notar mudanças importantes no padrão de consumo das famílias a partir da quarentena recomendada por órgãos de saúde. Por exemplo, o maior movimento em mercados de bairros residenciais e, sobretudo, o incremento das vendas de alimentos e bebidas em plataformas online. Sem falar na correria dos primeiros dias para estocar estes produtos em casa.

Mesmo considerando o segmento de alimentos e bebidas estratégico ou essencial, não há como dizer que a sua logística passou ilesa por impactos em função do surto de Covid-19. Em todos os elos da cadeia de abastecimento do setor foi necessário adotar diversas medidas preventivas para proteção da saúde dos colaboradores, além de realizar um forte replanejamento das demandas para atender as medidas restritivas necessárias e manter a operação para os clientes.

“Esse replanejamento – diz Alexandre Barreto, diretor executivo



Barreto, da Ellece: O incremento de tecnologia e a produtividade na cadeia serão os principais fatores impactados na nova fase que surgirá pós-surto

da Ellece Logística –, apresentou impactos distintos nos diferentes canais de abastecimento atendidos pelos Operadores Logísticos e pelas transportadoras. Com exce-

ção do canal B2C (e-commerce), que teve um efeito positivo no cenário com relação ao aumento do volume em vendas, o canal B2B do médio-grande Varejo/Atacado, apesar de não ter tido interrupção no funcionamento das atividades, apresentou efeitos distintos, como ruptura no ressuprimento de alguns produtos específicos e oscilações dos volumes em vendas dos sortimentos de mercadorias.”

Já o B2B do pequeno-varejo (canal do food service – restaurantes/cafeaterias, etc.), teve mais impacto em todos os aspectos de abastecimento, com quedas nas vendas e consumo.

“Desta forma – prossegue Barreto –, todas essas variáveis geraram uma necessidade de rápida adaptação na logística do segmento de alimentos e bebidas, porém os aprendizados das medidas adota-



das neste período nos farão, sem dúvida, mais fortes para a retomada da economia.”

De fato, comenta agora Marcelo Caravieri Vicente, Supply Chain Commercial da Taglog Serviços Logísticos, uma inversão enorme nos hábitos de consumo da população está fazendo com que a logística procure alternativas para atender as duas pontas do segmento, ou seja, embarcador e consumidor.

As compras virtuais tomaram uma proporção muito grande em pouco tempo, os consumidores estão indo menos aos grandes varejos e há um movimento maior em mercados de bairros residenciais.

“A reação dos OLs e transportadoras precisa ser na mesma medida e direção. Dentro desta análise, a logística B2C está demandando maior agilidade e pontualidade, enquanto a B2B demanda menor custo, atendi-



Vicente, da Taglog: O e-commerce terá um incremento substancial em todas as frentes de negócios e a logística terá a premissa de distribuir produtos seguros

mento especializado e setorizado. É preciso entender o momento de cada cliente, ou seja, como vão se comportar em relação à produção, horários, rotas e se adaptar ao cenário atual”, diz Vicente.

André Machado, CEO da Vex Logística de Transportes, lembra que em março houve um volume extremamente alto em função da corrida aos supermercados para estocagem de alimentos, bebidas e produtos de higiene. O volume cresceu 35% comparado ao ano passado, pegando toda a cadeia de surpresa.

“Observamos que modelos de abastecimento automático tiveram alto índice de erro, pois a concentração em categorias específicas – álcool em gel, papel higiênico, etc. – nunca havia ocorrido antes nesta magnitude. Passamos a trabalhar com forecast diário, observando atentamente a venda de clientes e obtendo a maior quantidade de informações possíveis de agentes governamentais, indústrias e pontos de venda”, diz Machado.

“Nota-se uma elevação no volume de cargas deste segmento.

Monitoramento e visibilidade logística



O HODIE dá visibilidade completa da operação logística, desde a colocação do pedido, passando por análise de crédito, aprovação, agendamento, ocorrências, até a entrega no cliente.

Venha conhecer nosso showroom e ver na prática como será sua **Torre de Controle**.

AGENDE UMA VISITA

SUÍTE DE APLICATIVOS HODIE

Hodie Pedidos

HodieWeb

Hodie Reversa
Controle de Logística Reversa

Hodie KPI

Hodie APP

APP Motorista

HodieBooking
Controle de agendamento de cargas

HodieFrete
O TMS do embarcador

Hodie GPS

Hodie Control Tower

A preocupação é com a reposição de seus estoques para uma pronta entrega”, acrescenta Álvaro R. Moraes, diretor de Operações da Transbrasa Transitária Brasileira.

Pelo seu lado, Renato Mantoani, diretor Comercial e Operacional da Dallogs Express Logística, comenta que o varejo de alimentos é muito grande e escalonado em relação ao seu porte. “Percebemos que o pequeno e médio varejo tiveram, sim, bloqueios em seu recebimento, prejudicando o abastecimento se comparado a tempos normais.”

Especificamente no caso da Log-In Logística Intermodal, o diretor comercial Mauricio Alvarenga relata que logo no início da pandemia registraram um aumento no volume de alimentos transportados via cabotagem, o que, depois da segunda semana, voltou ao normal. “Por outro lado, foi perceptível também queda no volume transportado de bebidas. Isso está relacionado, em minha opinião, ao fato de bares e restaurantes e os eventos coletivos estarem paralisados e o consumo ter diminuído”, acrescenta.



Rosemary, da Confiancelog: Já que o setor passou a ser visto como essencial, é hora de rever as normas de restrição ao tráfego, adotando normas diferenciadas



Foto: Edu Deferrari

Hoerde, da Diálogo: Não só o setor de alimentos e bebidas, mas o varejo e o e-commerce como um todo devem apresentar mudanças significativas

Futuro

Considerando o que se tem vivido nesta pandemia, e as necessárias adaptações logísticas, ficam no ar duas perguntas: A logística no segmento de alimentos e bebidas irá mudar após este surto? Mais ainda, a logística neste segmento nunca mais será a mesma, depois deste surto?

Luciano Candemil, presidente da Austral Logística, vai pelo óbvio: haverá uma maior preocupação

com a prevenção a doenças infecciosas.

Rosemary Panossian, sócia-diretora da Confiancelog Armazenagem, Logística e Transporte, afirma que, com certeza as mudanças virão, já que as pessoas estão desenvolvendo habilidades digitais que não tinham antes, ou não utilizavam. Paradigmas serão quebrados, pois a conquista de facilidade e economia de tempo com as compras online vão empurrar o mercado nessa direção com mais velocidade.

É preciso modelar o negócio para o B2C (business-to-customer), diz a sócia-diretora da Confiancelog, acreditando que este surto vai fortalecer o setor, que passa a ser visto como essencial. “Acho, inclusive, que o setor deve aproveitar o pós-pandemia para rever as normas de restrição ao tráfego, com normas diferenciadas, pois ficou muito evidente a essencialidade.”

Também para Ricardo Hoerde, CEO da Diálogo Logística, não só o



setor de alimentos e bebidas, mas o varejo e o e-commerce como um todo devem apresentar mudanças significativas.

Certamente haverá uma transformação importante na área de logística – diz ele –, tanto para a compra de bebidas e alimentos quanto para outras demandas, uma vez que a expansão da pandemia está provocando uma necessária aceleração nos processos de inovação e digitalização dos serviços prestados pelas transportadoras e OLs. O segmento deverá sair fortalecido e mais valorizado por conta do surto de coronavírus, até porque as próprias empresas estão observando o quanto elas precisam de parceiros importantes para continuar realizando as entregas para os seus clientes, sem que eles precisem sair de casa ou manter contato com outras pessoas, se expondo a um maior risco de contágio.

“De forma geral, todas essas adaptações adotadas para suportar este período de pandemia farão com que as empresas que conseguirem suportar a crise saiam mais fortalecidas. Sem dúvida, o incremento de tecnologia e a produtividade na cadeia serão os principais fatores impactados na nova fase pós-surto. A cadeia logística em si já vinha sinalizando a necessidade de adaptações para acompanhar as tendências de reduções de estoques e aumento significativo da capilaridade das entregas devido o efeito natural do canal B2C (e-commerce). Esta nova realidade está fazendo com que as empresas inovem e empreendam no sentido de uma logística cada vez mais eficiente com tecnologia e produtividade.”

Ainda na visão de Barreto, da Ellece, a logística permanecerá constantemente se adaptando às mudanças impostas pelas tendências e ameaças como essa que estamos vivendo pelo surto da Covid-19. A evolução tecnológica é algo que vem rompendo barreiras numa ve-



Alvarenga, da Log-In: No início da pandemia houve aumento no volume de alimentos transportados via cabotagem, e depois da segunda semana, voltou ao normal

locidade cada vez mais acelerada. “Seguiremos com os aprendizados adquiridos no período e continuaremos nos adaptando rápido. O perfil das vendas no varejo no mundo vem migrando de forma muito agressiva para plataformas online, inclusive no segmento de alimentos e bebidas. As necessidades de mudanças e adaptações devem ocorrer com velocidade cada vez maior e as empresas que estiverem conectadas com as novas tendências terão uma vantagem competitiva”, completa Barreto. Também para Vicente, da Taglog, o setor precisará se adaptar à nova realidade. O momento é difícil e exige esforço de todos e, por outro lado, também é o momento de encontrar oportunidades que estão escondidas. “É fato que o setor de e-commerce terá um incremento substancial em todas as frentes de negócios e a logística terá a premisa de distribuir produtos seguros em qualquer lugar, tendo que suportar a cadeia de ponta a ponta.” Ainda segundo o Supply Chain Commercial da Taglog, claramente, quando existe um cenário de grandes mudanças na economia e que afetam indústrias e comércios, a logística é obrigada a se reinventar. Entretanto, muitas atividades retor-



AGVs

A popularização dos AGVs (veículos automaticamente guiados) é uma tendência no mercado brasileiro. Eles movimentam, transportam e armazenam desde itens e peças a caixas, cargas paletizadas, ferramentas, bobinas de aço e de papel, e outros materiais de grande volume e peso sem intervenção humana. Flexíveis, podem ser usados em linhas de produção, abastecimento de linhas de montagem em fábricas e até mesmo em centros logísticos por sua independência, segurança e alta produtividade. Além de ser um sistema versátil, que pode substituir e integrar-se a outros equipamentos, os AGVs operam 24 horas por dia, 7 dias por semana, apoiados por tecnologia embarcada e modernos dispositivos de guiamento.

Bem-vindo à Era da Intralogística 4.0



Inovando a cada dia!

www.transliftbr.com
(11) 3199-6200



nação a sua normalidade e outras terão que se adaptar, trazer inovações e diferenciais ao mercado.

“Acreditamos que a logística irá mudar. Esta pandemia trouxe consigo a transparência da necessidade eminente de produtos de consumo imediato, cujo estoque era demasiadamente controlado para demanda equilibrada e com pouca/moderada elevação.”

Também de acordo com Moraes, da Transbrasa, no futuro, diferente do que é hoje, o maior controle de estoques, saldos diários por produtos e reposição serão mais intensificados e atribuída maior atenção.

Também na visão de Jair Lima, diretor Comercial e Projetos da Gold Armazéns, Logística e Distribuição – Gold Logística, haverá mudanças na logística, pois ela, como área estratégica em qualquer segmento, seguirá para o pós-pandemia com a certeza absoluta que será preciso lidar com uma nova perspectiva, isto é, de como o trabalho deverá ser realizado, como precisarão mudar suas operações, pois neste momento os modelos convencionais de gestão já estão sendo colocados à prova por não se mostraram eficientes no momento da crise, a qual exigiu respostas rápidas, eficientes, colaborativas, de alto



Lima, da Gold Logística: A logística, de forma geral, será tratada e ensinada nas escolas com uma divisão: AC – Antes do Covid e DC – Depois do Covid

Logística Setorial – Alimentos & Bebidas

Nome da Empresa	Austral Logística	Confiancelog	Dallogs Express	Diálogo Logística	Ellece Logística
Site	www.australlogistica.com.br	www.confiancelog.com.br	www.dallogs.com.br	https://dialogologistica.com.br	www.ellecelogistica.com.br
Transportador, Operador Logístico ou Ambos	Ambos	Ambos	Ambos	Transportador	Operador Logístico
Principais Clientes no Segmento	Bauducco, Marilan, Camil, Arroz Emoções, Conservas Oderich, KraftHeinz, General Mills, Itambé, Açúcar Caeté	Rede Ricoy Supermerc. Rede Barbosa, Rede Chama	Peccin Alimentos	n.i.	n.i.
Raio de Atuação no Segmento: Armazenagem	Bahia, Sergipe	São Paulo, Guarulhos-SP	Guarulhos, Espírito Santo	Não possui área de armazenagem para o segmento	Guarulhos-SP, Extrema-MG, Maceió-AL, Campina Grande do Sul-PR
Raio de Atuação no segmento: Distribuição	BA, SE	Grande São Paulo e interior	Todo o Brasil	RS, SC, PR, ES, MG	Sudeste, Sul, Centro-Oeste, Nordeste
Volume em Toneladas de Alimentos & Bebidas transportado/ano	200.000	100.000	18.000	3 toneladas diárias	n.i.
Logística Reversa	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Gestão de Transporte	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Tecnologias Usadas	WMS, TMS, ERP	WMS, TMS, ERP	WMS, TMS, EDI, sistema mobile de baixas	TMS, APP próprio	WMS, TMS, roteirizador, tracking
Tipo de Rastreamento Usado	Sascar	Angellira, Sascar	Ominilink	GPS	GPS
Frota Própria	Não	Sim	Sim	Não	Não
Frota Terceirizada	Sim	Sim	30%	Sim	Sim
Serviços Oferecidos para o Segmento	Armazenagem, gestão de filiais em seu CD, paletização, agendamentos, montagem de kits, cross docking, entregas fracionadas em todo o estado da Bahia e Sergipe	Armazenagem, distribuição, transporte	Armazenagem, estoque estratégico, picking, cross docking	n.i.	Armazenagem, co-packer (montagem de kits), gestão de transportes, distribuição

n.i. = não informado

impacto e com decisões compartilhadas de forma descentralizada.

“Será necessário reavaliar a estrutura das organizações, reestruturar parcerias, integrar experiências, ‘clientes, parceiros e fornecedores’, para otimizar custos, mantendo um olhar atento para a manutenção e geração de novos talentos capazes de responder adequadamente aos desafios em curso.”

O diretor da Gold Logística também acredita que a logística de forma geral será tratada e ensinada nas escolas com uma divisão, AC – Antes do Covid e DC – Depois do Covid. “Toda cadeia de suprimentos sofreu um impacto frontal, a começar pelas transportadoras e pelos armazéns,

que no momento enfrentam dificuldades de gerar novos negócios e uma descomunal demanda de re-negociação dos acordos comerciais vigentes, sem contar os gigantescos pedidos de descontos. Lembrando que até ontem estávamos falando de Logística 4.0, mas a verdadeira revolução se chamará ‘Logística Pós-Covid-19’. Mesmo ainda não sendo claros os impactos operacionais e nos negócios, destaco os cenários mais que positivos na logística para o comércio eletrônico, B2C e B2B, embora, de qualquer forma, não esteja visível qual será o impacto final da crise no segmento. Apesar das dúvidas e incertezas, econômicas e políticas, o momento pede

	Fadel Transportes e Logística	Gold Logística	IBL Logística	Log-In Logística Intermodal
	www.fadeltransportes.com.br	www.goldlogistica.com.br	www.ibllogistica.com.br	www.loginlogistica.com.br
	Ambos	Ambos	Ambos	Ambos
	Ambev, Souza Cruz, Cervepar (Paraguai), Pepsico, Kibon, B2W	MSÉ, Uniland	Native Alimentos, Jasmine Alimentos, Ducoco Alimentos, Kronos Alimentos, JDE Coffee, Guarani Alimentos	n.i.
	Sul, Sudeste, Nordeste	Embú das Artes-SP	Duque de Caxias-RJ, Manaus - AM, Guarulhos - SP, Sumare - SP, Itajai-SC, Contagem-MG	Todo o Brasil e Mercosul
	Sul, Sudeste, Nordeste	Sul, Centro-Oeste, Norte, Nordeste	Rio de Janeiro, São Paulo	Todo o Brasil e Mercosul
	5 milhões	15.000	180.000	Em 2019, os serviços de navegação transportaram cerca de 37 mil TEUs neste segmento
	Sim	Sim	Sim	Sim
	Sim	Sim	Sim	Sim
	TMS, WMS	WMS, TMS	n.i.	n.i.
	Sigha, Veltec	Onixsat, Omnilink	Omnilink, Autotrac	n.i.
	Sim	Não	Sim	Sim
	Sim	Sim	Sim	Sim
	Distribuição, transferência, movimentação, armazenagem	Armazenagem seca e refrigerada, transporte, cross docking, manuseio, etiquetagem, shirink, montagem de kits, paletização	n.i.	Serviço completo de planejamento, gerenciamento e operação de cargas, transporte porta a porta, com cobertura nacional e no Mercosul, em três frentes: navegação e cabotagem, movimentação portuária e soluções de logística nos modelos 3PL e 4PL



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

flexibilidade e muita cautela na tomada de decisão porque um movimento errado no tabuleiro poderá significar game over. Empresas com forte resiliência organizacional terão melhores chances de atravessar e superar

a crise em menor prazo.” Mais enfático, Roberto Schmeing, gerente de Segmento Alimentício e Industrial da Intermodal Brasil Logística – IBL Logística, diz que a logística no segmento já mudou. “Acredito que tere-

mos de monitorar os funcionários constantemente, e também se adequar a muitas áreas, principalmente na prevenção.” Sobre se a logística neste segmento nunca mais será a mesma, depois deste surto, Schmeing não

Logística Setorial – Alimentos & Bebidas

Nome da Empresa	Maxton Logística e Transportes	Santos Brasil	Taglog Serviços Logísticos	Transbrasa Transitária Brasileira	Vex Logística e Transportes
Site	www.maxtonlogistica.com.br	www.santosbrasil.com.br	www.taglog.com.br	www.transbrasa.com.br	www.vexlogistica.com.br
Transportador, Operador Logístico ou Ambos	Ambos	Ambos	Ambos	Ambos	Ambos
Principais Clientes no Segmento	HB Fuller, Grand Cru, Purus, Winebrands	Grand Cru	n.i.	Franco Suissa, Lua Nova, Maison Lafite, Real Comercial	Maxxi, Spani, Rede Barbosa de Supermercados, Ricoy
Raio de Atuação no Segmento: Armazenagem	Curitiba - PR, São Paulo - SP	São Paulo - SP, São Bernardo do Campo - SP	Sumaré-SP, Itajaí-SC, Jaboatão-PE	Partindo do Porto de Santos até um raio de 200 km, Santos-SP	Ribeirão Preto, Sorocaba, Sumaré, Jarinu, Fernandópolis, Praia Grande, Embu das Artes, Lapa (Capital), São Bernardo do Campo, em SP
Raio de Atuação no segmento: Distribuição	Todo o Brasil	Não realizam o transporte de distribuição para o cliente Grand Cru, porém realizam o transporte rodoviário	Sumaré-SP, Itajaí-SC, Jaboatão-PE	Partindo do Porto de Santos até um raio de 200 km. São Paulo-SP, Sorocaba-SP, São José dos Campos-SP	Todo Estado de São Paulo
Volume em Toneladas de Alimentos & Bebidas transportado/ano	12.000	-	n.i.	11.600.255,310 kg	240.000
Logística Reversa	Sim	-	Sim	Não	Sim
Gestão de Transporte	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Tecnologias Usadas	WMS, TMS	WMS, TMS	WMS, TMS, ERP	Datapar	TMS, WMS, robôs para automação de atividades administrativas
Tipo de Rastreamento Usado	Híbrido, satelital	Via satélite (Autosat)	Satelital, híbrido, tecnologia de contingência fixo ou iscas móveis	Autosat	Omnilink
Frota Própria	Agregados	Sim	Em Itajaí, para remoções portuárias	Sim	10% frota própria, restante terceirizada
Frota Terceirizada	Sim	Sim	Sim	Agregados Autônomos	Sim
Serviços Oferecidos para o Segmento	Armazenagem, transportes	n.i.	Logística in-house, armazenagem portapaletes, blocado, inventários cíclicos e rotativos, endereçamento, rastreabilidade, etiquetagem, controle de lotes, FIFO, FEFO, LIFO, operações dedicadas, e-commerce, cross docking, picking, packing, montagem de kits, unitização e desunitização, paletização. transporte lotação/dedicado, fracionado, contêiner e transferências	Armazenagem, entreposto, selagem, segregação, movimentação, distribuição	Transporte fracionado, consolidação de carga, e-commerce, armazenagem, logística promocional, manuseio de packs

n.i. = não informado

vê desta forma, já que, segundo ele, o alimentício é um produto de primeira necessidade.

Também para Wagner Toffoli, diretor comercial de Operações Logísticas da Santos Brasil, os padrões de segurança devem se manter mais rígidos, principalmente quando do manuseio e selagem de mercadorias. Novas tecnologias também devem ser desenvolvidas para garantir que estas operações mais complexas não deixem de ser ágeis e continuem trazendo vantagens para o cliente.

Quanto ao fato de a logística no segmento nunca mais ser a mesma depois desta pandemia, Toffoli concorda. “Sem dúvida, com os novos padrões de consumo e hábitos, a logística se torna protagonista nesta transformação. Cada vez mais próxima à casa dos clientes, com alto nível de serviço, pontualidade e baixo custo.”

Outro que prevê mudanças na logística do segmento pós-pandemia é Machado, da Vex Logística. Segundo ele, a necessidade é o maior catalisador de mudanças e vimos claramente o crescimento de market share das vendas alimentares no canal do e-commerce. Muitos consumidores ainda eram receosos de fazer suas compras pelo canal digital e se viram obrigados a testar outras plataformas para terem suas necessidades atendidas.

“Em momentos de crise, todos buscam reduzir estoque para terem o maior conforto possível com o caixa financeiro da companhia. A evolução é contínua, mas sem dúvida a busca por desintermediação e maior assertividade do estoque veio para ficar. Cada vez mais o abastecimento usará Inteligência Artificial e dados em tempo real para redução do ciclo total da cadeia”, vaticina o CEO da Vex Logística.

No caminho contrário, Ramon Alcaraz, presidente da Fadel Transportes e Logística, acredita que ha-



Toffoli, da Santos Brasil: Com os novos padrões de consumo e hábitos da população, a logística deve se tornar protagonista nesta transformação

verá uma mudança inicial, pois as pessoas evitarão locais de grande aglomeração, mas aos poucos crê que volte ao ritmo normal. “Várias empresas adotarão o trabalho home-office para parte do QLP administrativo, as viagens de negócios serão reduzidas e isso pode trazer uma redução no consumo externo. Mas caso tudo isso aconteça, o volume tende a ser o mesmo, mas migrando o local.”

Na verdade, o presidente da Fadel não acredita em mudanças radicais no modo de viver do ser humano, como alguns imaginam – “para mim, a tendência é tudo ir voltando ao normal, com apenas algumas mudanças já verificadas agora, como aumento significativo das compras on-line. Isto já vinha acontecendo, mas com a quarentena as pessoas estão utilizando mais esse canal e têm a tendência de continuar, ou seja, a velocidade do crescimento desse modelo será maior pos-crise”.

Wagner Machado Cardoso, diretor comercial da Maxton Logística e Transportes, é outro profissional do setor que não acredita em mudanças na logística no segmento de alimentos e bebidas. “Talvez em outros segmentos tenhamos mudanças, mas neste não.”




Machado, da Vex Logística: Cada vez mais o abastecimento usará Inteligência Artificial e dados em tempo real para redução do ciclo total da cadeia



Alcaraz, da Fadel, não acredita em mudanças radicais no modo de viver do ser humano após a pandemia, como alguns imaginam – a tendência é tudo voltar ao normal

Embora Mantoani, da Dallogs, saliente que a maneira como consumimos quase tudo tem tomado novos rumos, ele também destaca que, especificamente no segmento de alimentos e bebidas, não haverá mudanças significativas. “Cenário diferente para o hábito com itens de higiene pessoal, veículos e estruturas prediais.”

Ainda segundo o diretor da Dallogs, após o aprendizado em relação à proteção e assepsia individual do ser humano em relação ao convívio pessoal e a enfermidades como a que vivemos, nada mudará! 

Embarcadores de alimentos e bebidas: uma logística que requer cuidados especiais e ágil

Água Doce: diversos produtos exigem logística diferenciada

A linha de produtos com a qual a Água Doce Sabores do Brasil trabalha é bastante diversificada: taças personalizadas, cachaças, louças, vinhos, bandejas, uniformes, etc. Em suma, artigos que auxiliam na padronização e operação da rede franqueada da Água Doce.

Assim, quando perguntado se utilizam Operador Logístico ou transportadora própria ou terceirizada, o diretor de franquias da empresa, **Julio Bertolucci**, responde: depende do produto.

“A logística é própria para itens personalizados da marca, com materiais encaminhados pontualmente por meio da contratação de transportadoras. Também centralizamos a distribuição quando o fornecedor não possui logística própria que atenda a todos os estados – por exemplo, pequenos alambiques. Para itens de grandes fornecedores, cerveja, por exemplo, a distribuição é por conta das parceiras e suas logísticas.”

Bertolucci também diz que a Água Doce possui unidades em oito es-

tados e que, para distribuição, não utilizam frota própria. Além disso, o modal rodoviário é usado para unidades próximas, enquanto o aéreo atende localidades distantes, como Roraima, por exemplo.

A empresa conta com uma central de distribuição em Tupã, no interior de São Paulo, cidade onde a rede Água Doce nasceu e onde está sediada até hoje. Ali ficam armazenados itens aguardando data de envio e também os estoques da logística no aguardo de pedidos.

Desafios – O diretor de franquias aponta dois como os maiores desafios logísticos enfrentados pela empresa: pontualidade e redução de custos. “É importante que o transporte impacte cada vez menos no custo das mercadorias”, comenta ele, destacando que estes desafios são vencidos com planejamento e otimização. Por exemplo, preparar antecipadamente materiais e agrupar pedidos em datas sazonais, para evitar fretes desnecessários. Tudo isto considerando que o maior diferencial da logística da empresa é o contato direto com o franqueado. Eles literalmente podem conversar com o operador da logística em tempo real e se infor-

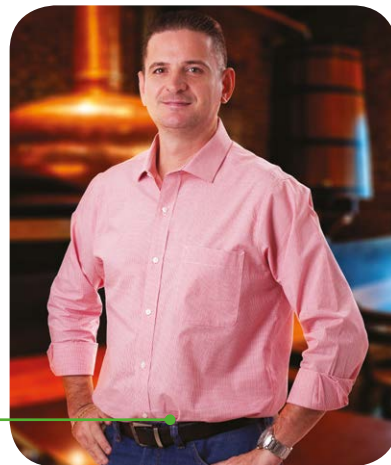


Foto: Bruno Marconato

marem de oportunidades e de situação de seus pedidos. “Também temos grande expertise nos itens oferecidos, o que ajuda não só no correto transporte, mas também na solução de dúvidas fiscais, que são comuns em compra entre estados diferentes.”

Bertolucci faz questão de destacar que a logística da empresa está totalmente dedicada à rede franqueada. “Na ponta, o cliente é impactado por materiais exclusivos que agregam na experiência de consumo com a marca. E, para atender a estas ações, investimos na capacitação da mão de obra, em tecnologia e estrutura. Temos um sistema online integrado que gerencia pedidos e auxilia na gestão do negócio. Além disto, mantemos contato contínuo com franqueado por meio de plataformas digitais. O objetivo é a utilização da



tecnologia para permitir o constante diálogo com franqueados a milhares de quilômetros de distância, buscando antecipar necessidades.”

Finalizando, o diretor de logística aponta o que mudou na logística da empresa em função da Covid-19: forte redução dos negócios, pois a demanda diminuiu drasticamente com as unidades atuando apenas com o sistema de delivery.

Lucco Fit: refeições congeladas com logística terceirizada



A Lucco Fit fornece refeições congeladas em embalagens a vácuo – combinações de carne, peixe, frango, sopa, panquecas, risotos, uma linha de doces, salgados e sucos – que o cliente seleciona através do site da empresa. “Trabalhamos com a Ice Boys – empresa de entrega de refeições congeladas – e a plataforma Lalamove. Tivemos uma alta demanda ao longo desses cinco anos e, assim, o volume de en-



tregas e, consequentemente, de entregadores é cada vez maior. Por isso, entendemos que a melhor solução, em se tratando de custo-benefício, foi terceirizar.”

Bruna Primo, sócia/diretora operacional da empresa (à direita na foto) lembra que, há cinco anos, quando iniciaram, faziam 10 entregas por dia, ou seja, um ou dois entregadores eram suficientes. “Hoje realizamos uma média de 60/70 entregas por dia – nosso recorde foram 100 entregas no dia. Sendo assim, foram necessários, no mínimo, quatro entregadores para atender os clientes. Entregamos para São Paulo (Zonas Sul, Oeste, Leste e Norte) e Grande São Paulo (Guarulhos, ABC, Cotia e extremos). Mas a média é de três motoboys por dia, adicionando os motoboys de aplicativo.”

O transporte do dia a dia é a moto por questão de agilidade e também por respeitarem os períodos de entregas – manhã das 9h às 12h, tarde das 14h às 18h e noite das 19h às 22h. Porém, às quartas-feiras, entregam na região de Campinas e Santos, via transportadora com carro refrigerado. “Temos um projeto piloto que deverá ser iniciado no Rio de Janeiro.”

A sócia/diretora também revela que, em função da Covid-19, tiveram uma oportunidade em meio ao caos, com aumento de demanda. “Tomamos as providências com os entregadores e com os clientes. Nas sacolas de entrega, disponibilizamos sachês de álcool em gel. Além disso, os entregadores também carregam álcool em gel no bolso, usam máscaras descartáveis e, recentemente, passaram a contar com máscaras personalizadas. Essas medidas impressionaram os clientes, levando maior confiabilidade em nossas entregas.”

Logística – Todos os produtos da Lucco Fit são armazenados na própria fábrica, onde funcionam a produção dos alimentos e a parte do escritório. “A parte da logística requer muita atenção, principalmente com

Bauko



A Nº 1 em locação de empilhadeiras Toyota

A movimentação de carga em sua companhia não pode parar

Bauko, há mais de 30 anos com você!



Equipamentos robustos com serviços de qualidade



CAPACITAÇÃO E RECICLAGEM PARA OPERADORES



OFICINAS DE MANUTENÇÃO ORGANIZADAS COM 5S



FERRAMENTA 6 SIGMA POR BLACK BELT

ACESSE O SITE E AS REDES SOCIAIS DA BAUKO

WWW.BAUKOMOVIMENTACAO.COM.BR

11 3693.9339  /BAUKOMOVIMENTACAO
EMPILHADEIRAS

11 3693.9416  /BAUKOMOV
PEÇAS / MANUTENÇÃO  @BAUKOMOVIMENTACAO

PARCEIRO OFICIAL:



a demanda aumentando cada dia mais e por se tratar de uma startup onde ainda há processos manuais que demandam pessoas e tempo. Todo cuidado ao longo dessa jornada de entregas é de extrema importância, e otimizar alguns processos ajuda, pois, como se tratam de pessoas, toda atenção é redobrada para continuarmos entregando com qualidade nossos produtos e serviços. A logística requer muita atenção, então ter processos que facilitem e colaboradores dedicados à tarefa é de extrema importância, pois isso que irá garantir o resultado no final do dia.”

No quesito tecnologia, a Lucco Fit usa duas plataformas: “a Lalamove, que oferece um custo-benefício atrativo em se tratando do valor cobrado por entrega; e a Cobli, uma plataforma que faz a melhor roteirização para o entregador, para que ele consiga ser mais ágil e eficiente no percurso”, completa a sócia/diretora.

Sapore: logística customizada para atender vários restaurantes

“Nosso segmento de alimentação requer qualidade, frescor e padronização dos produtos, por isso a cadeia de abastecimento tem um papel estratégico e importante. Temos mais de 1.300 restaurantes em todo

o Brasil, desde aqueles em locais remotos de difícil acesso até operações em grande centros. Diante deste cenário, ter uma operação logística customizada e adaptada a cada local se torna essencial, e por isso optamos por Operadores Logísticos parceiros que possuem capacidade e flexibilidade para se ajustar a nossa expansão e estratégia.”

O comentário é de **Maike Raiter**, diretora de Supply Chain, e Rodrigo Vasco, diretor de Suprimentos, ambos da Sapore, líder no segmento de alimentação com restaurantes implementados em diversos segmentos, como indústrias, varejo, hospitais, escolas e eventos. Hoje, a Sapore serve 1,3 milhões de refeições por dia e possui mais de 17 mil colaboradores.

Para atender a este mercado, a logística da empresa utiliza inúmeras variáveis, buscando eficiência operacional e financeira, como localidade, volume consumido em cada uma das operações, capacidade de armazenagem local, estoque de segurança, tipo de produto (seco, congelado, resfriado), distância, horários de entrega, impactos tributários, acuracidade de estoque, assertividade de planejamento e rotas, a fim de garantir o produto certo na hora certa e com o custo certo. “É importante estar com os indicadores adequados e monitorados, a fim de buscar sempre eficiência. É com base nisso que definimos o tipo e a quantidade de

veículos, a fim de otimizar nossa operação. Em geral temos de 250 a 400 veículos de distintos tamanhos abastecendo nossas operações diariamente”, explica Maike, acrescentando que, em operação em locais remotos chegam a utilizar balsa e barcos para abastecer.

Este é um trabalho contínuo, visando a eficiência e melhores práticas, diz a diretora de Supply Chain, acrescentando que têm, ainda, uma comunicação eficiente entre as equipes internas de planejamento, logística e operações, de forma a serem ágeis, flexíveis e monitorando os custos.

Já Vasco comenta que a empresa atua com Operadores Logísticos terceiros localizados em oito estados e com capacidade de abastecer toda a sua operação. “Nossos Operadores estão localizados nos estados do Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Ceará e Amazonas.”

Agilidade e flexibilidade são diferenciais perceptíveis aos clientes da Sapore, assim como sua capacidade de adaptação a situações. “Com entregas centralizadas temos um menor número de veículos atendendo as nossas unidades e viabilizamos uma melhor gestão e controle de recebimento de mercadorias e movimentação de veículos junto à área de nossos clientes. Estamos em constante melhoria para entregar o melhor serviço. Nestes últimos meses nos dedicamos a entregar um monitoramento online das entregas via web e, também, um serviço de atendimento através de um portal capaz de medir nosso nível de serviço”, diz, agora, o diretor de Suprimentos, destacando o que mudou na logística da empresa em função da Covid-19.

“Estamos revendo todo nosso plano de logística de forma contínua. Implementamos um comitê de crise multidisciplinar na empresa



com as diretivas gerais aos nossos fornecedores, clientes e equipes internas. Aliado aos direcionamentos deste comitê temos um comitê de cadeia de abastecimento, onde tratamos os temas específicos. As mudanças e adaptações têm sido constantes, com o objetivo de nos ajustarmos à realidade do momento com controles de estoques, ajuste de compras e distribuição e alterações de rotas.”

Para que tudo isto funcione, a empresa tem algumas plataformas conectadas com o objetivo de otimizar o serviço em termos de qualidade de atendimento e custos. Hoje está implantado, por exemplo, monitoramento online das entregas, o que permite saber qual horário da entrega e quais produtos sem necessidade de telefonema para isso, além de portal de atendimento logístico, ferramenta de atendimento online para suporte a operação.

Garibaldi: vinhos até por cabotagem

A logística da Cooperativa Vinícola Garibaldi envolve caminhões próprios e terceirizados, atuando com mais de 30 transportadoras para distribuição de produtos em todo o Brasil.

“A média de veículos diários depende muito dos pedidos faturados e da região – mas a Cooperativa não tem o estabelecimento de volume e rotas. Outra solução é a utilização da modalidade de cabotagem, para alguns pedidos no Nordeste.”

Ainda conforme conta **Luciana Andreolla**, gerente comercial, a Cooperativa tem expedição na fábrica (em Garibaldi, no RS) e filiais em Pernambuco e Minas Gerais, atuando com Operadores Logísticos. Neste caso, trabalha-se a ca-

pacidade conforme a demanda de estoque para distribuição de acordo com a venda.

Neste contexto, Luciana destaca que os atuais desafios são os altos custos do frete e a entrega em supermercados, que são o principal canal de vendas da Garibaldi – o custo é alto para descarga de mercadoria. Outros fatores são as exigências de clientes em agendamento, a demora na descarga ou padrões de acondicionamento na entrega de produtos. “Na indústria é difícil encontrar soluções, pois



CONFIRA O
LANÇAMENTO

SELECTIVA 4.0
SIMPLESMENTE MAIS
INTELIGENTE



Fronius

esses desafios são ligados diretamente à necessidade da venda.”

O portfólio da Garibaldi inclui aproximadamente 70 produtos distribuídos em 12 marcas, entre espumantes, vinhos tintos e brancos, linhas de exportação, frisantes, filtrados, sucos de uva e opções orgânicas e biodinâmicas.

E, sobre os efeitos da Covid-19 na logística da empresa, Luciana diz que houve dificuldade inicial para alguns embarques até a adequação das empresas terceirizadas, por causa das restrições – situação que já foi normalizada. Também houve certa dificuldade na ponta, pois o cliente estava dando prioridade por receber produtos de primeira necessidade.

Vida Veg: produtos veganos são entregues por OLs em todo o Brasil

A Vida Veg fornece leites vegetais, iogurtes, queijos, requeijões e shakes proteicos veganos.

E, para distribuir estes produtos, usa transporte terceirizado, com parceiros em todas as regiões do Brasil. “Pela estrutura do nosso negócio, a terceirização do transporte reduz custos e prazos de entrega, otimizando a operação logística”, aponta **Artur Neto**, gestor de logística da empresa.

A operação de transporte da Vida Log é realizada em duas etapas: a primeira envolve o carregamento na planta industrial da empresa em Lavras, MG, e a descarga nos parceiros logísticos nas principais capitais (São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte). A segunda etapa abrange o transporte dos Operadores Logísticos até os clientes em todos os estados do Brasil. “Temos como exceção os clientes que atendemos via Centro de Distribuição, quando a operação é realizada apenas em uma etapa, com a coleta em nossa planta industrial

e entrega direta no cliente. Temos uma média de 900 entregas por mês, assim, alinhamos com os nossos parceiros logísticos os veículos necessários para atendermos nossos clientes com qualidade e nos prazos acordados.”

Artur Neto também destaca que, atualmente, quase 100% dos produtos são transportados via modal rodoviário. No entanto, algumas entregas para a região Norte são despachadas de São Paulo para o estado do cliente via transporte aéreo. “O transporte rodoviário consegue atender nossa demanda, porém estamos sempre atentos às alternativas de mercado que possam agregar a nossa operação logística.”

A gestão logística é um desafio diário para a empresa. O gestor de logística lembra que trabalham com produtos de shelf life curto e estão inseridos em um mercado relativamente novo e em expansão. “Assim, trabalhamos para atender nossos clientes com produtos de qualidade, nos locais e prazos adequados. Nesse cenário temos os desafios da gestão de redução de custos e de prazos de entregas, além do desafio diário da organização dos processos internos de programação de produção e fluxos de compras, produção, vendas, expedição e transporte. Temos uma equipe competente e motivada para enfrentar estes desafios. Para tal estamos sempre buscando aprimorar os processos internos. Em janeiro de 2020 migramos para uma nova planta industrial, que é uma das mais modernas do segmento, com equipamentos automatizados. Além disso, temos parceiros logísticos que entendem os nossos desafios e acreditam no nosso projeto. E há aproximadamente um ano e meio alteramos nossa rotina de expedição e faturamento para que os clientes recebam os produtos em menor tempo pós-faturamento. Estamos sempre em busca de soluções que possam

proporcionar impactos positivos para nossos clientes, colaboradores e parceiros.”

Todo este cuidado leva a logística da Vida Veg a ter alguns diferenciais, conforme conta Artur Neto: atendem os clientes nos prazos adequados e com baixo índice de falhas. “Nosso prazo é atender os clientes em no máximo 10 dias pós-faturamento, prazo que é cumprido em mais 95% das entregas. Em muitas das entregas no Sudeste conseguimos atender os clientes em dois dias pós-faturamento. Este prazo de entrega facilita o giro de produtos dos clientes, uma vez que eles recebem produtos com prazo de validade mais longo, proporcionando, também, a oportunidade de realizar uma gestão de pedido mais assertiva, evitando perdas.”

Na gestão logística a empresa conta com parceiros que trabalham com softwares que permitem o acompanhamento das entregas e todo o controle da operação, além de sistemas que possibilitam uma melhor gestão interna dos processos de organização de armazenamento e expedição. “Nosso setor de inovação está em busca da melhoria contínua da linha atual e do lançamento de produtos inovadores e de qualidade. Acabamos de lançar uma linha de bebidas vegetais frescas e iogurtes proteicos. Marketing e comercial estão sempre alinhados, oferecendo para os nossos clientes e consumidores ferramentas que proporcionem o aumento no volume de vendas.”

Concluindo, o gestor de logística lembra que o atual cenário da pandemia do coronavírus trouxe mais um desafio para a gestão logística da empresa. Em primeiro lugar está a preocupação com a saúde dos colaboradores, clientes e consumidores. “Depois fizemos adequações na rotina, visando reduzir os custos da operação de forma a impactar da menor maneira possível os prazos de entrega. Mes-

mo no cenário atual continuamos fazendo o máximo para atender nossos clientes dentro dos prazos e com qualidade de sempre.”

WOW! Nutrition: **parceria com** **distribuidores** **permite ter CDs em** **todo o Brasil**



Na WOW! Nutrition, a distribuição é realizada por transportadoras terceirizadas. “A proposta é aproveitar o expertise dos mesmos e a WOW! Nutrition se focar no que ela faz de melhor, que é produzir alimentos de qualidade para ajudar na nutrição dos cidadãos do Brasil e do mundo.”

A explicação é de **Dener Jader**

Rodrigues, diretor Industrial e de Logística da WOW! Nutrition, empresa que atua nos mercados de bebidas saudáveis, nas categorias de sucos, néctares, chás, soja e água de coco; no mercado de alimentos nos segmentos diet & light, com as categorias de adoçantes, achocolatados, chocolates e sobremesas; e nutrição infantil, com mingau e farinha láctea. Seu portfólio inclui marcas como Sufresh, Feel Good, Assugrin, Tal e Qual, Gold Premium Sweet, Doce Menor e Vitalon.

Rodrigues lista algumas das transportadoras que atuam com a empresa: Cooperpalmeiras Cooperativa dos Transportes, Transtac Transportes, 2WL Logística, Transmota, Biagio Transportes, Transportadora Agrelense, RJL Express, Maximo Oliveira e Soares Transportes, Enlog Transportes e Logística, Transportes Maso, Log-In – Logística Intermodal, Martins Integração Logística, Dho-minio Transportes, Transmota, M M Transportes e Logística, Transtac Transportes, D2R Transportes de Cargas e Flexpress.

Logística ágil – O diretor Industrial e de Logística comenta que utilizam em média 30 a 40 caminhões diariamente, entre a expedição de produto acabado e recebimento de insumos, indo e vindo de todo o país. “Também utilizamos os modais rodoviário/fluvial vindo ou indo para Manaus, AM,

por permitir melhor acesso e melhor custo/benefício.” Afinal, como diz Rodrigues, o custo do frete tem demonstrado um grande desafio em um país de dimensões continentais como o Brasil, tendo um impacto importante no custo final. A empresa possui um CD próprio, de 20.000 m², totalmente verticalizado com racks para armazenar paletes, localizado na cidade de Caçapava (SP), juntamente com sua maior unidade fabril. Também conta com a parceria de seus distribuidores que permite ter Centros de Distribuição em todo território nacional.

Diferenciais – Sobre os diferenciais da logística da empresa, levando em conta o tipo de produto transportado e armazenado, o diretor Industrial e de Logística da WOW! Nutrition diz que trabalham com produtos alimentícios, o que demanda cuidados especiais com o transporte, como:

condições higiênicas, qualidade do veículo, veículo específico para esse tipo de transporte e cuidado no manuseio da carga para garantir a integridade da embalagem e do produto. No armazenagem e expedição, o shelf life deve ser controlado e também garantir a rastreabilidade do produto expedido. “Com todos estes cuidados, oferecemos aos nossos clientes uma logística ágil, assertiva e com alto grau de confiabilidade, com nível de excelência comparado ao das empresas de classe mundial.” Afinal, hoje a empresa se utiliza de parceiros com uma variedade extensa de veículos na frota, com capacidade de entrega em grandes volumes ou entregas personalizadas – desde carretas até pequenas vans –, facilitando o fluxo em grandes centros e entregas fracionadas. Por outro lado, todo o controle de estoque e expedição é efetuado via WMS, “o que permite gestão em tempo real da logística da empresa, do recebimento à expedição do produto acabado, visando garantir o shelf life na expedição e a rastreabilidade do produto. Assim que o produto é fabricado recebe um código de barras que permite acompanhar o mesmo durante todo seu período de vida útil, assim como os paletes que são armazenados e transportados”.

Estes cuidados da empresa também foram intensificados em função do coronavírus. “Intensificamos todos os cuidados através das novas recomendações dos órgãos competentes da saúde. Todos recebem orientações dos cuidados com higiene, é feita a medição de temperatura diariamente dos envolvidos no transporte e que adentram o Centro de Distribuição, passamos a produzir álcool 70% e entregar gratuitamente, assim como máscaras. Também iniciamos um processo de vendas pela internet e entrega em domicílio”, completa Rodrigues. Logweb

Medidas emergenciais trabalhistas em tempos de Covid-19

Em razão da crise do coronavírus, no último mês de abril foram publicadas as Medidas Provisórias 927 e 936, que tratam de ações emergenciais trabalhistas.

A MP 927 traz regras de flexibilização para adoção do regime de teletrabalho com comunicação prévia ao empregado, de no mínimo 48 horas ou por meio eletrônico. Autoriza também a antecipação de férias, inclusive aquelas onde o período aquisitivo ainda não tenha sido concluído, com comunicação mínima de 48 horas, por escrito ou por meio eletrônico, com a indicação do período de descanso, não podendo ser fixados períodos de descanso inferiores a 5 dias corridos. Poderá haver antecipação de períodos futuros de férias, mediante acordo individual escrito.

O abono de férias de um terço estará sujeito à concordância do empregado e o pagamento da remuneração das férias poderá ser efetuado até o 5º dia útil do mês subsequente ao início do período das férias. Fica permitida a adoção das férias coletivas com comunicação prévia de, no mínimo, 48 horas, dispensada a comunicação ao órgão de fiscalização do trabalho e aos sindicatos.

É possível o aproveitamento e a antecipação de feriados não religiosos federais, estaduais, distritais e municipais, com notificação, por escrito ou por meio eletrônico, aos empregados beneficiados com antecedência de, no mínimo, 48 horas, com indicação expressa dos feriados aproveitados. Cria um banco de horas específico com possibilidade de compensação de jornada, em favor do empregador ou do empregado, por acordo coletivo ou individual escrito, para compensação no prazo de até 18 meses, contado do encerramento do estado de calamidade pública. Permite o diferimento do recolhimento dos

depósitos do FGTS, suspensão dos prazos nos processos administrativos, atuação orientadora da fiscalização do trabalho durante o período de 180 dias, observadas algumas exceções e prorrogação dos acordos e convenções coletivas

Já a MP 936 dispõe sobre medidas trabalhistas complementares para o enfrentamento da crise da Covid-19, cria um benefício emergencial, custeado pela União, a ser pago aos empregados que optarem pela celebração de acordos de redução proporcional de jornada de trabalho e de salário ou a suspensão temporária do contrato de trabalho. O empregador deve informar o Ministério da Economia sobre a realização dos acordos e o benefício emergencial terá como base o valor mensal do seguro-desemprego, sendo pago ao empregado independentemente de carência. A redução proporcional da jornada de trabalho e de salário poderá ser feita por até 90 dias, devendo ser formalizada por escrito através de acordo individual entre empregado e empregador, com preservação do salário-hora de trabalho, sendo a redução exclusivamente nos percentuais de 25%, 50% e 70%.

A suspensão temporária do contrato de trabalho também deve ser formalizada por escrito, através de acordo individual, com prazo máximo de 60 dias e durante o período de suspensão o empregado fará jus a todos os benefícios concedidos pelo empregador aos seus empregados, não podendo prestar nenhum serviço ou ficar à disposição do empregador, sob pena de descaracterização do acordo. Se a empresa teve no exercício de 2019 receita bruta superior a R\$ 4,8 milhões, tanto o acordo de suspensão de jornada e de salário quanto o de suspensão temporária do contrato de trabalho, estarão condicionados ao pagamento ao empregado deaju-



Narciso Figueirôa Junior,
assessor jurídico do SETCESP

da compensatória mensal, pelo prazo de vigência dos acordos, equivalente a 30% do salário do empregado.

Ambos os acordos podem ser celebrados sucessivamente, desde que não sejam excedidos os seus prazos máximos de vigência e deverão ser comunicados ao sindicato profissional.

Há uma garantia de emprego aos empregados que optarem pelos acordos de suspensão do contrato ou de redução de jornada e de salário pelo período de vigência dos acordos e após o término dos mesmos, pelo mesmo período de sua duração. Se houve demissão durante o período de vigência dos acordos o empregador deverá pagar ao empregado, além das verbas rescisórias normais, uma indenização específica que varia de 50% a 100%, dependendo dos percentuais de redução de jornada e de salário, exceto se a dispensa for a pedido ou por justa causa do empregado.

As MP 927 e 936 entraram em vigor na data de sua publicação e as medidas trabalhistas emergenciais, nelas previstas, se aplicam durante o estado e calamidade pública, devendo ser examinadas pelo Congresso Nacional dentro do prazo máximo de 60 dias, prorrogáveis uma vez por igual período, sob pena de perder a sua eficácia. Logweb

LOGISTIQUE

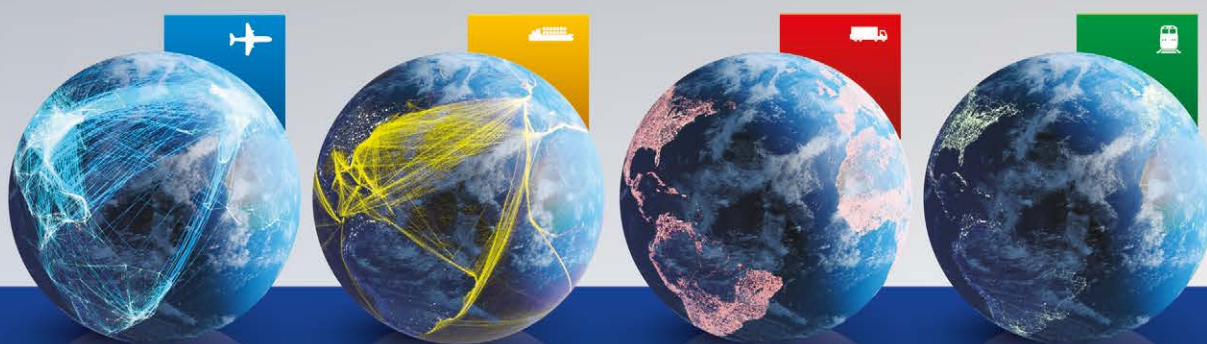
2020

FEIRA E CONGRESSO
DE LOGÍSTICA E
NEGÓCIOS MULTIMODAIS

5a7
OUTUBRO
PAVILHÕES DA EXPOVILLE
JOINVILLE SC



LOGÍSTICA | TRANSPORTE MULTIMODAL | COMÉRCIO EXTERIOR | INTRALOGÍSTICA



A NOVA LOGISTIQUE APRESENTA O CICLO COMPLETO DA CADEIA LOGÍSTICA EM UM DOS MAIORES CENTROS DE PRODUÇÃO DO BRASIL

MELHOR NA LOGÍSTICA

Mais tecnologia e inovação
Área maior de exposição
Conferência internacional
Região forte em investimentos

MELHOR NA INTRALOGÍSTICA

Mais equipamentos e serviços
Espaço para demonstração
Fórum de intralogística
Excelente público comprador



Conheça mais sobre o evento através dos QR CODEs:



Assista aos depoimentos no vídeo

Baixe o PDF de apresentação



Patrocínios:

Caminhões e Ônibus



Inclua a Logistique em suas estratégias comerciais, reserve agora o seu espaço e venha realizar bons negócios, ampliando sua base de clientes.

zoom
FEIRAS E EVENTOS

☎ (49) 3361 9200

✉ info@logistique.com.br

🌐 [feira-logistique no LinkedIn](#)

Pandemia é oportunidade para ver a importância da tecnologia na gestão do mundo corporativo

Fazendo mais com menos, os softwares de gestão ajudam na retomada dos negócios, já que seu papel é proporcionar dados inteligentes para direcionar os recursos de forma mais assertiva, otimizando as operações. Afinal, a Covid-19 praticamente inutilizou todos os modelos de previsão de demanda.

Muita coisa – ou praticamente nada – do que foi planejado antes da pandemia de coronavírus fará sentido no “novo normal”. Nós nem sabemos como será esse “novo normal”, mas é importante olharmos para as oportunidades que vêm surgindo, nem que seja para mudar tudo depois, novamente. Nesses tempos que vivemos, qualquer atitude vale para movimentar nossa rotina – e a de nossas empresas – e preencher o tempo com novas possibilidades. Não dá pra ficar só contando mortos.

Se antes da pandemia a transformação digital já estava no vocabulário das pessoas, agora e, principalmente, no “novo normal” que virá, haverá uma busca maior pela digitalização em vários níveis. “Isto porque está claro o papel e a importância da tecnologia em relação aos processos e à tomada de decisão frente aos vários cenários que as empresas são obrigadas a encarar, num ambiente de mudanças frequentes. A crise está dando um empurrão para a adoção de sistemas empresariais modernos”, expõe André Eduardo Miyajima, líder de Planejamento e Otimização da Dassault Systèmes.

Os softwares de gestão sempre tiveram papel fundamental e imprescindível no mundo corporativo, gerindo os diversos interesses na cadeia produtiva e de serviços.



Segundo **Miyajima**, da Dassault, está claro o papel da tecnologia. “A crise está dando um empurrão para a adoção de sistemas empresariais modernos”



Oliveira, da ESL: “É no momento de retomada que devemos explorar a capacidade sistêmica dos softwares, praticando uma governança austera”

“Neste tempo de pandemia, não está sendo raro ouvir falar que muitas organizações – inclusive a nossa – têm tido muito sucesso na condução das suas atividades, mesmo por meio do home office, o que não se deve tão somente

ao essencial mundo da internet, mas, sobretudo, aos softwares de gestão, guardiões de todos os negócios”, conta Rinaldo José de Oliveira, diretor comercial da ESL Consultoria e Sistemas em Informática. Otimista, ele acredita que, mui-



to em breve, deixaremos de falar somente do coronavírus e estaremos 100% focados em business, trabalhando arduamente a fim de recuperar as inevitáveis perdas. “É, justamente, neste momento de retomada que devemos explorar toda a capacidade sistêmica dos softwares de gestão, praticando uma governança austera, auditando as nossas despesas e custos, acelerando receitas, analisando os desvios, as tendências e os comportamentos, buscando, assim, achatar o mais rápido possível a nossa curva de perdas financeiras e econômicas.”

De fato, para Fabricio Beltrame, diretor de produtos da Bsoft Internetworks, usufruir de todos os recursos que os softwares podem oferecer será indispensável após esta pandemia, para que se possa tirar proveito de forma inteligente de todas as informações sobre a empresa, principalmente na



Para **Beltrame**, da Bsoft Internetworks, usufruir de todos os recursos que os softwares podem oferecer será indispensável após esta pandemia

gestão financeira. “No entanto, o papel dos softwares não é tão diferente do que sempre foi. Hoje, percebemos que os gestores estão buscando usá-los de forma mais efetiva, não apenas para controlar o fluxo operacional, mas também para extrair indicadores para tomar decisões mais assertivas, iden-



Waller, da Cybersul: “O mais importante é que o software de gestão tenha boa flexibilidade, com razoável recursos de padronização, segurança e auditoria”

tificar custos que possam ser evitados ou minimizados e potencializar a venda ou a prestação de serviços mais lucrativos”, conta Beltrame. Já nos primeiros dias após a OMS – Organização Mundial da Saúde estabelecer a situação de pandemia, houve um acréscimo no número de contatos feitos por proprietários

MACROGALPÕES

Especialista em armazenagem de alimentos!

Ganhe produtividade com a instalação de galpões lonados

Trabalhamos com locação de galpões lonados para armazenagem de insumos, produto final ou para operações na indústria de alimentos.



Espaço de acordo com sua necessidade:
vãos de 10m a 40m



Fornecimento de acessórios que ajudam a manter a **qualidade dos materiais armazenados**



Rapidez e flexibilidade na montagem: **300m²/dia**



Melhor custo-benefício em relação aos galpões de alvenaria e possibilidade de **redução no imposto predial**



Soluções Inteligentes em Galpões Lonados.
Entre em contato conosco!

MACROGALPÕES

Rentank

Faça sua solicitação:
15 3199-9966 ou 11 4138-9266
11 97483-1318

www.macrogalpoes.com.br
macrogalpoes@rentank.com.br



de empresas de pequeno e médio portes em busca de suporte para operarem os softwares de gestão em home office, especialmente nos recursos de inteligência, como relatórios para análise estratégicas. É o que conta Michael Waller, diretor executivo da Cybersul Softwares de Gestão.

“Por essa simples constatação, já é possível notar que os softwares de gestão estão sendo fundamentais para a tomada de decisões estratégicas, tanto de planejamento e criação de contingências no curto prazo, quanto na montagem de cenários de longo prazo para operação dos negócios”, acrescenta.

Na análise de Robson Rizzotto, diretor Comercial e Marketing da Focco Soluções de Gestão, essa pandemia nos faz vivenciar um fato único, complexo e sem precedência, trazendo o contexto VUCA de forma muito explícita. VUCA é um acrônimo em inglês que significa volatilidade (volatility), incerteza (uncertainty), complexidade (complexity) e ambiguidade (ambiguity). Segundo ele, os softwares de gestão têm uma relevância estratégica e fundamental para que as empresas consigam operar de forma competitiva e com as melhores condições para as inúmeras decisões que são exigidas o tempo todo. “Ocorre que, em muitas companhias, cada setor possui o próprio sistema de dados ou métodos de controle. Em momentos cruciais do negócio, como o que estamos vivenciando, isso pode dificultar a costura de informações e, assim, prejudicar o negócio no ambiente de recuperação econômica/financeira”, diz.

Rizzotto explica que uma empresa que realiza suas tarefas sem estruturação, certamente, terá muito retrabalho, problemas e perdas (financeiras, econômicas, market-share), além de perder tempo e produtividade, que são cruciais para o sucesso do negócio. “Quando as pessoas passam a conhecer



Rizzotto, da Focco: “Quando se passa a conhecer os processos e a seguir à risca as indicações do sistema, o resultado é a melhora no tempo de resposta”



Brito, da Infor: “Mesmo softwares baseados em inteligência artificial deverão passar por uma reciclagem, um momento de reaprendizagem, retreinamento”



Canal, da Zion Logtec: “Precisamos entender o momento da empresa para identificar se será necessário adquirir um software generalista ou especialista”



Willrich, da Loginfo, acredita que pós-pandemia os softwares de gestão que ainda não estão em nuvem deverão acelerar esse processo de migração

os processos e seguir à risca as indicações do sistema, o resultado é uma melhora no tempo de resposta aos fornecedores e clientes.”

De acordo com Antonio Carlos Gomes de Brito, sênior principal Digital & Value Engineering da Infor Global Solutions, a Covid-19 praticamente inutilizou todos os modelos de previsão de demanda, de planejamento de cadeia de suprimentos, de uso de mão de obra e de projeção de caixa. “Muitos negócios lutam para sobreviver em um novo ambiente. Mesmo softwares baseados em inteligência artificial deverão passar por uma reciclagem, um momento de reaprendizagem, retreinamento –

já que todo o histórico não representa o mundo pós-pandemia.”

Ele diz que os softwares de gestão devem, portanto, apresentar características como flexibilidade, escalabilidade e facilidade de uso. Flexibilidade para permitir mudanças rápidas para os novos perfis de demanda, capacidades produtivas, estoques e ingredientes; escalabilidade para contar com novos usuários, substitutos aos titulares adoevidos em quarentena, ou mesmo adicionais para tratar de novos canais de distribuição ou de demandas emergentes; e facilidade de uso para reduzir o risco operacional dos novos usuários com pouco treinamento e exposição ao aplicativo.

“Companhias que adotaram práticas de gestão baseadas em plataformas aderentes aos negócios podem emergir mais fortes no cenário de recuperação econômica pós-pandemia. Além disso, os softwares de gestão modernos funcionam como serviço, na nuvem, que potencialmente reduzem o TCO (total cost of ownership, ou custo total de propriedade) da TI e da empresa”, explica.

Falando nisso, as empresas que tinham seus softwares de gestão não disponíveis na nuvem ou parcialmente em nuvem tiveram mais dificuldades no lockdown para manter sua operação totalmente ativa com os colaboradores em home office. Por esse motivo e prevendo um crescimento de 30% do home office no Brasil após a pandemia (segundo a Fundação Getúlio Vargas), Elton Willrich, gerente de vendas da Loginfo Tecnologia da Informação, acredita que pós-pandemia os softwares de gestão que ainda não estão em nuvem deverão acelerar esse processo de migração para que estejam disponíveis em várias plataformas e no local onde o usuário estiver trabalhando.

No topo

Todas as empresas precisarão rever seus processos de vendas, marketing, fabricação, comercialização, financeiro, logística, RH para poder atender à mudança de hábitos causada pela pandemia. “Precisamos entender o momento da empresa e suas dores para identificar se será necessário adquirir um software de gestão generalista (ERP) ou um especialista”, conta Eduardo Canal, diretor comercial da Zion Logtec Tecnologia em Logística.

Segundo ele, a movimentação no mercado sinaliza uma expressiva demanda

para softwares voltados a: e-commerce (segmento que cresce dois dígitos a cada ano), logística (para armazenagem e distribuição de produtos, abastecendo as lojas dos supermercados e alimentando a linha de produção das fábricas), BI (com apoio da inteligência artificial gerando informações para tomada de decisão), CRM (gestão de clientes e funil de vendas), RH (gestão de colaboradores trabalhando em regime de home office, na geração de conteúdos para atender grande procura por EAD) e gestão de TI – Infraestrutura (para viabilizar os trabalhos feitos em home office).

Genival Fernandes, diretor comercial da Benner Sistemas, destaca que as empresas que contam atualmente com softwares de gestão especialistas em seus setores terão um diferencial competitivo.

De acordo com ele, softwares de gestão de capital humano aumentam sua importância, principalmente sob um olhar de gestão estratégica, impactando na tomada de decisão, na flexibilidade para atender à demanda por trabalho remoto, mas sem perder de vista a necessidade de medir

a produtividade da equipe. Fernandes cita, ainda, os softwares de gestão de departamentos jurídicos, que visam garantir uma gestão efetiva dos processos e a resposta aos acionistas sobre os riscos e impactos destes processos no negócio.

Marcio Morari, diretor de projetos do Grupo MHA Tecnologia, acredita que a próxima onda pós-pandemia no quesito software sejam as ferramentas que possuem o poder de disponibilizar informações em tempo real e conectar as pessoas de forma automatizada e inteligente. “Independentemente do setor de atuação, soluções de automação de processos, inteligência e disponibilidade de informação, tanto para compra e



Fernandes, da Benner: as empresas que contam atualmente com softwares de gestão especialistas em seus setores terão um diferencial competitivo

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

venda, quanto para gestão, podem ser as que mais ajudarão na recuperação econômica a curto prazo.”

Por sua vez, Everton Oliveira Estevam, sócio-diretor da Mister Multas Consultoria e Assessoria de Trânsito, cita os softwares de gestão de marketing e de controle de gerenciamento, porque ambos caminham lado a lado, além de software de gestão gerencial, devido ao trabalho home office, que exige informações centralizadas.

Segundo Alceu Keller, diretor comercial da NDD, serão mais aplicados na recuperação econômica os softwares que apoiem a gestão na tomada de decisões, bem como os que consigam trazer ganhos operacionais e redução de custos. “É importante que a empresa possa estar preparada para a retomada. Este é um bom momento para tirar projetos de implantação de softwares da gaveta, aqueles que por priorização de questões urgentes do dia a dia não estavam no topo da lista. A empresa que aproveitar a situação para olhar para dentro e se estruturar, melhorando enquanto gestão e processos, aproveitará a retomada do crescimento com mais eficiência e certamente poderá imprimir um ritmo maior com base nesta estruturação”, opina.

As soluções relacionadas à compliance fiscal e governança são os pilares da reestruturação e, apoiadas nas soluções de BI, análise preditiva e BOT's de ganho de produtividade, irão fornecer informações importantes para montagem dos cenários futuros e tomada de decisões. É o que aposta Jean Paul Vieira, diretor de Marketing e Produto da Senior. As novas gerações de CRM integradas às soluções de MKT Digital também irão promover ganho de escala na operação comercial na nova conjuntura econômica, na qual gastos com viagens e visitas presenciais serão mais restritos. “Além disso, considerando a retomada da economia, a demanda reprimida e



Para **Morari**, do Grupo MHA, soluções de automação de processos, inteligência e disponibilidade de informação são as que mais ajudarão na recuperação



Keller, da NDD: “A empresa que aproveitar a situação para olhar para dentro e se estruturar, aproveitará a retomada do crescimento com mais eficiência “



Na opinião de **Grando**, da Movtrans Software Logístico, o usuário deve procurar conhecer bem o fornecedor e testar o software antes de implementá-lo



Colodrão, da **Praxio**: “Tecnologias especialistas num setor geralmente são mais assertivas, porque nasceram para atender demandas específicas da operação”



Na escolha do software de gestão, **Freitas Junior**, da MaxiFrota, diz que é importante considerar o custo-benefício gerado por cada ferramenta



Além dos critérios técnicos, **Castro**, do Grupo Vista, entende que as contratantes de software devem se identificar com a proposta de valor do fornecedor



SCS BRAZIL

SUPPLY CHAIN SUMMIT BRAZIL

4 e 5 de Novembro, 2020 - Hilton São Paulo Morumbi Hotel, São Paulo, Brasil

O W6connect Supply Chain Summit (SCS) Brasil 2020 é uma prestigiada plataforma onde:

Executivos-chave de supply chain de vários setores partilham estudos de caso sobre a aplicação prática e implementação de inovações em supply chain e lições aprendidas 300+ participantes discutem experiências e ideias para atingir sustentabilidade, escalabilidade, melhoria contínua, reduzir custos e maximizar eficiência ao longo da cadeia de suprimentos

Palestrantes 2019:

- **Carlos Ricardo Andrade**
VP Supply Chain Management LATAM
Bayer
- **Andre Luis Costa Vaz Almeida**
CFO and Operations Director
Epson
- **Gustavo Baldini Lichtenecker**
Head of Supply Chain Development
Grupo Boticário
- **Patrick Dietz**
Head of Logistics Operations
Bosch Latin America
- **Patricio Hopff**
Latin America Supply Chain/Operations Director
Boston Scientific
- **Nestor Felpi**
Global Innovation Supply Chain & Distribution
Executive Director
Natura
- **Felipe Cohen**
Planning and Operations Director
Magazine Luiza
- **Joseph Henry**
Director of Omni Channel Supply Chain
Leroy Merlin Brasil
- **Fernando Belcorso**
Head Regional de Supply Chain - América Latina
Agfa HealthCare
- **Fernando Gonçalves**
Diretor Supply Chain-Brazil, Danone Nutricia,
Operations Director and Latam Exports-Brazil,
Head of Distribution & Customer Service
Danone
- **Gustavo Taboas**
CPO-VP/Executive Director Purchasing,
Supply & Logistics-Corporate
Hospital Albert Einstein
- **Walter Vinicius Nico da Costa**
Head of Supply Chain Brazil
Philips Health Systems
- **Mauricio Valadares**
Commercial Operations Director
GE Healthcare
- **Emerson Lopes**
Regional Supply Chain Head
Alcon
- **Rafael Saccardi**
Director, Supply Chain and Logistics
AGCO South America

Participe

Registre-se até 28 de Fevereiro e economize R\$ 1.975.

Pague R\$ 1.975 versus o preço standard de R\$ 3.950.

Para alguma questão relacionada com o seu registro
ou registro e preços de grupo contate

Diogo Dias em diogo@w6connect.com ou ligue para (11) 3280-2804

Patrocine

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

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

Para Informações sobre opções de patrocínio contate

Loran Mariano em loran.mariano@w6connect.com ou ligue para (11) 3280-2804

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

a adequação que muitas empresas fizeram para atender via e-commerce, uma boa gestão logística se faz necessária, então ferramentas de WMS (gestão de Centros de Distribuição) e TMS (gestão de fretes e transportes) de ponta também serão aliadas como diferencial competitivo neste retorno”, acrescenta. Vieira cita, ainda, as soluções de gestão de pessoas com diferenciais para trabalho remoto, como redes sociais corporativas, controle de frequência e produtividade em home office e admissão digital, que deverão fazer parte da nova realidade das empresas que queiram trabalhar com custos otimizados.

Para a área de logística, Mauricio Fabri de Oliveira, sócio-fundador da RunTec Informática, imagina que as empresas buscarão soluções voltadas para visibilidade, colaboração e, especialmente no caso da Covid-19, soluções de logística reversa.

“Já podemos notar a formação de duas frentes de demanda: algumas empresas já começam a se preparar para a retomada do abastecimento de seus distribuidores e varejistas, e outra frente, ainda mais forte, de indústrias que estão com projetos de logística reversa de produtos contaminados”, observa.

Rodolfo Buchele, sócio e diretor técnico da SGR – Gestão de Logística Reversa e da Buchele Sistemas, diz que os softwares de gestão logística estão na base da cadeia produtiva e de distribuição. “O impacto da gestão logística se soma a cada camada do processo, fazendo real diferença no custo final dos produtos”, afirma.

Na análise de Ricardo Gorodovits, diretor Comercial da GKO Informática, todos os sistemas cumprirão suas funções, mas as áreas em que mais houve mudanças certamente implicarão em soluções que se ajustem adequadamente ao cenário. Por exemplo, sistemas



Gardolinski, da Startrade: “De forma geral, deveremos buscar soluções que tenham um retorno do investimento em prazo curto, cerca de um ou dois anos”



Em se tratando das tendências, **Vieira**, da Senior, aposta que as soluções relacionadas a compliance fiscal e governança são os pilares da reestruturação



Para **Oliveira**, da RunTec, as empresas buscarão soluções voltadas para visibilidade, colaboração e, no caso da Covid-19, de logística reversa



Buchele, da SGR e da Buchele: “O impacto da gestão logística se soma a cada camada do processo, fazendo real diferença no custo final dos produtos”

de folha de pagamento terão de lidar com as regras de exceção que foram estabelecidas durante a pandemia e posteriormente a isso. Da mesma forma, sistemas fiscais refletirão as regras definidas pelos governos nos diversos níveis para lidar com o cenário econômico inédito que enfrentamos. Empresas que tiveram suas atividades praticamente (ou totalmente) paralisadas e que lidam com produtos perecíveis, terão de administrar perdas e fazer escolhas de forma diferente do que faziam anteriormente quanto ao que embarcar, políticas de preços e entregas a adotar, sendo necessário que

os sistemas de gestão viabilizem todas estas possibilidades.

Acertando na escolha

Softwares são adquiridos ou locados com base em vários fatores, e a importância deles pode variar de acordo com as “dores” que a empresa sente. “Mas, de forma geral, deveremos buscar soluções que tenham um retorno do investimento em prazo curto (cerca de um ou dois anos), mas é fundamental que o investimento se pague e gere uma continuidade destes benefícios”, opina Luís Maurício Gardolinski, diretor da Startrade TI para Logística.

A escolha por um software deve passar pelo entendimento do negócio, diz Valmir Colodrão, CEO da Praxio. “Tecnologias especialistas num determinado setor geralmente são mais assertivas, porque nasceram para atender demandas específicas da operação”, alerta. Segundo ele, vale buscar a experiência de fornecedores do setor de atuação da empresa, entender os casos de sucesso e as recomendações de quem trabalha com esse ou aquele produto.

Na opinião de Adenir Grando, diretor comercial da Movtrans Software Logístico, o usuário deve procurar conhecer bem o fornecedor e testar o software antes de implementá-lo. José Paulo Guimarães de Freitas Junior, diretor da MaxiFrota, acrescenta como importante considerar o custo-benefício gerado por cada ferramenta, levando em conta que, além dela, cada gestor terá acompanhamento de um consultor que irá oferecer o serviço adequado para garantir o melhor resultado possível da sua frota.

Diego Araújo da Costa, account executive da Lincros Soluções em Software, diz que tecnologias que ofereçam condições de gestão estratégica, tática e operacional são os melhores caminhos. “A logística é um mar de oportunidades. Quando as tecnologias são muito específicas ou atuam com uma única visão, outras oportunidades de ganho ficam para trás”, expõe.

Há uma gigantesca oferta de softwares. São inúmeros os critérios de validação de softwares, como segurança, continuidade, atualizações constantes, previsão de catástrofes, etc, entretanto, além dos critérios técnicos, Cleber de Castro, diretor do Grupo Vista, entende que as contratantes devem se identificar com a proposta de valor de seu fornecedor de software.

“É comum que profissionais e empresas apresentem seus vas-

tos currículos para impressionar o comprador, mas não basta ser uma empresa ou profissional tradicional, com anos de experiência, sem uma bela proposta de valor para o futuro dos negócios. O desafio é aliar a experiência, a segurança e o conservadorismo a uma transformação digital (e cultural) cada vez mais avassaladora. Sem este alinhamento entre segurança e inovação, não haverá quesitos técnicos que, isoladamente, preencherão as necessidades”, explica. Segundo Elvio Coelho Lindoso Filho, gerente de marketing da Improtes Soluções e Serviços, a eleição de investimento em soluções deveria partir do planejamento estratégico da empresa e fundamentado na análise de SWOT. “Qualquer investimento isolado das demais questões da empresa tende a não trazer o benefício que ele pode. Feita esta análise e identificados os potenciais riscos para a continuidade do negócio, estabelece-se qual área demandará investimentos com sistemas”, expõe.

Para Ramon Ferreira de Sá, responsável comercial da Generix Group, o importante é verificar se o sistema está em constante evolução para trazer as melhores práticas do mercado todos os anos. “Além disso, a fornecedora deve ter clientes de renome que utilizem a ferramenta, deve conter feedbacks positivos destas empresas e, acima de tudo, atender à necessidade do cliente.”

A escolha precisa levar em consideração diversos fatores, incluindo o porte da empresa, seu setor de atuação e regulamentação, além das regras de governança corporativa, incluindo TI, dentre outros, diz Fernandes, da Benner Sistemas. E ele dá dicas do que não fazer: limitar a escolha somente a questões tecnológicas, tomar uma decisão baseada apenas em menor preço, e/ou deixar de envolver as áreas de




Costa, da Lincros: “Quando as tecnologias são muito específicas ou atuam com uma única visão, outras oportunidades de ganho ficam para trás”



Segundo **Elvio**, da Improtes, a eleição de investimento em soluções deveria partir do planejamento estratégico e fundamentado na análise de SWOT

negócios que serão impactadas.

A direção da empresa usuária deve se envolver na escolha do software de gestão, não terceirizar. O mais importante é que o software de gestão tenha boa flexibilidade, com razoável recursos de padronização, segurança e auditoria, acrescenta Waller, da Cybersul Softwares de Gestão.

“Pesquise, teste, compare e veja, dentre as opções do mercado, o que melhor serve ao seu negócio e, somente depois disso, comece a entender o preço. Lembre-se: muitas vezes, o barato sai caro e nem sempre o mais caro resolve.” Este é o recado de Oliveira, da ESL. 

Seguro de cargas deve apresentar papel preponderante no pós-pandemia

Esta constatação, feita pelos participantes desta matéria especial, considera que, em um cenário onde os custos devem aumentar, as margens de lucro diminuir e as reservas para emergências desaparecer, ter garantida uma indenização em caso de sinistro pode ser uma questão de sobrevivência do negócio.

Levando em conta que o transporte de cargas está sendo considerado durante a pandemia uma atividade econômica essencial, podemos avaliar que, após este período, com a recuperação econômica tendo que se dar pelo reaquecimento das atividades econômicas, haverá até um incremento da movimentação de cargas. E, neste contexto, logicamente, uma adequada cobertura securitária será de fundamental importância para a mitigação de eventuais prejuízos que possam surgir.

“Em um cenário onde os custos devem aumentar, as margens de lucro diminuir e as reservas para emergências desaparecer, ter garantida uma indenização em caso de sinistro pode ser uma questão de sobrevivência do negócio do cliente. Ou seja, se não houver uma garantia financeira por traz da operação – no caso, o seguro de cargas –, tanto os clientes embarcadores, quanto as transportadoras e os Operadores Logísticos correm sérios riscos da continuidade de suas operações.”

A avaliação é de Emerson Oliveira Barbosa, diretor comercial da Baroli Corretora de Seguros, iniciando esta matéria especial de *Logweb* que trata do papel do seguro de cargas no pós-pandemia.

Também analisando esta questão, Leandro Martinez, vice-presidente



Barbosa, da Baroli: em um novo cenário pós-pandemia, o embarcador poderá ser mais exigente em relação às transportadoras nas questões securitárias

e CUO (Chief Underwriting Officer) da Chubb do Brasil Cia. de Seguros, acredita que neste novo mundo que deve surgir pós-pandemia, o comércio eletrônico deve crescer consistentemente.

Neste contexto, o seguro de cargas ganhará, portanto, mais relevância, tanto no sentido de oferecer proteção ao patrimônio de transportadores e embarcadores quanto no de colocar à disposição desses atores o conhecimento das seguradoras para mitigação de riscos. Da mesma forma, o transporte internacional de cargas também deve retomar seu vigor, mas com uma série de medidas de controle adicionadas às já existentes. “Seguradoras com redes de suporte

e atendimento global serão de grande valia para transportadores e embarcadores nesse novo cenário”, avalia Martinez.

Portanto, segundo ele, nesta nova realidade, o papel do seguro de carga ganhará ainda mais relevância, especialmente por conta da provável elevação das operações logísticas e, consequentemente, aumento dos riscos. Nesse processo, será importante considerar as variáveis que surgem no novo cenário como, por exemplo, o aumento ou diminuição dos volumes transportados, alteração do tipo de carga distribuída pelo segurado, entre outras.

Ou, como coloca Adriano Yonamine, diretor de Transporte e Auto Frota da Sompó Seguros, o seguro de cargas vai ter, cada vez mais, a finalidade de agregar ao segurado uma série de serviços que vão contribuir para que não apenas a carga, mas a operação de transporte em si, considerando o carregamento, transporte, equipe envolvida etc., aconteçam com segurança e sejam economicamente viáveis para todas as partes envolvidas.

Yonamine também acredita que a pandemia deixou mais evidente para os Operadores Logísticos como a seguradora pode contribuir no dia a dia para que suas operações sejam mais eficientes, seguras e alcancem resultados efetivos. De fato, Sérgio Caron, líder da Prática de Transportes da Marsh

Brasil, também destaca que, neste momento crítico que o mundo atravessa, contar com amparo financeiro de uma seguradora, quando estas perdas ocorrem, tem grande valor agregado. O seguro de carga, do ponto de vista dos transportadores, respalda a questão da responsabilidade civil dos mesmos. Em outras palavras, tanto os embarcadores quanto os transportadores encontram proteção financeira para os riscos decorrentes da atividade do transporte. “Se extrapolarmos a análise – continua Caron –, quando pensamos em transporte internacional, envolvendo uma gama maior de riscos, este seguro de carga certamente está no topo das prioridades das empresas. Sem querer ser muito técnico, aqueles que importam e exportam cargas devem sempre se lembrar da questão (extremamente complexa) da avaria grossa. A carga do próprio importador/

exportador nem precisa sofrer danos diretos: pelo simples fato de ter carga a bordo de um navio, isto já implica em obrigações, muitas vezes desconhecidas por algumas empresas.”

Ilan Kajan Golia, diretor de Seguros Corporativos e Sinistros da Alper Consultoria em Seguros, completa, também avaliando que o papel do seguro para cargas é fundamental, pois ele garante, seja no transporte nacional ou internacional, indenização para os embarcadores e transportadores logísticos em caso de um incidente com a carga transportada.

Mudanças nas relações

Este novo cenário pós-pandemia implicará em mudanças na relação embarcador/segurado?

Barbosa, da Baroli, entende que o embarcador poderá ser mais exigente em relação às transportado-



Martinez, da Chubb do Brasil: o seguro de carga ganhará ainda mais relevância, especialmente por conta da provável elevação das operações logísticas

ras nas questões securitárias, exigindo apólices mais claras e com coberturas mais amplas, logicamente a custos de *ad valorem* melhores. Quando a contratação for direta também haverá mais exigência, principalmente em relação a preços. “Acredito que a relação será ainda

LOGÍSTICA, SUPPLY CHAIN, TRANSPORTE, INTERMODALIDADE, LOGÍSTICA IN-HOUSE

Tudo isto, e mais, você encontra nas páginas da revista Logweb (impressa e digital) – referência em logística.

E TAMBÉM

No Portal Logweb, na Revista Modal Marítimo (impressa e digital), no Canal Logweb, no Facebook, no Instagram e no Twitter da revista

O máximo de mídia para a divulgação da sua marca, da sua empresa, do seu produto e do seu serviço.

NÃO PERCA TEMPO.
NÃO PERCA MERCADO.

ANUNCIE

APROVEITE NOSSOS PREÇOS ESPECIAIS PARA PACOTES, INCLUSIVE PARA 2020.

MÍDIA PARCEIRA



REVISTA
Logweb

11 3964.3744
11 3964.3165

luis.claudio@logweb.com.br

valeria.lima@logweb.com.br

www.logweb.com.br

www.modalmaritimo.com.br

Portal e Revista Logweb

@logweb_editora

logweb_editora

Canal Logweb

grupologweb

mais estreita, incluindo nesse processo o papel dos corretores de seguros. Tanto seguradores quanto nossos parceiros corretores precisarão compreender as mudanças de cenário no qual transportadores e embarcadores estarão atuando para desenvolver soluções mais adequadas a essa nova realidade. Só conseguiremos ter sucesso nessa tarefa se estivermos próximos dos segurados para entender suas demandas e, de preferência, nos antecipar a elas”, completa Martinez, da Chubb do Brasil.

Eder Ferraz, diretor de Seguro de Transportes da Ferraz Seguros Corretora, também aponta que, atualmente, as seguradoras estão mais próximas dos segurados. No momento de pandemia, por exemplo, várias ações foram adotadas por algumas seguradoras, como: proteção e guarda da mercadoria por até 48hs, em situações onde o motorista foi impedido de seguir viagem por ter contraído coronavírus. Outras seguradoras deixaram de cobrar o prêmio mínimo por até três meses para transportadores que ficaram sem emitir Ctes.

“Acredito que, apesar de haver cada vez mais processos eletrônicos, o relacionamento e a integração entre as equipes da seguradora e do embarcador serão mais próximos. Isso porque os embarcadores que compreenderem que a consultoria de gerenciamento de riscos executada pela seguradora pode ser um diferencial importante e um fator de economia e eficiência. Antes, alguns profissionais de logística tinham receio de que as seguradoras iriam ‘interferir’ nas operações de embarque. Hoje, com o resultado alcançado, eles já reconhecem o potencial estratégico do trabalho realizado e o quanto pequenas melhorias de processos e recursos influenciam para que metas importantes sejam alcançadas. Isso só é possível com o engajamento e trabalho conjunto das equipes do embarcador e da seguradora”, completa Yonamine, da Sompó.

Modo de fazer negócios

Nesta nova realidade pós-pandemia também haverá mudanças no modo de fazer negócios? “Não sei se a palavra seria mudança, mas haverá, sim, uma exigência e concorrência maior nos serviços das transportadoras e dos Operadores Logísticos, e isso refletirá em uma maior negociação do seguro junto às seguradoras”, acredita Barbosa, da Baroli Corretora.



Yonamine, da Sompó: a pandemia deixou mais evidente para OLs como a seguradora pode contribuir no dia a dia para a melhoria de suas operações



Golia, da Alper: o papel do seguro para cargas é fundamental, pois ele oferece garantias, tanto no transporte nacional quanto internacional, de indenização

Pode parecer um paradoxo, mas ao mesmo tempo em que as pessoas estarão fisicamente mais distantes, por conta dos riscos de transmissão da doença, será preciso construir pontes que nos permitam manter o diálogo e a troca de informações, elementos tão importantes no nosso setor. “Ainda que o corretor não possa estar pessoalmente com o cliente para ouvir sua demanda e apresentar uma solução, será preciso manter esse diálogo vivo, o que exigirá, também, investimentos em tecnologia”, aponta Martinez, da Chubb do Brasil.

Na visão de Eder, da Ferraz Seguros, este momento que vivenciamos está nos conduzindo a novas formas de interações e até de con-

tratações — os suportes passaram a ser disponibilizados por canais digitais, reuniões, consultorias e vistorias já estão sendo disponibilizadas por algumas empresas do segmento. Entretanto, ele entende que o contato humano em casos complexos nunca deixará de existir.

“Acreditamos que alguns aspectos da tecnologia se farão mais presentes, inclusive na dinâmica de operação, comercialização, atendimento de sinistros, gerenciamento

de riscos, entre outros, presentes na relação do seguro de cargas e transportes”, diz Caron, da Marsh Brasil, enquanto Yonamine, da Sompó, destaca que o mercado de logística e transporte deve passar por um período de transformação para atender às indústrias que vão estabelecer meios de garantir o fornecimento da cadeia de suprimentos. Isso deve envolver a flexibilização das operações e diversificação do portfólio de fornecedores que, em alguns casos, deve incluir um mix entre grandes redes ou empresas estrangeiras e o pequeno fornecedor local, entre outras medidas. Tudo isso pode trazer novas necessidades de cobertura para as quais as seguradoras estão atentas.

“Ainda é cedo para afirmar categoricamente eventuais mudanças que possam acontecer. Porém, cada vez mais, os segurados estarão expostos a riscos climáticos e de outras ordens para os quais as seguradoras devem apresentar soluções. Podem até não ser coberturas específicas. Podem ser recursos de inteligência ou gerenciamento de risco, um sistema de monitoramento ou qualquer ferramenta que traga mais segurança e minimize os riscos para a operação logística”, preconiza o diretor de Transporte e Auto Frota da Sompó.

Setores

Falando sobre em quais segmentos o seguro de cargas deverá ser mais aplicado, Golia, da Alper, cita o de bens essenciais, como alimentos e medicamentos. “O aumento de demanda registrado pelas empresas de comércio eletrônico deve ampliar também a demanda por seguro para as empresas que atuam nesse modelo”, completa Martinez, da Chubb do Brasil.

Já Barbosa, da Baroli Corretora, acredita que em todos os segmentos haverá mais uso do seguro, mas pelo que já estão percebendo, no caso das importações e exportações, os clientes das duas pontas venderão suas mercadorias nos inçonterms de menor responsabilidade na questão securitária para diminuir seu custo final de venda.

E Caron, da Marsh Brasil, lembra que, por força de Legislação no Brasil, todas as empresas estão obrigadas a contratar seguro (no Brasil) para as cargas que são transportadas, tanto do ponto de vista dos embarcadores, como dos transportadores rodoviários. Raríssimas são as exclusões.

Portanto, o Seguro de Transportes Nacionais, para os Embarcadores, assim como o RCTR-C (Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Carga), aos Transportadores, são seguros de carga de grande aplicação.

Importadores e Exportadores de cargas, ainda que não estejam obrigados, dependendo das circunstâncias do contrato de compra e venda, por prudência e como mecanismo de mitigação de riscos, também são totalmente aderentes aos Seguros de Transportes Internacionais.

Como consequência disto tudo, todos os segmentos de indústrias acabam por demandar apólices de seguro de cargas.

No Brasil, as perdas com acidentes rodoviários, infelizmente, ainda são



Caron, da Marsh Brasil: neste momento crítico, contar com amparo financeiro de uma seguradora, quando perdas ocorrem, tem grande valor agregado

muito elevadas. É muito raro dizermos que certo tipo de carga não seria suscetível a prejuízos, quando um veículo transportador sofre capotagem, tombamento e/ou colisão. Não podemos esquecer também que o veículo pode sofrer incêndio e, em decorrência, a carga irá se perder. Neste aspecto, todas as mercadorias devem estar protegidas contra estes riscos.

“Em outro patamar – continua o líder da Prática de Transportes da Marsh Brasil –, temos as questões de Desvio de cargas, roubos, furtos, apropriações indébitas e extravios, entre outros similares. Um carregamento, alvo destas ações, igualmente deve estar protegido. O seguro de cargas está disponível, inclusive, para tais circunstâncias.”

E, com alguma sorte, quando não observamos os Acidentes e nem os “desvios” citados acima, ainda assim a carga pode sofrer certas avarias: as chapas de vidro podem se quebrar; os produtos resfriados podem sofrer interrupção de fornecimento do frio e se deteriorarem; o papel transportado pode se molhar; uma caixa de produto eletrônico pode se quebrar, quando do momento de ser colocada ou retirada do veículo transportador, entre tantos outros exemplos. “É o que chamamos, no seguro, de avarias particulares (amassamento, quebra, arranhadura, contaminação, água doce ou de chuva etc.). Aqui, também o seguro de carga se faz presente, de forma indistinta ao segmento de indústria de certa empresa (segurado)”, completa Caron.

Yonamine, da Sompó, também acredita que a expansão da contratação do seguro de cargas deve continuar em todos os segmentos econômicos. Porém, essa expansão vai ser ainda mais significativa entre os pequenos e médios Operadores Logísticos. Cada vez mais as operações vão contar com processos digitalizados. A busca pela eficiência e destinação de recursos para ferramentas que gerem resultados vai mostrar cada vez mais ao pequeno Operador o quanto o seguro é um recurso essencial para o negócio e pode trazer uma série de benefícios, muito além da simples indenização pela perda patrimonial. “O trabalho do acompanhamento de um serviço de inteligência, realizado por uma equipe de gerenciamento de riscos, pode contribuir significativamente para que as operações logísticas sejam mais seguras, eficientes, eficazes e lucrativas. Temos vários casos em que os segurados deixaram de ter perdas significativas que superaram em muito o valor investido no gerenciamento de riscos já no primeiro ano de contratação do seguro”, finaliza o diretor de Transporte e Auto Frota da Sompó. **Logweb**

Estruturas de armazenagem, paletes, caixas e contenedores são fundamentais nas mudanças que estão e irão ocorrer

Muitos supermercados têm registrado aumento das vendas, tanto das lojas físicas, quanto das vendas pela internet. Com isso, há necessidade de se rever a infraestrutura dos armazéns e estoques para absorver a demanda, garantir o abastecimento das lojas e se adaptar ao delivery.

Quando se pensa em supermercados, independentemente do momento em que se está vivendo, é indiscutível a sua importância na distribuição dos mais diferentes tipos de produtos, ou no abastecimento da sociedade de modo geral.

E, para que este atendimento seja constante, rápido e com qualidade, existem alguns equipamentos primordiais para as operações destes pontos de vendas. Como, por exemplo, as estruturas de armazenagem, os paletes, as caixas e os contenedores, destaques desta matéria especial de *Logweb* sobre fornecedores de supermercados.

Benefícios das estruturas

Na logística dos supermercados, o controle do estoque e o correto armazenamento dos produtos somente são possíveis se for utilizado o tipo adequado de estrutura de armazenagem, levando-se em consideração o volume a ser armazenado, tipo de produto e a curva ABC, entre outros fatores.

“São as estruturas que permitem uma melhor organização dos produtos estocados, possibilitando, ainda, que se tenha um melhor fluxo de recebimento, carregamento e expedição, sempre levando em conta também a movimentação de pessoas e de equipamentos.” O comentário é de Daniel Pertile, supervisor Comercial da Bertolini Sistemas de



Nunes, da NV2/Tedesco:
“a grande tendência e expectativa do segmento são os armazéns autoportantes, para armazenagem em grande altura”

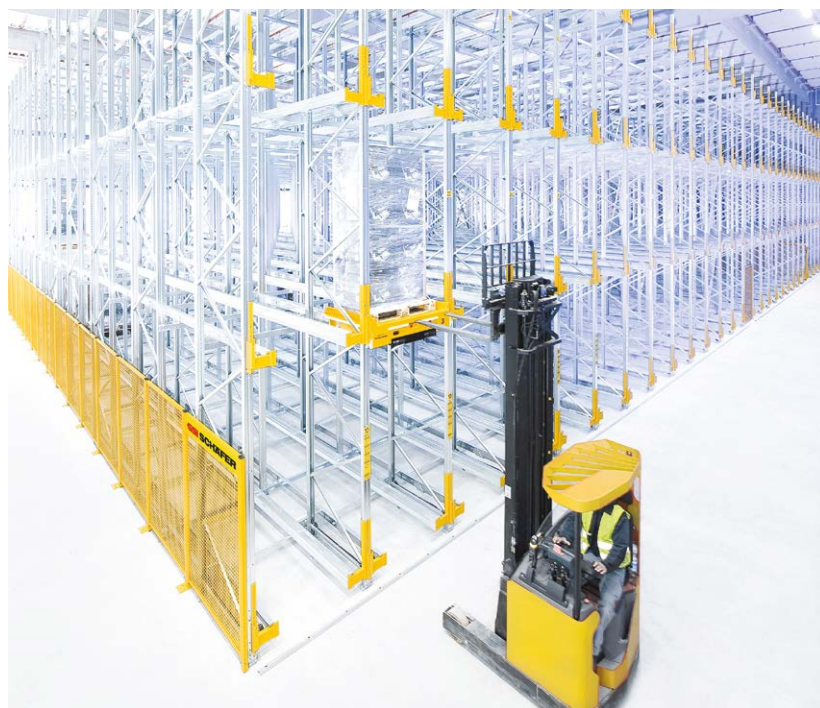
Armazenagem, falando sobre os benefícios que as estruturas de arma-

zenagem trazem para a logística dos supermercados.

Realmente, como os supermercados trabalham com um volume elevado de mercadorias de naturezas diferentes, gerenciar espaço físico, estocagem, embalagem, carregamento, recebimentos, inspeção e expedição exige uma dinâmica eficiente e alinhada ao fluxo dos produtos, de pessoas e tamanho do próprio supermercado.

Alguns produtos possuem especificidades em relação ao seu armazenamento e estocagem. Utilizando sistemas de armazenagem é possível planejar o espaço e buscar o melhor aproveitamento e melhor operação para o estoque.

Em geral – diz Victor Hugo Nunes, diretor Comercial da NV2 Sistemas



de Armazenagem/Tedesco Armazenagem –, na maior parte das vezes, contam com sistemas portapaletes em seus estoques secos e câmaras frias, e também com drive-in ou drive-thru, flow-rack, estrutura dinâmica e com racks metálicos, para auxiliarem na movimentação dos produtos. “Tudo isso de forma eficiente, cabendo ao gestor escolher o que se adeque melhor à realidade de suas operações. Assim, alguns dos benefícios dos sistemas de armazenagem são: otimização de espaço, redução dos custos de mão de obra e melhoria na organização e controle de armazenagem, bem como nas condições de segurança da operação do depósito.”

Ou, como afirma Flávio Piccinin, gerente Operacional da Isma – Indústria Silveira de Móveis de Aço, os principais benefícios que as estruturas de armazenagem podem trazer para os supermercados é dar suporte para o processo de redução de perdas, diminuindo o obsolescimento e danos por manuseio inadequado, além de promover menor ruptura operacional.

Ainda de acordo com Piccinin, é muito comum um cliente não encontrar na loja um produto que está no estoque e isso por vezes ocorre devido à falta de ordenação dos estoques que, com estruturas de armazenagem, ocorre de maneira mais racionalizada.

“As estruturas de armazenagem trazem diversos benefícios para os supermercados. Dentre alguns deles, podemos citar o aumento da capacidade de armazenar maiores volumes de carga, controle do fluxo de entrada e saída, garantia da integridade dos produtos e diminuição dos erros operacionais”, acrescenta Aline Iwanski, gerente comercial da Longa Industrial. Ela é complementada por Rogério Scheffer, diretor-presidente da Águia Sistemas de Armazenagem, para quem organização, desempenho, viabilidade de crescimento,

resultado, qualidade de serviços, segurança do trabalho, segurança patrimonial e segurança fitossanitária são os benefícios do uso destas estruturas.

Paulo Zerpini é Head of Supply Chain da Hortifruti Natural da Terra, empresa atendida pela NV2 Sistemas de Armazenagem/Tedesco Armazenagem, e também aponta,



Pertile, da Bertolini: o aumento de redes varejistas e das lojas de autoatendimento exigiu adaptações dos sistemas de armazenagem

como usuário, os benefícios do uso das estruturas de armazenagem. Segundo ele, muitas vezes observamos CDs que já “nascem” travados, sem oportunidade de crescimento e sem flexibilidade estratégica, afinal não podemos esquecer que o nosso varejo passa por diversos desafios durante 12 meses diferentes no Brasil, que é dinâmico e sazonal por natureza. “O trade off entre m² de estocagem x capital empregado em estoque x ocupação do CD é o grande desafio das áreas de planejamento da Supply Chain, afinal tudo nasce a partir de: uma política de estoque bem definida com base no desdobramento da meta de estoque; com o plano de expansão da organização bem definido (planejamento estratégico); e do Coeficiente de Flexibilização que a organização acredita que se faça necessário para uma boa gestão dos CDs.

O produto final desse planejamento é o quanto de posições-paletes devemos ter em nossos CDs, e aí entram as estruturas de armazenagem, ativos de suma importância para que o CD gire seus estoques de forma eficiente e segura. E para que isso se realize, existe por trás uma ciência que permite que essa ‘magia aconteça’”.



Aline, da Longa Industrial: Com o aumento do varejo digital, as estruturas são fundamentais para que novos modelos de operações logísticas sejam implantados

Zerpini continua, dizendo que tudo deve ser considerado, curva ABC, distância percorrida pelos equipamentos de movimentação e pelos colaboradores dos CDs, possibilidade de expansão que impacta no layout atual e futuro, dentre outras diversas particularidades que devem ser mapeadas no nascimento de um CD. “Ou seja, não temos como imaginar atualmente um CD de supermercados sem as famosas estruturas de armazenagem.”

Como visto, os benefícios que as estruturas de armazenagem trazem para a logística dos supermercados já são bastante conhecidos há algumas décadas, e neste contexto se pode destacar, ainda, a verticalização do espaço, com ganho de capacidade de carga e a melhor organização do armazém e da operação logística. “O importante é destacar

a evolução que vem ocorrendo nas estruturas de armazenagem”, complementa Mauricio Manetta, vice-presidente de Vendas – América Latina da SSI Schäfer/SSI Schaefer.

Importância

Além da importância logística propriamente dita, as estruturas de armazenagem também apresentam destaque de acordo com o momento que se vive, e com a economia. Como agora, em plena pandemia. Neste aspecto, Aline, da Longa Industrial, lembra que muitos supermercados têm registrado o aumento das vendas nesse período, tanto das lojas físicas, quanto das vendas pela internet. Com isso,

surgiu a necessidade de rever a infraestrutura dos armazéns e estoques para absorver a demanda, garantir o abastecimento das lojas e se adaptar ao delivery.

“As estruturas de armazenagem sempre tiveram papel fundamental quando o assunto é organização e ganho de espaço em armazéns logísticos e nas redes supermercadistas. Em cenários como este, em que os estoques acabam girando menos, elas têm o papel fundamental de armazenar produtos dos mais diversos tipos, sejam eles perecíveis, gêneros alimentícios, produtos com datas de validade específicas, produtos com características e embalagens diversas que



Manetta, da SSI Schäfer: neste momento de pandemia, as estruturas de armazenagem têm papel importante por serem o pulmão da operação logística

Caixas e os contenedores plásticos ganham destaque

Também são essenciais para a administração de um supermercado as caixas e os contenedores plásticos. Eles são utilizados para transporte, armazenagem, movimentação de cargas e delivery, como conta Celso Formigoni Jr, diretor comercial da Pratic Line Industrial.

Entre seus benefícios estão alta durabilidade, melhor organização de mercadorias e facilidade de higienização, garantindo menor incidência de odores e proliferação de fungos e bactérias, especialmente no transporte e armazenagem de produtos da linha de hortifruti, panificação e açougue, como descreve Luciano Vecio Oliveira, coordenador de vendas da Plásticos Novel. Com excelente custo-benefício devido à sua longa vida útil e resis-

tência, as caixas e os contentores plásticos já têm grande aceitação no setor, acrescenta Juliana Pereira Siqueira, vendedora técnica da Rotto Brasil Indústria e Comércio de Plásticos. “Por serem atóxicos, podem ser utilizados para contato direto com alimentos, por exemplo, pescados, frutas e refrigerados, inclusive in natura. As caixas permitem segregação dos produtos armazenados e segurança dos itens”, expõe. Sem

falar que ajudam a economizar espaço, acrescenta Genivaldo Jello, sócio-proprietário da Sologi. “Em se tratando de transporte, como as caixas têm medidas padronizadas, aproveita-se melhor o espaço dos veículos, o que colabora para a redução dos custos logísticos”, comenta, por sua vez, Ademir Alavarse Bilha, gerente técnico da MZA – Soluções em Embalagens Plásticas.



Juliana, da Rotto: “Com excelente custo-benefício devido à sua longa vida útil e resistência, os contentores plásticos já têm grande aceitação no setor”



Oliveira, da Plásticos Novel: “As caixas plásticas possuem superfícies lisas e de fácil limpeza, o que as tornam ideais para atender requisitos de higiene”

necessitam de cuidados na forma como são estocados, pois podem sofrer avarias ou até mesmo estragar, caso armazenados de forma inadequada”, comenta Pertile, da Bertolini.

Nunes, da NV2/Tedesco, percebeu que na contramão de alguns segmentos, a logística supermercadista segue em pleno funcionamento: o alerta da Covid-19 impulsionou as vendas do setor. A cadeia produtiva, que é bastante extensa, desde o produtor até as gôndolas, está trabalhando normalmente para atender a demanda crescente de compras com o objetivo de estocar comida em razão das medidas restritivas.

“Não somente durante a atual pandemia, mas em qualquer crise de abastecimento que passe a cadeia de Supply Chain, como, por exemplo, o abastecimento de água potável do início do ano na cidade do Rio de Janeiro, se faz necessário que os CDs possuam uma área de armazenagem bem dimensionada, flexível e dinâmica que consiga se adaptar e transformar esses chamados desafios em grandes oportunidades. Conseguir estocar de forma estratégica, sendo apoio ao comercial e, assim, às inúmeras oportunidades de compras que surgem durante esses momentos de pandemias/crises demonstra a diferença entre um CD adaptável e

CD travado”, completa Zerpini, da Hortifruti Natural da Terra.

Manetta, da SSI Schäfer, também lembra que as estruturas de armazenagem funcionam como um equalizador do fluxo de entrada e saída e são importantes à medida que auxiliam no tempo de giro do estoque. Neste momento, estes fluxos são impactados pela pandemia e podem se comportar de maneira descompensada. Como os supermercados seguem sendo de necessidade essencial para o abastecimento da população, as estruturas de armazenagem têm papel importante por serem justamente o pulmão da operação logística.

Na pandemia

Esses produtos têm relevância significativa nesse momento de pandemia, pois, além da farta utilização no campo (colheita), também são usados pelos mercados no acondicionamento de produtos dos mais variados tipos e, ainda, nas entregas aos clientes, que estão evitando sair de casa para fazer compras, conforme explica Formigoni Jr, da Pratic Line.

“As caixas para delivery podem ser lacradas e abertas apenas na presença do cliente, garantindo a inviolabilidade dos produtos transportados”, acrescenta Bilha, da MZA.

Vale lembrar que embalagens fabricadas com outros materiais, como madeira e papelão, podem ser facilmente contaminadas por fungos e bactérias, especialmente pela dificuldade que apresentam para higienização. “As caixas plásticas, por sua vez, possuem superfícies

lisas e de fácil limpeza, o que as tornam ideais para atender rigorosos requisitos de higiene”, comenta Oliveira, da Plásticos Novel. Além disso, observa Juliana, da Rotto, evitam o uso de embalagens descartáveis, que aumentam a demanda de lixo nas cidades.

Novas aplicações

Uma das mudanças que Oliveira, da Plásticos Novel, notou na logística dos supermercados foi o uso de caixas plásticas pelos consumidores para transporte das compras. “Isso se acentuou após a proibição de uso de sacolas plásticas e da crescente preocupação da população com questões ambientais, como reciclagem e logística reversa”, diz.

Para Formigoni Jr, da Pratic Line, as caixas plásticas vêm sendo usadas em maior quantidade e por mais parceiros que enxergaram nelas a possibilidade de

poder armazenar e controlar melhor seus produtos e, ao mesmo tempo, proteger e agregar valor às suas marcas.

Com a tendência das vendas online, os supermercados devem se adaptar a este novo cliente, que faz suas escolhas pela internet e quer receber suas compras no menor prazo possível e com a mesma qualidade que encontraria nas lojas físicas. “As caixas e os contentores poderão ser utilizados para facilitar a segregação de produtos (através de cores, por exemplo), ou mesmo na entrega das compras na casa do fornecedor, garantindo a qualidade que ele espera”, destaca Juliana, da Rotto.

Jello, da Sologi, salienta que esses produtos estão sendo muito utilizados na verticalização do armazenamento e, se bem colocados, podem ser utilizados como prateleira, alinhando a logística.

Pós-pandemia

Segundo alguns especialistas, a retomada da economia somente ocorrerá no segundo semestre de 2020. O governo já anunciou alguns planos para acelerar este processo e, diante destas expectativas, indústrias, empresas distribuidoras, Operadores Logísticos e o varejo como



Piccinin, da Isma: as estruturas dão suporte ao processo de redução de perdas, diminuindo o obsolescimento e danos por manuseio inadequado

um todo precisam estar preparados para uma retomada do consumo, mesmo que gradativa.

“Esta retomada irá ocorrer e irá impactar nas empresas que não estiverem preparadas, e isso inclui preparar a área de logística para ser mais assertiva e rápida nas entregas internas e externas, com uma maior agilidade, mas com um menor custo operacional. E para isso estas deverão rever os tempos de recebimento e expedição, melhorar as formas de armazenar os produtos e reduzir os tempos de entrega”, comenta o supervisor Comercial da Bertolini, referindo-se à importância das estruturas de armazenagem na pós-pandemia, na recuperação econômica, de um modo geral.

Ainda na visão de Pertile, as empresas que estiverem com os seus armazéns mais preparados para atender a esta demanda, e com as

estruturas de armazenagem adequadas, sem dúvida serão as que terão uma retomada nos seus ganhos mais rapidamente.

Piccinin, da Isma, também salienta que a estrutura de armazenagem possui relevante papel no processo de recuperação econômica. Ela permite que os mercados se regulem, que as empresas equalizem dife-



Scheffer, da Águia: as mudanças comportamentais estão exigindo novas infraestruturas de software e hardware, com impactos nas estruturas existentes

renças entre as etapas produtivas e, sem dúvida alguma, é ela que viabilizará com eficácia que os produtos possam ser mantidos e acessados com segurança.

Hábitos de consumo estão mudando e por vezes esses novos hábitos exigem a adequação das estruturas de armazenagem, a fim de garantir a manutenção da eficiência e a eficácia das operações de armazenagem. “Após a pandemia, acreditamos que muitas mudanças nos hábitos de consumo serão permanentes. O varejo digital já estava sendo uma tendência acompanhada por muitas empresas e mercados, e agora tende a aumentar cada vez mais. Com isso, o setor logístico terá que acelerar em conjunto a sua transformação digital para atender as demandas de distribuição e entregas. Nesse cenário, as estruturas de armazenagem são fundamentais para

que os novos modelos de operações logísticas sejam implantados e se tornem eficientes”, completa Aline, da Longa Industrial.

Também para Manetta, da SSI Schäfer, as estruturas de armazenagem voltarão a desempenhar o seu papel dentro da cadeia logística com a retomada das operações logísticas que haviam sido paralisadas e haverá aumento de demanda por mais estruturas à medida que o volume das atividades crescer. Segundo o vice-presidente de Vendas – América Latina da SSI Schäfer, a importância das estruturas de armazenagem na pós-pandemia é mais representativa quando tratamos de soluções que aplicam as estruturas de armazenagem visando maior grau de automação para a obtenção de um nível de excelência operacional que resulte em máxima eficiência, máxima redução de custos operacionais e de mão de obra, máxima acuracidade e máxima utilização da área disponível.

Roberto Tedesco, engenheiro e proprietário da Tedesco Armazenagem, também considera que as estruturas de armazenagem se apresentarão com extrema importância no período de retomada econômica, pois atuarão no apoio à cadeia logística, principalmente nos Centros de Distribuição, sendo um dos seus principais benefícios a redução da área de estocagem, aumentando o volume de produtos estocados, mas reduzindo o custo da operação e da mão de obra. Permitindo e entregando um serviço mais eficiente e enxuto!

Novas aplicações

Já falando sobre as novas aplicações das estruturas de armazenagem, de um modo geral, em decorrência das mudanças na logística nos supermercados, Scheffer, da Águia, resalta que a influência das mudanças comportamentais do mercado está trazendo as atividades de prestação de serviço de drive thru, delivery,

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**



É difícil imaginar uma rede de supermercados operar sem paletes

Como dissemos, os paletes também são essenciais no processo logístico dos supermercados, principalmente neste momento de mudanças. E também trazem vários benefícios para a logística dos supermercados.

“São inúmeros benefícios que os paletes trazem aos supermercados – rapidez na reposição de itens, armazenagem com segurança e ganho de espaço (verticalização), velocidade no recebimento de produtos de seus fornecedores, etc.”, diz Marcelo Canozo, diretor comercial da Fort Paletes e presidente da ANAPEM – Associação Nacional dos Produtores de Pa-



Zelenski, da Zpisa Paletes: “o palete é a base da logística, e encontra-se em todas as operações de armazenagem, distribuição e pontos de vendas”



Canozo, da Fort Paletes: os paletes se tornaram ainda mais vitais para toda a rede varejista, devido ao dinamismo e velocidade exigidas pelas mercadorias nas gondolas

letes e Embalagens de Madeira. Ele ainda acrescenta: atualmente é difícil imaginar uma rede de supermercados – mesmo que de pequeno porte – operar com recebimentos de produtos não paletizados.

Por sua vez, Antonio Valdir Zelenski, diretor comercial da Zpisa Paletes, lembra que o palete padronizado é muito importante nas operações de

supermercados, visto que as empresas trocam paletes em suas operações, reduzindo custos com transportes, descargas e armazenagens.

Importância

Considerando que o palete é uma ferramenta essencial para todas as empresas que necessitam armazenar e distribuir seus produtos com velocidade

fulfilment, etc. com novas necessidades de infraestrutura de software e hardware adequados, com impactos em adequações das estruturas de armazenagem existentes.

“Nesse momento de enfrentamento ao Covid-19, com medidas restritivas com o objetivo de ficar mais tempo em casa, a humanidade foi obrigada a vivenciar novos hábitos e, para atender a essa demanda, supermercados precisaram rapidamente reinventar as suas formas de atuação, com a estruturação dos e-commerces, melhorando a organização e o controle de armazenagem e aumentando a velocidade das entregas à expectativa de recebimento de cliente, e as empresas que desejam ter relevância nesse canal de venda terão que realizar investimentos em sistemas de armazenagem. Sendo um grande diferencial a utili-

zação dos sistemas de armazenagem bem dimensionados, armazenagem em grandes alturas para o máximo aproveitamento da superfície disponível e armazéns autoportantes, com possibilidade de utilizar tanto sistemas tradicionais como automáticos, que permitem melhorar a capacidade, a rapidez e a segurança do processo de armazenagem.”

Ainda na visão de Nunes, da NV2/Tedesco, “a grande tendência e expectativa do segmento, não menosprezando as estruturas convencionais atuais, que são os produtos mais utilizados pela logística no Brasil, são os armazéns autoportantes, para armazenagem em grande altura, com o máximo aproveitamento da superfície disponível e possibilidade de utilizar tanto sistemas tradicionais como automáticos. E os armazéns automáticos que

permitem melhorar a capacidade, a rapidez e a segurança do processo de armazenagem”.

Já Pertile, da Bertolini, coloca que, visando diminuir os custos com operações e estoques, muitos supermercadistas optaram por fazer parcerias com grandes redes varejistas e com estas parcerias, cresceram os números de Centros de Distribuições específicos para o setor alimentício, tanto para produtos secos, perecíveis, congelados ou resfriados.

Este aumento de redes varejistas e também o aumento no número de lojas de autoatendimento fizeram com que os sistemas de armazenagem se adaptassem a esta nova realidade, oferecendo, por exemplo, sistemas de armazenagem com picking integrado, que permite uma rápida e fácil reposição dos produtos retirados.

e agilidade, Canozo, da Fort Paletes, aponta a sua importância neste momento, em termos de supermercados.

“Comparo, guardadas as devidas proporções, essa pandemia com uma guerra. Para quem não sabe, a origem e o uso dos paletes em larga escala se deu na 2ª Guerra Mundial, com a finalidade de ajudar a transportar, manusear e armazenar mantimentos e munições com velocidade acima das práticas comuns à época. Portanto, acredito que nesse momento os paletes se tornam ainda mais vitais para toda a rede varejista (indústria e supermercados), devido ao dinamismo e velocidade que serão exigidas pelas mercadorias nas gondolas”, diz Canozo. Afinal, como diz Zelenski, da Zpisa Paletes, “o paleta é a base da logística, e encontra-se em todas as operações de armaze-

nagem, distribuição e pontos de vendas”.

Pós-Pandemia

Agora falando sobre a importância dos paletes na pós-pandemia, na recuperação econômica, Canozo, da Fort Paletes, lembra que, com hábitos de consumos diferentes, o paleta será mais do que atualmente uma ferramenta essencial para a recuperação econômica de todos os segmentos. Um exemplo prático de sua importância na cadeia logística pós-pandemia é que as compras on-line devem crescer e tomar espaço das compras em lojas físicas, o que exigirá uma logística muito mais eficiente e ágil para atender os consumidores. O paleta entra nessa cadeia como uma ferramenta primordial para a funcionalidade desse mercado.



“O modelo ideal é através da padronização, com um trabalho de gestão sério e que traga garantias de qualidade e conformidade do produto aos usuários, através da intercambialidade, o que traz consideráveis reduções de custos nas operações paletizadas. Para que tudo isso seja realidade, o trabalho será árduo e precisará contar com a adesão e colaboração de fabricantes de paletes, indústrias e supermercados”, finaliza Zelenski, da Zpisa Paletes.

Por sua vez, Piccinin, da Isma, destaca que as vendas através do comércio eletrônico não eram uma atividade expressiva para os supermercados e naturalmente os seus armazéns não foram concebidos para essa atividade. Os armazéns dos supermercados usualmente são projetados para receber cargas paletizadas e/ou grandes volumes e expedir cargas paletizadas e/ou grandes volumes. Entretanto, o comércio eletrônico demanda que o supermercado possua recursos para que um colaborador efetue a atividade de picking para “N” clientes com rapidez e segurança.

“São aplicáveis em um mesmo armazém os portapaletes, portapaletes dinâmicos, estantes, flow-racks e, certamente, a combinação dessas estruturas de armazenagem, considerando as particularidades de cada

categoria de produtos e os setores de uma loja — é o novo armazém dos supermercados”, completa o gerente Operacional da Isma.

Manetta, da SSI Schäfer, também fala do comércio eletrônico, destacando que a logística nos supermercados vem sofrendo pressões por uma demanda crescente de maior fracionamento em caixas ou unidades, seja por uma distribuição mais fracionada a lojas menores ou pela demanda proveniente de canais como o e-commerce.

De fato, para Aline, da Longa, um dos grandes desafios dos supermercados, atualmente, é manter o abastecimento das lojas físicas, cada vez menores e em maior número, e ao mesmo tempo atender as demandas do varejo digital. Para isso, é preciso mapear a sua cadeia de distribuição e certificar que as estru-

ras de armazenagem, em cada ponto de estocagem, estejam de acordo com as suas operações logísticas.

“Por esse motivo, temos visto, cada vez mais, um crescimento de vendas juntamente das estruturas convencionais, de estruturas que auxiliam a separação de pedido, como esteiras e flow-rack. Um armazém mal desenvolvido compromete toda a operação, porém cada modelo de distribuição exige uma estrutura de armazenamento adequada, então é impossível generalizarmos a mesma solução para todo o setor de supermercado.”

Outra questão — ainda segundo a gerente comercial da Longa —, é que grandes redes estão cada vez mais investindo em estruturas de armazenagem com automação, a fim de ganhar agilidade, minimizar erros e perdas e aumentar seus lucros. Logweb

Torre de Controle *bem estruturada garante visibilidade e proatividade nas operações*

A ferramenta oferece transparência, otimização de custos, agilidade e sincronização de dados, possibilitando criar padrões e monitorar desvios, levando as empresas a atuarem de forma preventiva e ágil. Tudo isto só foi possível devido à evolução tecnológica.

Grças principalmente à evolução tecnológica, o conceito de Torre de Controle está se tornando cada vez mais utilizado na gestão da cadeia de abastecimento. Conforme explica Paulo Roberto Bertaglia, diretor executivo da Berthas, advisor em Supply Chain Management, a Torre de Controle pode ter significados distintos para diferentes pessoas ou empresas.

“A Torre de Controle é um hub, um ponto focal que oferece visibilidade, tomada de decisão e ação, com base em diferentes análises em tempo real. Ela oferece visibilidade, transparência, otimização de custos, agilidade, sincronização e funcionalidades que apoiam a vantagem competitiva e permitem à empresa se concentrar nos aspectos vitais do seu negócio”, expõe. Especificamente, a Torre de Controle é uma central de integração e inteligência logística que visa aumentar a eficiência da cadeia. “É uma ferramenta que proporciona visibilidade mais detalhada do andamento e monitoramento das coletas e entregas de mercadorias durante as rotas efetuadas pelo transporte”, complementa Anderson Benetti, head de logística da Senior Sistemas, empresa que oferece uma plataforma de soluções especializada em logística nas áreas de armazenagem e transporte.



Segundo **Benetti**, da Senior, a Torre de Controle proporciona visibilidade mais detalhada do andamento e monitoramento das coletas e entregas

Através da torre, é possível encaminhar as demandas para os motoristas, controlar o tempo das atividades, acompanhar em tempo real as entregas e comprovantes, visualizar indicadores da operação, bem como enviar e receber notificações para a tomada de decisões.

Além de disponibilizar informações em tempo real, a Torre de Controle diminui o tempo na resolução de não conformidades, devido à velocidade da identificação da ocorrência, complementa Victor Henrique Mariano Menezes, consultor em logística da TigerLog Consultoria e Treinamento em Logística.

De acordo com ele, a Torre de Controle também proporciona

processos pré-definidos para as resoluções de não conformidades, evitando ao máximo falhas oriundas de julgamento humano. Seus sistemas de alertas inteligentes diminuem a necessidade de intervenção humana, que pode acarretar possíveis falhas. Além disso, gera informações para os diferentes “níveis” de decisão de uma empresa: estratégico, tático e operacional.

Quando instalar

Sobre quando uma empresa deve instalar uma Torre de Controle, quem explica é Mauricio Fabri de Oliveira, sócio-fundador da Run-Tec Informática, companhia que oferece a suíte HODIE, ferramenta de monitoramento e visibilidade logística que cobre todos os processos, desde o pedido até a logística reversa. “A empresa deve buscar este tipo de projeto quando quiser apresentar ao mercado uma postura mais proativa. Uma gestão operacional comum (sem torre) normalmente é orientada a resolver os problemas na medida em que eles vão aparecendo. Já a Torre de Controle possibilita criar padrões e monitorar os desvios, permitindo uma atuação preventiva e mais ágil.”

De fato, como acrescenta Bertaglia, da Berthas, toda empresa que busca um espaço no mercado e encara seriamente a expe-

riência com o cliente, oferecendo níveis de serviços adequados, apresenta potencial oportunidade para avaliar a implementação de uma Torre de Controle. “Importante entender que não se trata apenas de tecnologia, mas, sim, de um conjunto de processos e, principalmente, indicadores que regem os negócios. A tecnologia adequada é o viabilizador de sua implementação.”

Cada negócio tem suas particularidades, observa Benetti, da Senior, porém, a Torre de Controle cabe perfeitamente em qualquer operação logística que faça coletas e entregas de mercadorias, já que o conceito é bem abrangente e independe do que se transporta. “Se a empresa deseja melhorar a eficiência logística, ter mais controle operacional e estratégico, além de custos reduzidos, faz todo o sentido o investimento”, salienta.

Por sua vez, Menezes, da TigerLog, resume que o principal objetivo de uma Torre de Controle é melhorar a visibilidade em cadeias de abastecimento complexas. “Cada dia mais os clientes demandam por informações e prazos menores para ações e respostas. Caso a empresa se identifique com estas necessidades, ela precisa de uma Torre de Controle.”

Por onde começar?

Para Bertaglia, da Berthas, a forma de começar depende das estratégias da empresa e das oportunidades que se apresentam. Segundo ele, muitas podem buscar o projeto para suportar os níveis de serviços com os clientes através da monitoração de transportes e estoques. Outras buscam sincronizar a demanda com as áreas de planejamento, integrando as diversas funções da organização, incluindo compras, manufatura e distribuição. “A habilidade em entender por

onde começar pode trazer benefícios de curto prazo. O importante é buscar uma plataforma escalável que permita expandir o projeto para outras áreas, como um ‘lego’. Mas para isso há de se planejar os passos e os caminhos a serem percorridos”, orienta.

Realmente, não existe uma receita de bolo, como frisa Oliveira, da RunTec. Existem, sim, conceitos e métodos que devem ser aplicados para analisar e detalhar cada projeto como único. “Por exemplo:



Menezes, da TigerLog, diz que os sistemas de alertas inteligentes diminuem a necessidade de intervenção humana, que pode acarretar possíveis falhas

os pontos mais sensíveis de uma indústria farmacêutica são diferentes daqueles vividos por uma indústria de commodities. Sendo assim, o mapeamento do projeto vai nos dizer por onde devemos começar em cada cliente novo que trabalhamos.”

Ainda de acordo com ele, a implementação deste tipo de projeto requer, também, muita vivência e experiência do fornecedor e de sua equipe. “Aqui, não basta a ferramenta: é preciso bagagem, para que se possa conduzir o cliente no sentido de extrair dele as oportunidades e, com isso, construir um projeto de Torre de Controle vencedor”, expõe.

Menezes, da TigerLog, diz que a Torre de Controle precisa nascer na espinha dorsal da empresa, ou seja, na operação. “Ela deve estar presente desde a origem do processo, do planejamento da operação, passando por acompanhamento da coleta, programação de embarque e finalização da entrega, gerando respostas rápidas a qualquer não conformidade.

Como é considerada uma ferramenta de simples implementação, em menos de uma semana já é possível seu uso por um grupo menor de veículos e motoristas, acrescenta Benetti, da Senior. “O ideal é iniciar a implementação em uma unidade da empresa e depois replicar para as demais”, dá a dica.

Benefícios

O maior benefício da Torre de Controle, na opinião de Oliveira, da RunTec, está na visibilidade e na proatividade. “Se for bem estruturada, ela manterá a empresa com informações à vista de todos, além de contribuir para um ambiente colaborativo, no qual todos os stakeholders estarão envolvidos com a operação.”

Na lista de benefícios de Benetti, da Senior, estão: melhor execução das operações de distribuição; redução de reentregas e devoluções por atuação mais proativa em problemas durante a rota; diminuição do retrabalho no lançamento das ocorrências e comprovantes; e maior agilidade e segurança na comprovação de entregas.

Por sua vez, Menezes, da TigerLog, cita: otimização dos recursos operacionais; visão ampliada da operação; gerenciamento por KPIs; controle em tempo real das variáveis-chave e rápida tomada de decisão.

Realmente, segundo Bertaglia, da Berthas, a Torre de Controle é um elemento substancial nas to-

madras de decisões, tanto estratégicas quanto táticas. “A flutuação da demanda pode ser percebida rapidamente e o apoio as áreas de planejamento é fundamental. Os benefícios se estendem ainda aos colaboradores, tanto fornecedores como clientes. As comunicações de faltas ou pendências de estoques podem fluir rapidamente, permitindo reações imediatas na cadeia de valor”, expõe.

Mudanças necessárias

Como qualquer implementação tecnológica, os processos precisam estar azeitados, os indicadores definidos e as pessoas preparadas. Não dá para colocar a tecnologia e sair operando, avisa Bertaglia, da Berthas. “É um bom momento para avaliar se há oportunidades na transformação e inovação dos processos. Os indicadores de desempenho precisam ser tangíveis e em número adequado para administrar efetivamente a cadeia. Poucos e bons indicadores funcionam melhor que uma quantidade enorme que não demonstra o que realmente está ocorrendo”, expõe.

Oliveira, da RunTec, lembra que para se extrair o melhor da Torre de Controle, é preciso contar com recursos de sistemas (ferramentas, interfaces) muito bem integradas e com o máximo de automatizações possível. De acordo com ele, a parte visual da Torre de Controle (com videowall e toda a área gráfica) é só a ponta do “iceberg”. “O mecanismo sistêmico que precisa ser implementado para manter os dados atualizados é a parte mais importante. É preciso um projeto de software extremamente robusto e bem implementado, caso contrário, a Torre de Controle trará dados desatualizados e perderá o sentido”, avisa.

Na opinião de Menezes, da TigerLog, para habilitar uma Torre

de Controle, é necessária uma mudança cultural na empresa, tendo em vista que o sucesso se apoia sobre três pilares: pessoas, processos e tecnologia.

Conforme explica, os colaboradores devem estar alinhados com os valores da empresa, ser capacitados, ter perfil analítico e atitudes para qualidade, trabalho em equipe e organização, além disso, devem se sentir como parte fundamental para o sucesso da organização.

Com relação aos processos, Menezes diz que eles devem ser muito bem definidos, de fácil compreensão, especificando tarefa e atividade de cada função presente na Torre de Controle. As responsabilidades devem ser padronizadas e frequentemente revisadas e atualizadas, com foco na melhoria contínua.

Em se tratando de tecnologia, o consultor em logística da TigerLog orienta tomar muito cuidado durante a escolha da solução, evitando a necessidade de customizações futuras. “O software deve possibilitar o máximo possível de automatizações dentro do processo, disponibilizar informações em tempo real, bem como permitir uma visão geral de toda a rede.”

Acima dos concorrentes

Com a grande variedade de segmentos de produtos e nichos disponíveis no mercado atualmente, as marcas precisam encontrar formas de se destacar em meio às suas concorrentes. A boa experiência oferecida aos consumidores é hoje um dos fatores essenciais para fidelizar clientes e consolidar a imagem positiva das marcas, conta Benetti, da Senior.

O transporte é quem conecta a cadeia e faz o produto chegar no cliente. Ou seja, é a última etapa

antes do contato entre consumidor e marca. Assim, qualquer falha na entrega pode gerar insatisfação e quebrar todo um ciclo positivo construído até então. “Há uma grande tendência para tecnologias inteligentes que auxiliem no monitoramento desse processo. A Torre de Controle é uma delas e pode ajudar na otimização logística e proporcionar melhores resultados. Para uma empresa que busca crescer no mercado logístico, ter essa ferramenta será um diferencial diante daquelas que não possuem”, salienta o entrevistado.

Oliveira, da RunTec, também acredita que as empresas que forem adotando a gestão por Torre de Controle começarão a se diferenciar, a medida em que forem alcançando benefícios. “Isto acontecendo, o mercado naturalmente forçará a expansão para as empresas que não quiserem ficar para trás.”

Realmente, para Menezes, da TigerLog, a empresa que não tiver uma Torre de Controle terá sua sobrevivência ameaçada, afinal, cada vez mais aumenta a necessidade de se ter informações em tempo real.

Nesta questão, Bertaglia, da Berthas, toca num ponto interessante: o importante não é o nome “Torre de Controle” mas, efetivamente, como usar a tecnologia para alcançar os benefícios e obter as funcionalidades que trazem a vantagem competitiva, seja no relacionamento com o cliente, na otimização de custos, na melhor visibilidade e transparência ou no melhor uso dos recursos. “Tem muita empresa que já utiliza tais funcionalidades e não usam esse nome. As características que compõem uma Torre de Controle são, sim, uma tendência para o Supply Chain, independentemente do nome.”

Na prática: PepsiCo

Uma das maiores empresas de alimentos e bebidas do mundo, a PepsiCo tem em sua operação no Brasil uma Torre de Controle que contempla quatro macro processos: Planejamento, Execução, Controle & Performance e Produtividade. Esses processos são subdivididos em 16, dos quais 8 são realizados diariamente, abrangendo desde a captura das necessidades de vendas e transferências, passando por programação, contratação e monitoramento das viagens até a entrega final ao destino, seja um cliente ou um Centro de Distribuição. Quem explica são os profissionais da companhia no país: Claudio Rosa, head de Transportes, e Eduardo Loiola, líder Control Tower.

“Com a Torre de Controle, visamos buscar integração de toda a cadeia de valor da PepsiCo, sincronizando as necessidades de transportes de matéria-prima com as de produto acabado e as viagens que devemos realizar em todo o território nacional”, contam.

A visão da marca é compartilhar informação próxima ao tempo real da situação de cada movimentação de insumos, produtos e veículos com clientes e fornecedores, sejam eles internos ou externos. Com a Torre de Controle, a empresa busca dar visibilidade para a cadeia se ajustar, considerando alterações pontuais de prioridades e antecipando possíveis impactos para o cliente.

O time da PepsiCo que gerencia os processos desempenhados na Torre de Controle mede indicadores de custo, serviço e produtividade, sendo em esfera operacional, tática e estratégica. Os principais indicadores são: Custo: total de custo de frete x total vendido; total de custo de frete x total tons vendidas; Serviço: on time delivery, aderência na coleta, ade-

rência na saída, ocupação, % de modal de frete. A integração com S&OP é para custear a malha de atendimento apresentada e trazer cenários alternativos que maximizem a rentabilidade da empresa.

“Por meio dos indicadores operacionais, conseguimos medir o nível de serviço de todos os nossos parceiros de negócio, dos nossos Centros de Distribuição e até mesmo o tempo e o custo de espera em clientes”, explicam Claudio e Loiola.



Claudio, da PepsiCo, explica que o time que gerencia os processos desempenhados na torre mede indicadores de custo, serviço e produtividade

As atividades da Torre de Controle são realizadas por colaboradores próprios ou terceiros que não realizam atividades em outras partes do serviço logístico da PepsiCo. Os processos que acessam regularmente as informações da Torre de Controle são: Customer Service, Distribution Requirement Planning, Materials Requirement Planning, Manufacturing e Warehousing (Raw Material and Finished Goods). E há um projeto para expandir/compartilhar essas informações com clientes e fornecedores externos.

De acordo com Claudio e Loiola, a Torre de Controle gerencia uma visão E2E do planejamento de transportes da PepsiCo, trabalhando

com áreas de interface e clientes para garantir o serviço acordado, dentro do plano orçamentário. “Temos um controle de risco das principais atividades da nossa Torre de Controle e fazemos o gerenciamento e contratação por meio de um sistema de gerenciamento de transportes (TMS)”, contam.

Questionados se as Torres de Controle são capazes de integrar dados de tráfego para permitir tempos de chegada de entrega mais precisos, os profissionais responderam que atualmente a PepsiCo não tem essa funcionalidade, mas o requerimento é parte de um projeto iniciado em fevereiro/2020, com data para ser finalizado em setembro/2020.

“Atualmente, estamos utilizando a Torre de Controle para as atividades de curto prazo, entretanto, no projeto citado anteriormente, estamos gerando funções analíticas dos dados de transportes para serem inputs ao processo de BID de transporte, para a programação e a definição da quantidade de veículos para alocar a operação – por exemplo, vamos conseguir mapear as lojas que teremos mais ou menos dificuldades nas entregas e, assim, definir a quantidade de entregas que um veículo poderá realizar durante a sua jornada – e também para identificação de oportunidades de maximização dos resultados da companhia”, detalham Claudio e Loiola.

Em relação aos desafios enfrentados, eles explicam que, na área de tecnologia, o principal é a falta de integração do ERP com sistemas legados. A empresa trabalha com TMS da JDA, Infolog para monitoramento de cargas de transferência e B2C para gerenciamento das entregas de vendas, ocorrências nas entregas e logística reversa. Em termos de processo, há dificuldade em conseguir trabalhar com toda a cadeia dentro das características de cada negócio. Já quando se fala de pessoas, há

problemas em obter profissionais com perfil analítico, que ajam rapidamente para tomada de decisão e que tenham viés de gestão de informação e tecnologia.

Na prática: Saint-Gobain

A Saint-Gobain também utiliza a Torre de Controle para otimizar a logística com ações aplicadas ao sistema de transporte. A empresa, que projeta, fabrica e distribui materiais e soluções para construção sustentável, tem o Brasil como um dos cinco mercados mundiais mais importantes.

Entre as principais capacidades que a marca busca ganhar com a Torre de Controle, Fabricio Saraiwa Moreira, diretor de Programas World Class, cita: ocupar o caminho em sua totalidade, obter sinergia com outros negócios no que se refere ao transporte de mercadorias e montar circuitos e estudo sobre o uso de outros modais. “A torre fornece informações substanciais sobre tempo improdutivo, capacidade dos veículos, incidentes e erros, custos operacionais, percurso da frota e jornadas de trabalhos”, conta.

O principal papel da Torre de Controle é apoiar no planejamento da transferência e distribuição de produtos aos clientes, identificando as melhores estratégias que podem proporcionar resultados significativos às diferentes marcas. “Isso contribui para que tenhamos melhores resultados na entrega para o cliente”, ressalta Moreira. As Torres de Controle são capazes de integrar dados de tráfego para permitir tempos de chegada de entrega mais precisos por meio da rastreabilidade, controle e gerenciamento dos fretes. “Estas atividades ainda estão em fase inicial, pois a torre de controle hoje dedica a maior parte do seu tempo desenvolvendo novos projetos e iniciativas que visam alavancar o resultado das empresas”, explica.

Atualmente não há integração com S&OP, pois este processo é coordenado por cada negócio. O principal indicador de desempenho está vinculado à contribuição financeira que os projetos estão trazendo.

A Saint-Gobain tem vários projetos utilizando análise de dados mais robusta através do software Llamasoft SC Guru. Segundo Moreira, isto tem possibilitado ir além de decisões pautadas somente na experiência dos profissionais e no histórico, pois as análises ajudam



Moreira, da Saint-Gobain, conta que a torre fornece informações substanciais sobre tempo improdutivo, capacidade dos veículos, incidentes e erros

a criar cenários de estudo para a melhor tomada de decisão.

Sobre redução do risco nas atividades operacionais em logística e Supply Chain, Moreira conta que a implantação do Vale Pedágio teve apoio estratégico e operacional liderado pela Torre de Controle, com o objetivo de entender os impactos para o negócio, as rotinas operacionais, os riscos e traçar um plano estratégico de atendimento. A coordenação das ações de cabotagem do Grupo também foi eficiente para essas reduções, segundo o diretor de Programas World Class. Falando em processos colaborativos e o papel da Torre de Controle nesse sistema, Moreira diz que a empresa iniciou um primeiro pro-

jeto com uma empresa do ramo de alimentos fora do Grupo Saint-Gobain, buscando uma relação em que todos ganham. “Essa empresa e o parceiro de transportes criaram uma round-trip e tem funcionado muito bem na busca da expansão de outras operações. A ideia é estar sempre abertos para novas ideias, parceiros de nosso ecossistema ou não.”

Além da Torre de Controle, a Saint-Gobain adotou, na área de logística, tecnologias de rastreabilidade de veículos, blockchain para controle e gerenciamento de fretes e software para modelagem de Supply Chain. A empresa busca também alternativas em tecnologias e novas formas de contratação de transportes. Um exemplo são as parcerias com startups, que aplicam tecnologias IoT (Internet das Coisas) e BIM (Modelagem da Informação da Construção), com o objetivo de automatizar a coleta de dados, estimar melhor os custos, prazos de obras e entregas, além de melhorar a entrega ao cliente final.

A Saint-Gobain conta também com um sistema de rastreamento dos caminhões e deve seguir até o final deste ano com implantação de um TMS. “O maior desafio é sempre a base de dados, que precisa ser robusta e confiável para que possamos gerar valor através dos projetos desenvolvidos”, revela Moreira.

Outros desafios enfrentados pela empresa referem-se à infraestrutura do país. “A baixa disponibilidade de malha ferroviária, assim como serviço de cabotagem, que tem pouca oferta, é um deles. Outro tem a ver com a complexidade fiscal, como é o caso do ICMS, imposto que tem particularidades específicas de um estado para outro. Temos ainda os custos logísticos, que, de forma geral, são altos, assim como a falta de piso mínimo para fretes”, finaliza. [LGPweb](#)

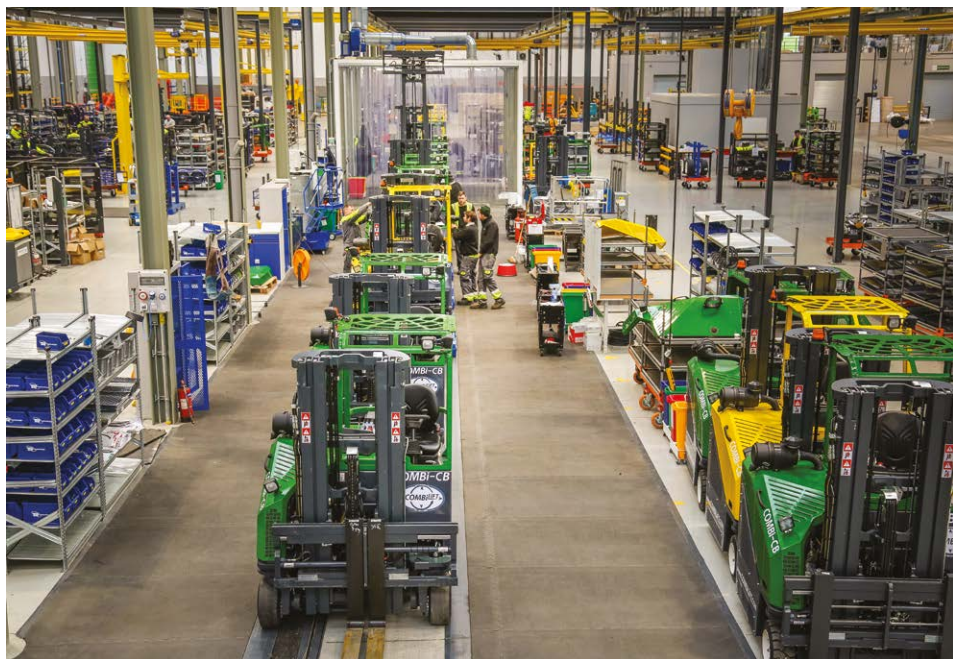
Combilift adota visitas virtuais, colhe bons resultados e muda estratégia de atuação

Nesta época de pandemia de coronavírus, as empresas estão se adaptando e se reinventando para continuar ativas no mercado. Uma delas é a Combilift, fabricante de empilhadeiras multidirecionais especializada em soluções customizadas de movimentação de materiais. Em coletiva de imprensa virtual, Martin McVicar, fundador e CEO da marca, contou os cuidados que vêm sendo tomados para evitar a propagação do novo coronavírus na planta, localizada na cidade irlandesa de Monaghan, como uso de cobre em portas e dispensadores de álcool gel.

Além disso, a empresa criou dois turnos de operação para diminuir a quantidade de pessoas no mesmo ambiente, e também passou a contar com oito áreas de alimentação, sendo que antes da pandemia só havia um restaurante. Outra mudança foi o aumento em 50% da área de produção, reduzindo os espaços destinados a estoque, com o objetivo de aumentar a distância entre os colaboradores.

Com o cancelamento das viagens domésticas e internacionais para evitar contágio, a Combilift adotou a consultoria virtual. Com a ajuda do Google Maps, a empresa consegue visualizar a planta do cliente e, por meio de vídeos das áreas internas e as medidas corretas, pode fazer a simulação do local com as otimizações propostas e disponibilizar em 3D.

Segundo McVicar, as reuniões virtuais com pessoas de várias locali-



dades do mundo passaram a fazer parte do dia a dia da empresa, e o prazo de resposta acelerou. O resultado está sendo tão bom que a empresa vai reduzir a participação em feiras de negócios, priorizando o atendimento virtual. “A nova maneira de atuação se revelou tão efetiva quanto o contato físico”, ressaltou.

Negócios

Com relação aos negócios, McVicar disse que muitos países estão aproveitando para investir em infraestrutura. Com o aumento da demanda por máscaras e luvas, as fabricantes estão precisando de mais espaço. E isso é positivo para a Combilift.

Sobre a atuação no Brasil, Rafael Kessler, diretor executivo da marca no país, disse que as mesmas ações realizadas na Europa são aplicadas

aqui, ou seja, a busca por clientes tem acontecido de forma mais ativa. De acordo com ele, as empresas já estão se preparando para o retorno das atividades pós-pandemia. Destaque para aumento das operações de e-commerce, nas áreas farmacêutica, de alimentos, jogos e itens domésticos.

“Estamos tirando pedidos, mas não dá para fazer uma previsão sobre os resultados que iremos alcançar neste ano em comparação ao passado. O que posso dizer é que não foi um período perdido e talvez haja aumento de market share devido à nossa característica de desenvolvedora de soluções”, disse.

Kessler adiantou, ainda, que a Combilift vai começar a pensar na migração da produção para outros países, como o Brasil, para reduzir custos, já que o euro chegou a altos patamares neste período. Logweb

Primeiros caminhões movidos a **GNV/biometano** do Brasil serão usados na logística da L'Oréal

A Scania entregou, em maio, os primeiros caminhões movidos a gás natural veicular (GNV) e/ou biometano do Brasil. Foram dois modelos R 410 6x2 para a RN Express e dois R 410 6x2 para a Jomed LOG. A Casa Scania Codema, de Guarulhos (SP), foi a responsável pela venda e entrega, e cuidará do suporte operacional e da manutenção dos veículos.

A RN Express foi a transportadora que comprou o primeiro caminhão movido a GNV e/ou biometano do Brasil, na Fenatran, em outubro de 2019. Os dois R 410 serão usados na rota São Paulo-Rio de Janeiro para o transporte de produtos da francesa L'Oréal. A empresa, ainda, atende os clientes Nespresso, Samsung, HP, Nestlé e Starbucks.

Da mesma forma, a Jomed LOG comprou seus dois modelos no Salão Internacional do Transporte. Eles também vão transferir cargas para a L'Oréal em rota similar.

A rede de concessionárias Scania está sendo preparada para dar todo o apoio aos caminhões a gás. Não são necessárias grandes mudanças nas casas para receber os veículos mais sustentáveis. Dentre os itens obrigatórios estão boxes, ferramentas e check-list especiais, que serão implementados ao longo dos próximos meses.

Nova geração

O R 410 faz parte da Nova Geração da Scania, que teve suas vendas iniciadas em fevereiro de 2019. As empresas escolheram

o Pacote Desempenho para usufruírem de todos os benefícios dos Serviços Conectados Scania. Este pacote permite acompanhamento em tempo real tanto do veículo quanto da forma de condução, individualmente, e garante um retorno imediato do investimento.

Os caminhões pesados movidos a GNV e/ou biometano são vocacionados para médias e longas distâncias. Seus motores são Ciclo Otto (o mesmo conceito dos automóveis) e construídos para ser 100% a gás e biometano, ou usando uma mistura de ambos. Os motores não são convertidos do diesel para o gás, têm garantia de fábrica e tecnologia confiável, com desempenho consistente e força semelhante ao caminhão

a diesel, além de serem 20% mais silenciosos.

"A Scania, a RN Express e a Jomed LOG entram juntas para a história comprovando que estão, de fato, contribuindo para a redução das emissões de CO₂ no planeta. Temos certeza que estas duas transportadoras e seus embarcadores servirão de modelos para outras empresas", disse Silvio Munhoz, diretor comercial da Scania no Brasil. A empresa já comercializou 23 unidades de caminhões GNV/biometano. **Logweb**



Docas do Rio reativa canal de interligação do Porto de Itaguaí

Com o objetivo de melhorar a infraestrutura aquaviária do Porto de Itaguaí e aumentar os índices de produtividade e faturamento, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) reativou o Canal Norte da Ilha das Cabras. Com 9,4 metros de profundidade e um calado operacional de 8,9 metros, o canal pode receber navios de até 242 metros de comprimento e 32 metros de boca.

Para o superintendente de Gestão Portuária dos Portos de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves, o restabelecimento do canal possibilita uma nova dinâmica operacional nas manobras dos navios que acessam o Porto de Itaguaí: "O Canal Norte da Ilha das Cabras cria um trecho que pode funcionar como uma dupla via, modalidade que pode

gerar crescimento na produtividade dos terminais e do porto, em função da ampliação da taxa de ocupação dos berços e aumento da movimentação de carga". Outro ponto relevante, segundo Neves, "é a proximidade desse canal com a área de expansão do porto, que agora possui um canal como facilitador de um projeto futuro".

O canal havia sido desativado em 2011 em razão das obras da Base de Submarino Nuclear e do Terminal Privado do Porto Sudeste, no intuito de evitar acidentes, já que estava ocorrendo dragagem nas proximidades. Com a conclusão dessas obras, a Diretoria de Gestão Portuária da CDRJ desenvolveu um projeto de reativação do canal, por meio da Superintendência de Gestão Portuária de Itaguaí e da



Superintendência de Engenharia, com o apoio das demais diretorias. Assim, foram realizadas uma nova batimetria e uma nova sinalização náutica, visando o restabelecimento das condições de navegabilidade. Após as aprovações por parte da Marinha do Brasil (MB), a CDRJ instalou as boias de sinalização e homologou o navio tipo e o calado de operação.

Suape contrata Porto Digital para programa de Inovação Aberta

O processo de transformação digital iniciado em Suape em 2019 deu mais um importante passo com a contratação do Núcleo de Gestão do Porto Digital (NGPD) para a implementação de programa de inovação aberta no Complexo Industrial Portuário de Suape, localizado em Pernambuco.

Por meio do contrato com o NGPD, startups e empresas do parque tecnológico identificarão desafios e buscarão soluções digitais que otimizem tempo e recurso nas atividades de gestão portuária. Poderão ser contratadas, via encomendas tecnológicas ou por outros modelos de contratação, até 10 startups que vão trabalhar os desafios nas seguintes esferas: sistema portuário, sensoramento, digitalização, transparência e inteligência de Suape.

O programa de Inovação Aberta do Porto Digital – o Open Innovation Lab (OIL) – foi desenvolvido para grandes companhias e instituições públicas poderem se tornar um diferencial na trajetória de uma startup, gerando novos negócios e fomentando a economia. O Porto Digital



atuará como uma interface entre Suape e as startups.

A ideia é que as soluções de inovação sejam construídas com a participação de Suape e, depois de testadas e consolidadas, poderão ser contratadas por outros atores da atividade portuária no Brasil, como operadores portuários e empresas de navegação. A metodologia de trabalho será estruturada em quatro eixos, implementados no período de 10 meses.

A primeira fase do projeto será o levantamento dos desafios, período em que o NGPD vai especificá-los através de

uma rotina de entrevistas e momentos de construção colaborativa que serão executados com colaboradores de Suape. No segundo momento, ocorrerá a convocação dos interessados – startups, pesquisadores ou institutos de ciência e tecnologia, para buscar soluções aos desafios mapeados. Em seguida, haverá a seleção das empresas interessadas e a contratação. E a quarta e última etapa do projeto será o desenvolvimento das soluções, por meio de parceria entre Suape, Porto Digital, startups, empresas e institutos de pesquisa.

Llamosoft

A Llamosoft, fornecedora de soluções para Tomada de Decisões Estratégicas em Supply Chain, anuncia Max Mascarenhas como seu novo vice-presidente de Vendas para a América Latina. O executivo, que é engenheiro por formação, fica baseado no Texas, Estados Unidos, e possui mais de 20 anos de experiência na indústria de TI. Ao longo de sua carreira, Mascarenhas ocupou vários cargos de liderança em empresas como IHS, Siemens, Argus Media e Aspen Technology.

BBM Logística

Pedro Neves é o novo diretor executivo de Tecnologia da Informação e Transformação Digital da BBM Logística. O executivo iniciou sua carreira em Tecnologia para Indústria Naval do Rio de Janeiro e, em São Paulo, passou a gerenciar equipes de tecnologia no segmento de logística no Grupo Coimex, na Marimex e Tegma, onde desempenhou papel de diretor de Inovação, Tecnologia e Processos, além de ter participado da fundação de uma aceleradora de startups (tegUP), nesta última posição. Neves é graduado em Processamento de Dados pela Faculdade Osório Campos – RJ e possui pós-graduação em Redes de Computadores pelo CEFET-RJ, além de MBA Executivo em Gestão de Negócios pela Brazilian Business School.

Confiancelog

Sidney Honorato ingressou na Confiancelog no segundo semestre de 2019 e agora ocupa a posição de diretor comercial. Sempre com atuação no departamento comercial, Honorato, que é administrador de empresas pela Universidade Metodista de São Paulo, iniciou a carreira no varejo de produtos, passando por companhias como Nestlé, Broto Legal e Dr. Oetker. Desde 2012 atua no segmento de logística frigorificada e trabalhou nas empresas Cefri, Arfrio e Superfrio.

SegurPro

A SegurPro, empresa do Grupo Prosegur, tem novo diretor comercial, Fernando Ventura Rodrigues. Ele já atuou em empresas como GE, Honeywell, Baker Hughes, Siemens, entre outras, e é graduado em Engenharia Elétrica, tendo pós-graduação em Administração de Empresas pela Insper e em Desenvolvimento de Gestão e MBA de Economia e Finanças pela Fundação Getúlio Vargas. Rodrigues tem, ainda, pós-graduação em Transformação Digital pelo Instituto de Tecnologia de Massachusetts (EUA).

Brink's

A Brink's anuncia a chegada de Marcelo Caio Bartolini D'Arco, como novo presidente no Brasil. Após 18 anos na multinacional, Fernando Sizenando deixou o comando da companhia. D'Arco vem de um período de nove anos na Pernalpina, atuando como presidente nos últimos sete anos. Antes, acumula passagem pela Wilson Sons Logística, Silotec e Armazéns Gerais Columbia. O novo presidente tem formação em Administração de Empresas pela Universidade Paulista, com MBA em Logística pela Unicamp.

Sotran Logística

A Sotran Logística, transportadora digital de cargas, realizou mudanças na presidência. O executivo Charlie Conner, que atuava desde agosto de 2019 como co-CEO e presidente do conselho da empresa, passa a ocupar o cargo de CEO, e Ruber Dallamaria, um dos fundadores e até então presidente, assume uma cadeira importante no conselho da companhia. Antes de chegar à Sotran Logística, Conner foi co-fundador e co-head na operação do Arlon Group, fundo de private equity norte-americano, no Brasil.

anúncios

Bauko	15
BYD	2ª Capa
Fronius	17
L Amorin.....	11
Logistique.....	21
Logweb.....	25 e 31
Modern.....	5
Rentank.....	23
Retrak.....	39
Runtec.....	7
Toyota.....	4º Capa
Translift	9
W6connect	27
Webinar Logweb/ W6connect	3ª Capa

Logweb: várias mídias, para a máxima informação ao leitor

Além desta revista impressa, o Grupo Logweb oferece várias outras opções de mídia aos seus leitores, para que se mantenham constantemente atualizados.

Revista digital, portal, facebook, linkedin, canal Logweb no Youtube, podcast, newsletter, e-book.

É só acessar. Está tudo facilmente disponível.



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

Tel.: 11 **3964.3744**

Tel.: 11 **3964.3165**

REVISTA
Logweb
referência em logística



O projeto Webinar é uma parceria 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 nos dias 4 e 5 de novembro, e **Manufacturing Summit Brazil**. Nos dois eventos a Logweb é mídia apoiadora.

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

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