

MAIOR EMPRESA DE EMPILHADEIRAS ELÉTRICAS DA CHINA CHEGA COM TUDO AO BRASIL.

DESTAQUES DA EP:

- Referência em empilhadeiras com bateria de lítio.
- Multinacional asiática monta rede de operações no Brasil.

EP
Let's grow together

**LEIA MAIS: SAIBA TUDO
SOBRE BATERIAS.**



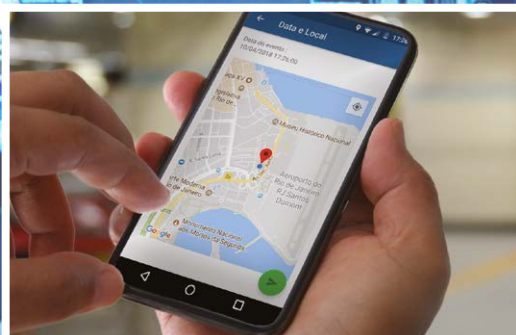
R\$ 22,00
AGO/SET 2020

Nº 210

SDO
EQUIPAMENTOS

Instagram: [sdoempilhadeiras](#)

Website: [ep-ep.com](#)



MONITORAMENTO E RASTREAMENTO DE CARGAS

Nº 210
R\$ 22,00
AGO/SET 2020

BRASPRESS

QUALIDADE | INFRAESTRUTURA | SEGURANÇA



A frota mais jovem do Brasil



Gerenciamento de Riscos



Conectividade integrada



Maior sistema automatizado da América Latina



Modernas filiais em todo Brasil



*A sua transportadora de encomendas
em todo o Brasil*

www.braspress.com

Novos contextos na logística

De forma inédita, a revista *Logweb* publica nesta edição um estudo, denominado “Modelo SENAI de Prospectiva”, realizado pelo Observatório Nacional SESI/SENAI/IEL, que tem como uma das linhas de atuação prever a necessidade futura de mão de obra qualificada na indústria. Os resultados do Modelo possibilitam uma melhor preparação das instituições de formação profissional na oferta de mão de obra especializada, bem como uma orientação às empresas em seus processos de contratação.

Foram estudadas as seguintes ocupações: Técnico em Logística, Controlador e Programador de Produção e Operador de Logística Portuária. Além dessas ocupações, o Modelo identificou o Técnico Especializado em Logística 4.0, como um (novo) profissional que será demandado nos próximos anos pelas empresas do setor.

Sem dúvida nenhuma, um material de grande valia para os profissionais e as empresas de logística como um todo.

Já a capa da nossa edição é dedicada ao rastreamento e monitoramento, destacando a sua importância nestes tempos de pandemia, o roubo de cargas, as tendências em termos de tecnologias e de aplicação no que se refere a rastreamento e monitoramento de cargas, entre outros assuntos. Informações preciosas para tempos incertos.

A nossa seção “Logística Setorial” enfoca o segmento de calçados. Em discussão: as características da logística no segmento, o papel do e-commerce no setor e os diferenciais da logística para as lojas virtuais e as físicas e as mudanças trazidas pela Covid-19 na logística do segmento, entre outros assuntos. Complementando esta matéria, uma análise da logística feita pelo presidente da Abicalçados – Associação Brasileira das Indústrias de Calçados.

Ainda o leitor vai encontrar mais assuntos interessantes nesta edição de *Logweb*, cujo fechamento se dá com a seção “Modal Marítimo”, apresentando as novidades e os destaques no que se refere à logística no segmento: e-Navigation, projeto “BR do Mar”, que muda as regras de navegação de cabotagem, movimentação de cargas no setor portuário no primeiro semestre do ano e outras informações.

Lembramos que a *Logweb*, destaque entre as revistas da área, e uma das únicas em versão impressa, continua investigando e procurando sempre as notícias de interesse de seu público leitor, além de desenvolver matérias específicas que analisam o mercado em todos os seus segmentos e em todos os seus momentos.

Os editores

REVISTA
Logweb
referência em logística

ISSN 2317-2258

Edição nº 210 | Agosto/Setembro 2020

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: 11 4087.3188

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

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

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

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

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

Administração
Wellington Christian Borsarini
admin@logweb.com.br

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

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

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

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

Assistente Comercial
Camila Meloni
comercial.2@logweb.com.br

Diagramação
Alexandre Gomes

Estudo SENAI

- 6 NOVOS CONTEXTOS TECNOLÓGICOS E ORGANIZACIONAIS NO SETOR DE LOGÍSTICA NO BRASIL E SEUS IMPACTOS OCUPACIONAIS**

Log. Setorial

- 16 CALÇADOS: INCREMENTO DO E-COMMERCE EXIGE UMA LOGÍSTICA DIFERENCIADA DA PRATICADA PELAS LOJAS FÍSICAS**

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

Capa

- 26 Monitoramento e rastreamento de cargas: papel fundamental na pandemia e na retomada**



- 24 E-commerce**
Para lidar com restrições logísticas no RJ, DHL Express e Clique Retire fazem parceria na última milha
- 34 Coluna SETCESP**
Uma Câmara de Arbitragem para o Setor de Transporte
- 42 Fique por dentro**

36 Modal Marítimo
Infraestrutura e Integração

Movimentação ágil e segura

LWE

Se você precisa de uma **Transpaleteira Elétrica** segura para minimizar os impactos negativos causados pelo desgaste diário sem perder agilidade na movimentação, a **TOYOTA** tem a solução perfeita.



Transpaleteira Elétrica Modelo LWE Capacidade de até 2.5 toneladas



A **LWE** é a escolha certa para movimentação ágil e redução de impactos negativos causados pelo desgaste diário na saúde do operador. Além de ser ágil e segura, a LWE é compacta, tornando-se ideal para carregamentos e descarregamentos em caminhões, pois possui a função Click-to-Creep, sendo possível movimentar o equipamento mesmo com o timão totalmente na vertical, dessa forma exigindo menos espaço para operar em locais estreitos e confinados.

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

Central de Atendimento +55 11 3511 0400



/ToyotaEmpilhadeira



/toyota-empilhadeiras



ToyotaEmpilhadeiras



ToyotaEmpilhadeiras



TOYOTA

EMPILHADEIRAS

Novos contextos tecnológicos e organizacionais no setor de logística no Brasil e seus impactos ocupacionais

Ao longo das últimas décadas, as mudanças estruturais, tecnológicas, produtivas e organizacionais têm afetado o mundo do trabalho e provocado uma reestruturação significativa dos fluxos produtivos. Este fenômeno tem como pano de fundo o acelerado desenvolvimento tecnológico visando ao aumento da produtividade e da competitividade e à constituição de um mercado de trabalho cada vez mais competitivo e seletivo. Isso pode ser observado pelas mudanças verificadas desde o modelo fordista até os atuais sistemas flexíveis de produção.

Para tratar das questões relacionadas às possíveis mudanças em perfis ocupacionais e educacionais, o Observatório Nacional Sesi/SENAI/IEL aplica o Modelo SENAI de Prospectiva, que tem como uma das linhas de atuação prever a necessidade futura de mão de obra qualificada na indústria.

Os resultados do Modelo possibilitam uma melhor preparação das instituições de formação profissional na oferta de mão de obra especializada, bem como uma orientação às empresas em seus processos de contratação, reduzindo os efeitos negativos trazidos por sua ausência, especialmente nas fases de crescimento econômico, no qual sua intensidade é maior. No Modelo, a necessidade de mão de obra qualificada é considerada nas seguintes dimensões:

- Identificação de mudanças prováveis no perfil da ocupação;
- Identificação de mudanças prováveis na oferta de educação pro-

fissional (cursos regulares e de requalificação).

No presente artigo apresentam-se os resultados do Modelo para o setor de logística, o qual se deu por meio da realização de um painel de especialistas, que reuniu representantes do meio produtivo (empresas) e acadêmico (universidades e professores do SENAI).

2. Modelo SENAI de Prospectiva

2.1) Introdução

Para as instituições de formação profissional, o uso de metodologias prospectivas permite que elas tenham uma considerável vantagem competitiva, visto que tais metodologias permitem que seus tomadores de decisão conheçam, antecipadamente, a demanda por mão de obra qualificada. Isso possibilita uma melhor preparação das instituições na oferta de tal mão de obra, reduzindo os efeitos negativos trazidos por sua ausência, especialmente nas fases de crescimento econômico, no qual sua intensidade é maior. Além disso, a antecipação

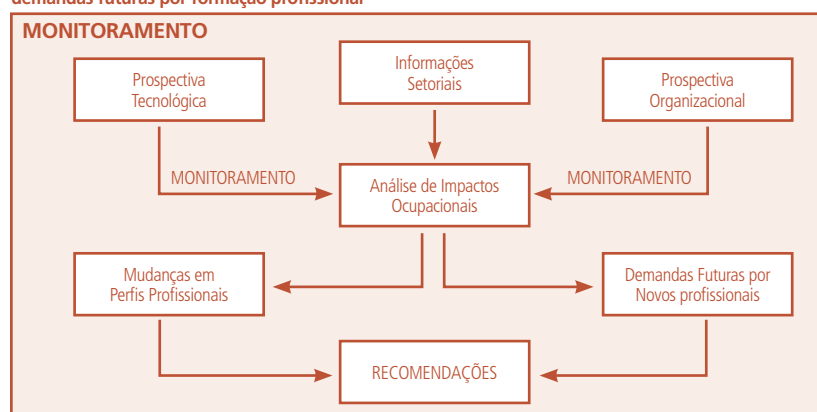
de possíveis mudanças nos setores estudados pode vir a gerar uma série de serviços tecnológicos a serem ofertados pela instituição.

Para identificação das futuras mudanças ocupacionais, o Modelo é estruturado por um conjunto inter-relacionado de atividades metodológicas de caráter prospectivo, as quais estão baseadas em conhecidas ferramentas prospectivas.

As informações geradas pelo Modelo podem servir de orientação para o desenvolvimento de atividades futuras nos campos da modernização tecnológica e organizacional, de educação profissional e atualização de recursos humanos. Deste modo, o Modelo SENAI de Prospectiva possibilita analisar, de forma integrada, a dinâmica dos setores produtivos e as diversas formas para melhor atuação das instituições de formação profissional.

A figura 1, a seguir, mostra esquematicamente o fluxo de atividades do processo prospectivo do Modelo voltado para identificação das demandas futuras por formação profissional.

Figura 1 – Esquema geral do Modelo de Prospectiva e Projeção para identificação das demandas futuras por formação profissional



3) Resultados Obtidos

No presente estudo, a aplicação das atividades de prospectiva do Modelo se deu por meio da realização de surveys junto a especialistas representantes do meio produtivo (empresas) e acadêmico (universidades e professores do SENAI). A pesquisa se baseou na aplicação de questionários e temas previamente concebidos, além do estabelecimento de regras específicas de trabalho. Durante as etapas do survey, buscou-se a interação entre os especialistas participantes, para alcançar um determinado grau de consenso, por meio da análise e sugestões das informações de cada especialista sobre os resultados gerados pelos outros. Foram estudadas as seguintes ocupações: Técnico em Logística, Controlador e Programador de Produção e Operador de Logística Portuária. Além dessas ocupações, o Modelo identificou o Técnico Especializado em Logística 4.0 como um (novo) profissional que será demandado nos próximos anos pelas empresas do setor.

3.1) Prospectiva Tecnológica para o setor brasileiro de logística

A prospectiva de difusão tecnológica utilizou, como base para as discussões dos especialistas, uma lista prévia de tecnologias emergentes, isto é, de baixo grau de difusão (aquisição e uso) no setor logístico brasileiro (a lista apresentada não exclui outras tecnologias apresentadas e discutidas pelos especialistas participantes consultados). O objetivo principal da prospectiva foi definir, para os próximos 5, 10 e 15 anos, as possíveis tecnologias emergentes que serão utilizadas pelas empresas brasileiras do setor. A seguir são apresentados os resultados, de acordo com a seguinte escala: não irá se difundir, até 10% do mercado, 11 a 30% do mercado, 31 a 50% do mercado e 51 a 70% do mercado.

Tecnologias Emergentes ¹	Grau de difusão nos próximos 5 anos	Grau de difusão nos próximos 10 anos	Grau de difusão nos próximos 15 anos
Uso, pelas empresas industriais e suas áreas de logística, da internet industrial das coisas (IIoT) para controle da produção e para a área de logística	Até 10% do mercado	11 a 30% do mercado	51 a 70% do mercado
Uso, pelas áreas de logística das empresas industriais e empresas de logística, do gerenciamento "inteligente" durante a adoção e implementação dos Sistemas de Gerenciamento dos Armazéns (WMS)	31 a 50% do mercado	31 a 50% do mercado	51 a 70% do mercado
Uso, pelas áreas de logística das empresas industriais e empresas de logística, de "Sistemas de Transporte Inteligente" (ITS)	Até 10% do mercado	31 a 50% do mercado	51 a 70% do mercado
Uso, pelas áreas de logística das empresas industriais e empresas de logística, da tecnologia Blockchain	Até 10% do mercado	11 a 30% do mercado	31 a 50% do mercado
Oferecimento, pelas empresas de logística, de serviços third-party logistics (3PL)	11 a 30% do mercado	31 a 50% do mercado	51 a 70% do mercado
Oferecimento, pelas empresas de logística, de serviços fifth-party logistics (5PL)	Até 10% do mercado	11 a 30% do mercado	51 a 70% do mercado
Uso, pelas empresas de logística, de serviços integrados de drones e óculos inteligentes	Até 10% do mercado	11 a 30% do mercado	11 a 30% do mercado
Adoção, pelas empresas de logística, de Data Analytics e Big Data Logistics	Até 10% do mercado	11 a 30% do mercado	51 a 70% do mercado
Implantação, pelas empresas de logística, do conceito de Logística Elástica	11 a 30% do mercado	31 a 50% do mercado	51 a 70% do mercado
Uso, pelas empresas de logística, de Chatbots e Robôs Colaborativos (Cobots)	Até 10% do mercado	11 a 30% do mercado	11 a 30% do mercado
Implantação, pelas empresas de logística, do conceito de Logística Compartilhada	11 a 30% do mercado	31 a 50% do mercado	51 a 70% do mercado
Implantação, pelas empresas de logística, do conceito de Logística Verde	11 a 30% do mercado	51 a 70% do mercado	51 a 70% do mercado
Implantação, pelas empresas de logística, do conceito de Entregas agendadas	Até 10% do mercado	11 a 30% do mercado	51 a 70% do mercado
Implantação, pelas empresas de logística, do conceito de Entrega antecipada	Até 10% do mercado	Até 10% do mercado	11 a 30% do mercado

1 - O Modelo SENAI de Prospectiva considera como Tecnologia Emergente aquelas caracterizadas como tecnologias em fase de desenvolvimento, em etapa pré-comercial ou recentemente introduzidas no mercado ou aquelas que possuem um baixo grau de difusão (compra e uso) independentemente do tempo que estão no mercado.

3.2) Prospectiva organizacional para o setor brasileiro de logística

Neste estudo, a prospectiva objetivou identificar a difusão de estratégias e ferramentas gerenciais nas

empresas que compõem a cadeia produtiva do setor nos próximos 5, 10 e 15 anos. Para tal, os especialistas responderam baseados em fatores organizacionais pré-estabelecidos.

Percentual de empresas que compõem a cadeia de valor do setor que utilizarão os seguintes fatores organizacionais	Nos próximos 5 anos	Nos próximos 10 anos	Nos próximos 15 anos
Estratégias de posicionamento no mercado baseadas em liderança por diferenciação	Até 10% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 11 a 30% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 31 a 50% das empresas da cadeia produtiva irão implementar
Estratégias de comercialização baseadas no oferecimento de serviços inovadores	Até 10% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 11 a 30% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 31 a 50% das empresas da cadeia produtiva irão implementar
Ferramentas para o processo de tomada de decisão baseadas em análise de mercado	Até 10% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 11 a 30% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 31 a 50% das empresas da cadeia produtiva irão implementar
Ferramentas para o processo de tomada de decisão baseadas na identificação de tendências tecnológicas (prospectiva tecnológica)	De 11 a 30% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 31 a 50% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 51 a 70% das empresas da cadeia produtiva irão implementar
Estratégias para atração, identificação, desenvolvimento e retenção de talentos baseadas na existência de programas de desenvolvimento de carreira e programas de capacitação e aprendizagem	Até 10% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 31 a 50% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 51 a 70% das empresas da cadeia produtiva irão implementar
Estratégias para atração, identificação, desenvolvimento e retenção de talentos baseadas na existência de projetos e ações que permitam o comprometimento e o empowerment dos colaboradores	De 11 a 30% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 31 a 50% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 31 a 50% das empresas da cadeia produtiva irão implementar
Estabelecimento de indicadores de desempenho estabelecidos de forma clara e transparente com a participação dos funcionários envolvidos	De 11 a 30% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 31 a 50% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 51 a 70% das empresas da cadeia produtiva irão implementar
Estabelecimento de indicadores de desempenho mensurados por ferramentas de TI	Até 10% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 31 a 50% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 51 a 70% das empresas da cadeia produtiva irão implementar

3.3) Impactos Ocupacionais

Matriz de impactos ocupacionais

Após a identificação do possível contexto tecnológico e organizacional futuro para o setor de logística, os especialistas analisaram os impactos que cada tendência tecnológica e organizacional teria sobre um determinado grupo de ocupações, as quais foram determinadas pelo SENAI como aquelas prioritárias para atualização de seus perfis profissionais. Nesta etapa, os especialistas preencheram a denominada matriz de impactos ocupacionais. Nesta matriz busca-se identificar o grau de impacto de cada uma das principais tendências tecnológicas e organizacionais em um grupo pré-estabelecido de ocupações. As concepções de alto e baixo impacto foram assim estabelecidas:

Baixo impacto – Quando o uso da tecnologia ou o estabelecimento da estratégia ou ferramenta organizacional não afeta fortemente as atividades, conhecimentos, habilidades e capacidades da ocupação. Normalmente a ocupação se adéqua facilmente à nova tecnologia ou mudança organizacional.

Alto impacto – Quando o uso da tecnologia ou o estabelecimento da estratégia ou ferramenta organizacional afeta fortemente as atividades, conhecimentos, habilidades e capacidades da ocupação. Normalmente a ocupação necessita passar por um processo de atualização de perfil e formação.

Habilidades, Capacidades (aptidões) e Conhecimentos

Após a identificação de quais tendências terão maior impacto sobre as ocupações estudadas, os especialistas consultados detalharam as possíveis mudanças em seus respectivos perfis profissionais. A seguir são apresentadas as principais tendências de maior impacto das ocupações estudadas, bem como as habilidades, capacidades (aptidões) e conhecimentos que ganharão mais importância nos próximos anos para cada ocupação estudada perante as tendências de maior impacto.

Quadro 02 - Tendências de difusão organizacional para o setor de logística (Continuação)

Percentual de empresas que compõem a cadeia de valor do setor que utilizarão os seguintes fatores organizacionais	Nos próximos 5 anos	Nos próximos 10 anos	Nos próximos 15 anos
Estabelecimento de indicadores de desempenho que são utilizados para novas ações estratégicas, táticas ou operacionais	Até 10% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 11 a 30% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 31 a 50% das empresas da cadeia produtiva irão implementar
Estabelecimento de ações e programas de responsabilidade empresarial que minimizem os riscos à saúde e segurança do consumidor ou cliente de seus produtos ou serviços	Até 10% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 11 a 30% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 31 a 50% das empresas da cadeia produtiva irão implementar
Estabelecimento de ações e programas de responsabilidade empresarial que racionalizem e otimizem o uso de utilidades e a reciclagem de seus produtos após o uso	Até 10% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 11 a 30% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	De 31 a 50% das empresas da cadeia produtiva irão implementar
Estabelecimento de ações e programas de responsabilidade empresarial que incentivem e remunerem, por meio de processos sistemáticos, seus funcionários a inovar	Nenhuma empresa da cadeia produtiva irá implementar	Até 10% das empresas da cadeia produtiva irão implementar	Até 10% das empresas da cadeia produtiva irão implementar

Técnico em logística

Tendências de difusão tecnológica e organizacional que mais impactarão a ocupação

1. Uso, pelas empresas industriais e suas áreas de logística, da internet industrial das coisas (IIoT) para controle da produção e para a área de logística.
2. Uso, pelas áreas de logística das empresas industriais e empresas de logística, do gerenciamento “inteligente” durante a adoção e implementação dos Sistemas de Gerenciamento dos Armazéns (WMS).
3. Uso, pelas áreas de logística das empresas industriais e empresas de logística, de “Sistemas de Transporte Inteligente” (ITS).
4. Uso, pelas áreas de logística das empresas industriais e empresas de logística, da tecnologia Blockchain.

5. Oferecimento, pelas empresas de logística, de serviços fifth-party logistics (5PL).
6. Adoção, pelas empresas de logística, de Data Analytics e Big Data Logistics.
7. Implantação, pelas empresas de logística, do conceito de Logística Elástica.
8. Uso, pelas empresas de logística, de Chatbots e Robôs Colaborativos (Cobots).
9. Implantação, pelas empresas de logística, do conceito de Logística Compartilhada.
10. Implantação, pelas empresas de logística, do conceito de Logística Verde.
12. Estratégias de comercialização baseadas no oferecimento de serviços inovadores.
13. Estratégias de posicionamento no mercado baseadas em liderança por diferenciação.

Tabela 1 – Habilidades demandadas ao técnico em logística que aumentarão de importância nos próximos anos

Habilidades ²	Descrição da Habilidade
Ciências	Empregar regras e métodos científicos na estruturação, análise e resolução de problemas.
Monitoramento de operações	Monitorar medidores, mostradores ou outros indicadores para assegurar o funcionamento de máquinas e processos em conformidade com parâmetros de produção.
Orientação a serviços	Buscar, ativamente, formas de atender a demandas de serviços.
Operação e controle	Controlar a operação de equipamentos ou sistemas, segundo normas e especificações.
Aprendizagem ativa	Compreender as implicações de novas informações para resolução de problemas e tomadas de decisões atuais e futuras de forma proativa e autônoma.
Gestão de recursos de pessoal	Desenvolver, motivar e liderar pessoas em seu trabalho, identificando as que são mais apropriadas para a realização de um determinado trabalho.
Gestão de recursos financeiros	Determinar como os recursos financeiros serão empregados no trabalho a ser realizado e contabilizar gastos.
Aprendizagem ativa	Compreender as implicações de novas informações para resolução de problemas e tomadas de decisões atuais e futuras de forma proativa e autônoma.
Gestão de recursos financeiros	Determinar como os recursos financeiros serão empregados no trabalho a ser realizado e contabilizar gastos.
Gestão de recursos de pessoal	Desenvolver, motivar e liderar pessoas em seu trabalho, identificando as que são mais apropriadas para a realização de um determinado trabalho.
Resolução de problemas complexos	Estruturar problemas complexos e analisar informações relacionadas a fim de desenvolver e avaliar opções com o objetivo de implementar soluções.

2 - O conceito de habilidade está relacionado com a forma de execução de tarefas, com a aplicação de conhecimentos e com a maneira de agir, de pensar (Lazzarotto, 2001).

Tabela 2 - Capacidades (aptidões) demandadas ao técnico em logística que aumentarão de importância nos próximos anos

Capacidades ³	Descrição da Capacidade
Adaptabilidade/Flexibilidade	Se adequar às mudanças positivas ou negativas, bem como à diversidade no ambiente de trabalho
Criatividade	Capacidade de gerar ideias inovadoras sobre um determinado assunto ou situação, ou desenvolver formas criativas para resolver um problema.
Flexibilidade Cognitiva	Capacidade de adaptar, de forma contínua, sua configuração mental (mindset) a novas e inesperadas situações
Fluência de ideias	Capacidade de gerar várias ideias sobre um tópico (não importam a quantidade e qualidade das ideias).
Inovação	Ter criatividade e pensar em formas alternativas de desenvolver novas ideias e dar respostas a problemas relacionados ao trabalho.
Liderança	Capacidade de motivar um grupo de pessoas a atuar na busca de um objetivo comum. Exercer influência sobre outras pessoas, conquistar sua lealdade e direcionar seus esforços à consecução dos objetivos da organização.
Multitarefa	Capacidade de direcionar a atenção entre duas ou mais atividades ou fontes de informações (como voz, som, toque, entre outras fontes).
Orientação a resultados	Capacidade de estabelecer e manter metas cujo cumprimento implica desafios e demanda esforços para a realização das ações.
Percepção de problemas	Capacidade de perceber quando algo está errado ou poderá dar errado. Não envolve resolver o problema, mas somente reconhecer que há um problema.
Raciocínio dedutivo	Capacidade de aplicar regras gerais a problemas específicos para gerar resultados que fazem sentido.
Velocidade de organização e resposta	Capacidade de rapidamente dar sentido, combinar e organizar informações em padrões significativos.

3 - O conceito de capacidade está relacionado ao posicionamento prévio e estabelecido de uma pessoa, na forma comportamental de reação e atuação frente a um produto, organização, pessoa, fato ou situação. Normalmente não são alteradas com o passar do tempo.

Conhecimentos⁴ demandados ao técnico em logística que aumentarão de importância nos próximos anos

- Gestão de Custos; Gestão Estratégica; Gestão de Pessoas; Gestão de Qualidade e Processos; Gestão de Projetos.
- Organização de Arquivos; Teoria Geral da Informação; Classificação de Documentos; Processo de Aquisição de Materiais; Técnicas de Recuperação de Informação; Processos de Disseminação da Informação; Organização e Métodos.
- Aplicação prática da ciência da engenharia e de tecnologias. Envolve os princípios técnicos, procedimentos e equipamentos para o projeto e a produção de bens e serviços.
- Normas Técnicas; Administração Pública; Organizações Internacionais; Instituições Governamentais Específicas; Direito Ambiental.
- Estrutura e conteúdo de uma língua inglesa, incluindo o significado e a grafia de palavras, regras de composição e gramática.
- Planejamento, Projeto e Controle de Sistemas de Produção; Planejamento de Instalações Industriais; Gerência de Produção; Processos de Fabricação.
- Marketing de Serviços; Quali-

dade em Serviços; Negociação; Gestão de Serviços.

- Noções de Psicologia do Trabalho e Organizacional; Relações Interpessoais; Processos Grupais e de Comunicação.
- Construções (foco planejamento de novos armazéns/layout).
- Probabilidade e Estatística; Cálculo e Análise; Lógica Matemática.
- Noções de Ciências Contábeis; Microeconomia; Macroeconomia; Estudo de Viabilidade de Projetos.

4 - Neste estudo, considerou-se o conhecimento explícito, que é definido por Nonaka & Takeuchi (1997) como sendo "o conhecimento transmitido por vias formais e sistemáticas, facilmente codificado por fórmulas, símbolos, normas e especificações. São facilmente difundidos pelos sistemas atuais de comunicação".

Controlador e Programador da Produção

Tendências de difusão tecnológica e organizacional que mais impactarão a ocupação

1. Uso, pelas empresas industriais e suas áreas de logística, da internet industrial das coisas (IIoT) para controle da produção e para a área de logística.
2. Uso, pelas áreas de logística das empresas industriais e empresas de logística, do gerenciamento "inteligente" durante a adoção e implementação dos Sistemas de Gerenciamento dos Armazéns (WMS).

3. Uso, pelas áreas de logística das empresas industriais e empresas de logística, de "Sistemas de Transporte Inteligente" (ITS).
4. Implantação, pelas empresas de logística, do conceito de Logística Elástica.
5. Implantação, pelas empresas de logística, do conceito de Entrega antecipada.
6. Estratégias de posicionamento no mercado baseadas em liderança por custos.
7. Estratégias de posicionamento no mercado baseadas em liderança por diferenciação.
8. Estratégias de comercialização baseadas no oferecimento de produtos inovadores.
9. Estratégias para atração, identificação, desenvolvimento e retenção de talentos baseadas na existência de programas de desenvolvimento de carreira e programas de capacitação e aprendizagem.
10. Estabelecimento de ações e programas de responsabilidade empresarial que racionalizem e otimizem o uso de utilidades e a reciclagem de seus produtos após o uso.
11. Estratégias de comercialização baseadas no oferecimento de serviços inovadores.

Conhecimentos demandados ao controlador e programador da produção que aumentarão de importância nos próximos anos

- Linguagem de programação/algoritmo
- Modelagem e Simulação Computacional
- Machine Learning
- Automação e Robotização
- Programação e reprogramação do fluxo produtivo
- Sistemas de Cibersegurança
- Lean Manufacturing
- Manufacturing analytics
- Internet Industrial das Coisas
- Realidade Virtual e Realidade Aumentada

Tabela 3 - Habilidades demandadas ao controlador e programador da produção que aumentarão de importância nos próximos anos

Habilidades	Descrição da Habilidade
Análise de operações	Analisar requisitos e procedimentos para o projeto ou aprimoramento da produção, parâmetros e objetivos de operações, padrões de inspeções, materiais e formas de utilização, instalações, equipamentos, ferramentas, condições e métodos de trabalho.
Análise de sistemas	Analisar como um sistema deve trabalhar e como mudanças em condições, operações e no ambiente poderão causar impactos nos resultados.
Aprendizagem ativa	Compreender as implicações de novas informações para resolução de problemas e tomadas de decisões atuais e futuras de forma proativa e autônoma.
Comunicação	Comunicar-se com outras pessoas para transmitir e receber informações de forma eficaz.
Coordenação	Organizar, decidir e empregar suas ações em relação às ações dos outros, para o atingimento de objetivos comuns.
Escuta ativa	Prestar total atenção ao que os outros estão dizendo, tomando tempo para entender os pontos levantados e fazendo perguntas conforme apropriado, sem fazer interrupções impróprias.
Gestão de recursos financeiros	Determinar como os recursos financeiros serão empregados no trabalho a ser realizado e contabilizar gastos.
Gestão de recursos materiais	Adquirir equipamentos, instalações e materiais e planejar seu uso para a realização de determinado trabalho.
Julgamento e tomada de decisões	Considerar os custos e benefícios relacionados a ações potenciais a fim de escolher a mais apropriada.
Negociação	Promover o debate de ideias com o objetivo de alcançar um ponto de equilíbrio entre interesses diversos, por meio de argumentação e persuasão para a resolução de conflitos.
Pensamento crítico	Usar a lógica e o raciocínio para desenvolver atividades, bem como identificar os pontos fortes e fracos de soluções alternativas, conclusões ou formas de abordar problemas. Analisar e confirmar a veracidade das informações.
Resolução de problemas complexos	Estruturar problemas complexos e analisar informações relacionadas a fim de desenvolver e avaliar opções com o objetivo de implementar soluções.

Tabela 4 - Capacidades (aptidões) demandadas ao controlador e programador da produção que aumentarão de importância nos próximos anos

Capacidades	Descrição da Capacidade
Adaptabilidade/Flexibilidade	Se adequar às mudanças positivas ou negativas, bem como à diversidade no ambiente de trabalho
Atenção aos detalhes	Ter cuidado com os detalhes e ter precisão na realização das atividades de trabalho.
Compreensão escrita	Capacidade de ler e entender informações e ideias apresentadas na forma escrita.
Criatividade	Capacidade de gerar ideias inovadoras sobre um determinado assunto ou situação, ou desenvolver formas criativas para resolver um problema.
Expressão oral	Capacidade de comunicar informações e ideias verbalmente, de forma que outras pessoas possam entendê-las.
Fluência de ideias	Capacidade de gerar várias ideias sobre um tópico (não importam a quantidade e qualidade das ideias).
Multitarefa	Capacidade de direcionar a atenção entre duas ou mais atividades ou fontes de informações (como voz, som, toque, entre outras fontes).
Ordenação de informações	Capacidade de organizar elementos ou ações em uma certa ordem ou padrão, de acordo com um conjunto de regras específico.
Percepção de problemas	Capacidade de perceber quando algo está errado ou poderá dar errado. Não envolve resolver o problema, mas somente reconhecer que há um problema.
Raciocínio indutivo	Capacidade de combinar partes de informações para formar regras ou conclusões gerais (inclusive de relacionar eventos que parecem não estar relacionados).
Velocidade de organização e resposta	Capacidade de rapidamente dar sentido, combinar e organizar informações em padrões significativos.
Velocidade Perceptiva	Capacidade de comparar rapidamente, e de forma correta, similaridades e diferenças entre conjuntos de letras, números, objetos, figuras ou padrões. Os elementos comparados podem ser apresentados ao mesmo tempo ou um após o outro.

Tabela 5 - Habilidades demandadas ao operador de logística portuária que aumentarão de importância nos próximos anos

Habilidades	Descrição da Habilidade
Pensamento crítico	Utilizar a lógica e o raciocínio para o desenvolvimento de atividades e para identificar os pontos fortes e fracos de soluções alternativas, conclusões ou formas de abordagem de problemas.
Instrução	Ensinar aos outros a realizar alguma atividade/tarefa.
Gestão de tempo	Gerenciar o próprio tempo e o tempo dos outros, considerando os objetivos do trabalho a ser realizado.
Seleção de equipamentos	Especificar os tipos de ferramentas, instrumentos e equipamentos necessários para a execução de um trabalho.
Operação e controle	Controlar a operação de equipamentos ou sistemas, segundo normas e especificações.
Monitoramento de operações	Monitorar medidores, mostradores ou outros indicadores para assegurar o funcionamento de máquinas e processos em conformidade com parâmetros de produção.
Análise de operações	Analisar requisitos e procedimentos para o projeto ou aprimoramento da produção, parâmetros e objetivos de operações, padrões de inspeções, materiais e formas de utilização, instalações, equipamentos, ferramentas, condições e métodos de trabalho.
Análise de controle de qualidade	Realizar testes e inspeções de produtos, serviços ou processos para avaliações de qualidade e desempenho.
Solução de problemas	Identificar as causas de erros ou falhas operacionais, propor e aplicar ações de solução.
Avaliação de sistemas	Avaliar medidas e indicadores de desempenho, objetivos de sistemas e ações necessárias para corrigir ou melhorar o seu desempenho.

- Aplicativos de software de inteligência artificial
- Gestão estratégica
- Administração da produção, armazenagem e fluxo logístico interno (intralogística)
- Marketing de serviços, negociação e gestão de serviços
- WMS e sistemas afins de gerenciamento de armazém/estoques
- Administração de custos e financeira
- Logística reversa/verde, economia circular e gestão ambiental
- Procedimentos e rotinas administrativas, fluxo de processo e atividades

Operador de Logística Portuária

Tendências de difusão tecnológica e organizacional que mais impactarão a ocupação

1. Uso, pelas empresas industriais e suas áreas de logística, da internet industrial das coisas (IIoT) para controle da produção e para a área de logística.
2. Uso, pelas áreas de logística das empresas industriais e empresas de logística, do gerenciamento “inteligente” durante a adoção e implementação dos Sistemas de Gerenciamento dos Armazéns (WMS).
3. Uso, pelas áreas de logística das empresas industriais e empresas de logística, de “Sistemas de Transporte Inteligente” (ITS).
4. Oferecimento, pelas empresas de logística, de serviços fifth-party logistics (5PL).
5. Adoção, pelas empresas de logística, de Data Analytics e Big Data Logistics.
6. Implantação, pelas empresas de logística, do conceito de Logística Elástica.
7. Uso, pelas empresas de logística, de Chatbots e Robôs Colaborativos (Cobots).
8. Implantação, pelas empresas de logística, do conceito de Logística compartilhada.

9. Estratégias de posicionamento no mercado baseadas em liderança por diferenciação.
10. Estratégias de comercialização baseadas no oferecimento de soluções (produtos + serviços).
11. Estratégias de comercialização baseadas no oferecimento de serviços inovadores.
12. Ferramentas para o processo de tomada de decisão baseadas na identificação de tendências tecnológicas (prospectiva tecnológica).
13. Estabelecimento de ações e programas de responsabilidade empresarial que minimizem os riscos à saúde e segurança do consumidor ou cliente de seus produtos e serviços.

Conhecimentos demandados ao operador de logística portuária que aumentarão de importância nos próximos anos

- Linguagem de programação/algoritmo
- Modelagem e Simulação Computacional
- Machine Learning
- Automação e Robotização
- Programação e reprogramação do fluxo produtivo
- Sistemas de Cibersegurança
- Lean Manufacturing
- Manufacturing analytics
- Internet Industrial das Coisas
- Realidade Virtual e Realidade Aumentada
- Princípios e métodos da utilização de Tecnologia Wearable.
- Conceitos de smart cities.
- Operações utilizando veículos aéreos não tripulados
- Big Data

Técnico especializado em logística 4.0

De acordo com os especialistas consultados, a difusão das tecnologias associadas à logística 4.0 demandará um profissional especializado neste tema, que terá as seguintes atribuições em seu perfil profissional:

Tabela 6 - Capacidades (aptidões) demandadas ao operador de logística portuária que aumentarão de importância nos próximos anos

Capacidades	Descrição da Capacidade
Categorização	Capacidade de gerar ou utilizar diferentes conjuntos de regras para combinar ou agrupar elementos de diversos modos.
Raciocínio indutivo	Capacidade de combinar partes de informações para formar regras ou conclusões gerais (inclusive de relacionar eventos que parecem não estar relacionados).
Ordenação de informações	Capacidade de organizar elementos ou ações em certa ordem ou padrão, de acordo com um conjunto de regras específico.
Criatividade	Capacidade de gerar ideias inovadoras sobre um determinado assunto ou situação, ou desenvolver formas criativas para resolver um problema.
Velocidade de organização e resposta	Capacidade de comparar rapidamente, e de forma correta, similaridades e diferenças entre conjuntos de letras, números, objetos, figuras ou padrões. Os elementos comparados podem ser apresentados ao mesmo tempo ou um após o outro.
Multitarefa	Capacidade de direcionar a atenção entre duas ou mais atividades ou fontes de informações (como voz, som, toque, entre outras fontes).
Adaptabilidade/Flexibilidade	Se adequar às mudanças positivas ou negativas, bem como à diversidade no ambiente de trabalho.
Flexibilidade Cognitiva	Adaptar, de forma contínua, sua configuração mental (mindset) a novas e inesperadas situações
Orientação a resultados	Estabelecer e manter metas cujo cumprimento implica desafios e demanda esforços para a realização das ações.
Velocidade de organização e resposta	Capacidade de rapidamente dar sentido, combinar e organizar informações em padrões significativos.
Velocidade de organização e resposta	Capacidade de rapidamente dar sentido, combinar e organizar informações em padrões significativos.
Velocidade Perceptiva	Capacidade de comparar rapidamente, e de forma correta, similaridades e diferenças entre conjuntos de letras, números, objetos, figuras ou padrões. Os elementos comparados podem ser apresentados ao mesmo tempo ou um após o outro.

Tabela 7 - Habilidades demandadas ao técnico especializado em logística 4.0 que aumentarão de importância nos próximos anos

Habilidades	Descrição da Habilidade
Orientação a serviços	Buscar, ativamente, formas de atender a demandas de serviços.
Percepção social	Compreender ações e reações no âmbito interpessoal.
Matemática	Utilizar a matemática e suas ferramentas na estruturação, análise e resolução de problemas.
Projeto de tecnologias	Gerar ou adaptar equipamentos e tecnologias para atender as necessidades de usuários.
Resolução de problemas complexos	Estruturar problemas complexos e analisar informações relacionadas, a fim de desenvolver e avaliar opções com o objetivo de implementar soluções.
Fluência digital	Encontrar, avaliar e utilizar informações digitais de maneira eficiente, eficiente e ética. Gerar e compartilhar informações, bem como desenvolver ações e projetos por meio de redes
Programação	Escrever e modificar programas de computadores, máquinas e equipamentos para diversos fins. Reconhecimento de paradigmas de programação. Escrever e modificar algoritmos para várias finalidades.
Análise de sistemas	Analisar como um sistema deve trabalhar e como mudanças em condições, operações e no ambiente poderão causar impactos nos resultados.
Inovação	Ter criatividade e pensar em formas alternativas de desenvolver novas ideias e dar respostas a problemas relacionados ao trabalho.
Pensamento crítico	Utilizar a lógica e o raciocínio para o desenvolvimento de atividades e para identificar os pontos fortes e fracos de soluções alternativas, conclusões ou formas de abordagem de problemas.
Gestão de tempo	Gerenciar o próprio tempo e o tempo dos outros, considerando os objetivos do trabalho a ser realizado.

Tabela 8 - Capacidades (aptidões) demandadas ao técnico especializado em logística 4.0 que aumentarão de importância nos próximos anos

Capacidades	Descrição da Capacidade
Adaptabilidade/Flexibilidade	Se adequar às mudanças positivas ou negativas, bem como à diversidade no ambiente de trabalho
Cooperação	Capacidade de atuar em grupo para alcançar um objetivo comum ou agir em favor dos interesses da empresa ou de sua equipe de trabalho.
Criatividade	Capacidade de gerar ideias inovadoras sobre um determinado assunto ou situação, ou desenvolver formas criativas para resolver um problema.
Flexibilidade Cognitiva	Capacidade de adaptar, de forma contínua, sua configuração mental (mindset) a novas e inesperadas situações.
Fluência de ideias	Capacidade de gerar várias ideias sobre um tópico (não importam a quantidade e qualidade das ideias).
Multitarefa	Capacidade de direcionar a atenção entre duas ou mais atividades ou fontes de informações (como voz, som, toque, entre outras fontes).
Ordenação de informações	Capacidade de organizar elementos ou ações em uma certa ordem ou padrão, de acordo com um conjunto de regras específico (por exemplo, padrões de números, letras, palavras, figuras, operações matemáticas).
Orientação a resultados	Capacidade de estabelecer e manter metas cujo cumprimento implica desafios e demanda esforços para a realização das ações.
Raciocínio dedutivo	Capacidade de aplicar regras gerais a problemas específicos para gerar resultados que fazem sentido.
Velocidade de organização e resposta	Capacidade de rapidamente dar sentido, combinar e organizar informações em padrões significativos.
Percepção de profundidade	Capacidade de determinar qual objeto, entre vários objetos, encontra-se mais perto ou mais longe, ou de determinar a distância entre um objeto e sua própria localização.

Principais Atividades

- Analisar grandes bases de dados
- Estabelecer a intraelasticidade das logísticas
- Configurar Dashboards ou Andons específicos
- Padronizar embalagens e transportes
- Roteirizar mesas de fretes
- Escrever inventários cíclicos
- Identificar tendências tecnológicas
- Analisar dados para definir prioridades
- Interpretar CFOPs
- Interpretar e aplicar a teoria de filas e eventos consecutivos

Principais conhecimentos que serão demandas ao novo profissional

- Softwares de modelagem 3D ou visualização de desenhos
- Teoria de filas e eventos consecutivos
- Geometria básica e de sólidos
- Excel, Access e Minitab
- Gestão de risco (matriz impacto vs. probabilidade)
- Legislação tributária e aduaneira e políticas comerciais de âmbito internacional, nacional e regional
- Composições com estruturas e embalagens autoamarráveis e autotravantes
- Médias, desvios padrão, probabilidades, análises gráficas, equações de correlação, CEP, DOE e análise de séries históricas.
- Flutuações de demanda ao longo do tempo, efeito chicote e conceitos de MURA do lean production
- Desdobramentos de metas e parâmetros de causas
- Business modeling process (BMP)
- Fluxogramas em raiais
- Leitura e interpretação de desenhos técnicos e modelos 3D
- Embalagens padronizadas
- Sistemas de Simulações e modelagem operacional
- Curva ABC, GUT, matriz de priorização

Quadro 03 – Lista de especialistas consultados e suas respectivas filiações institucionais

Nome	Instituição
Alane Marques Nascimento	SENAI/BA
Alex da Silva Pereira	Itambé Alimentos S/A
Antônio Marcelo dos Santos	SENAI/PR
Elisângela Souza Matos	EHSQ
Fernando Paixão da Silva	Grupo O Boticário
Francisca Rangelia Camelo Coelho	SENAI/DN
Francisco Clayton Rodrigues Moura	SENAI/CE
João Schaicoski	CNH Industrial
Jonatas de Araújo Santos	Unifacs
Melina Binhotte Feijó Rodrigues	SENAI/AM
Renato Toshiro Onnoda	Aprovisionar Consultoria Logística Ltda.
Victor A. Tavares	Firjan/Senai

4. Considerações finais

Os resultados obtidos pelo Modelo SENAI de Prospectiva reforçam algumas tendências apresentadas para o setor de logística para os próximos anos. A difusão das tecnologias de automação e digitalização, auxiliando a consolidação dos conceitos de logística 4.0, trará ao setor brasileiro de logística um considerável aumento de produtividade e eficiência. Contudo, para que de fato o setor consiga utilizar de forma plena as novas tecnologias e se adequar aos desafios organizacionais postos, é necessário um processo cuidadoso de adequação e formação profissional.

Os impactos ocupacionais, resultado da análise da influência das tendências nas rotinas dos profissionais de logística, mostram, por exemplo, um técnico em logística que deverá desenvolver habilidades relacionadas à aplicação, isto é, o uso de conceitos matemáticos e científicos em uma nova situação, bem como de avaliação (fazer julgamentos) e criação.

Assim como o técnico em logística, as adequações de perfis profissionais em setores altamente dinâmicos, tanto do ponto de vista tecnológico como organizacional, serão uma constante. A aplicação de ferramentas de prospectiva que objetivam identificar tais mudanças de forma proativa é fundamental para

que a mão de obra não seja um obstáculo ao uso adequado das novas tecnologias.

5. Especialistas Consultados

A aplicação do Modelo SENAI de Prospectiva contou com a participação de 12 especialistas, os quais participaram nas diferentes etapas do processo, oferecendo a este estudo seus diferentes pontos de vista sobre o futuro do setor e as possíveis mudanças ocupacionais. É importante ressaltar que o Modelo SENAI de Prospectiva, como metodologia prospectiva, parte do pressuposto de que o futuro é incerto e imprevisível, mas que pode ser explorado a partir de um horizonte aberto de múltiplas possibilidades e percepções. Logo, o que se buscou não foi prever o futuro, mas estabelecer um possível futuro tecnológico, organizacional e ocupacional para o setor baseado na percepção de um grupo de especialistas. 

Marcello José Pio

Especialista de Desenvolvimento Industrial responsável pelos estudos de prospectiva do Observatório Nacional SESI/SENAI/IEL

Referências Bibliográficas

LAZZAROTTO, Elizabeth Maria. Competências essenciais requeridas para o gerenciamento de unidades básicas de saúde. 2001. 140f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

NONAKA, Ikujiro; TAKEUCHI, Hirotaka; Criação de Conhecimento na Empresa; tradução de Ana Beatriz Rodrigues, Priscila Martins Celeste; Rio de Janeiro: Campus, 1997.



Linha de Produtos

Com fábricas na China e Estados Unidos a EP possui um portfólio completo de equipamentos para movimentação.

Peças para reposição disponíveis.

Para saber mais sobre compra, locação ou tornar-se um distribuidor para sua região entre em contato com a SDO Equipamentos.



VIDEO TOUR

Rua Murilo de Campos Castro • nº 27 • Pq. Rural Fazenda
Santa Cândida CEP: 13087-541 • Campinas • SP •
Tel.: (19) 3256 2800
www.sdoequipamentos.com.br • contato@sdoequipamentos.com.br



EP EQUIPMENT chega ao **Brasil** sob a coordenação da **SDO**

Referência em empilhadeiras movidas a bateria de lítio, a maior fabricante chinesa de máquinas elétricas e a quarta maior do mundo escolheu a SDO para gerenciar a rede de dealers no país.

Marca chinesa referência em máquinas elétricas, a EP Equipment está chegando ao Brasil para se estabelecer no país sob a coordenação da SDO, umas das empresas que mais cresceram no segmento de locação de empilhadeiras e equipamentos para movimentação, localizada em Campinas, SP.

Especialista em equipamentos movidos a bateria de lítio, a EP tem mais de 100 modelos, desenvolvendo novos produtos a cada ciclo de seis meses. São mais de 10 novos itens lançados por ano. A maioria dos modelos tem prazo de entrega de apenas quatro semanas.

A marca oferece soluções personalizadas para diversas indústrias: varejista, de logística, comércio eletrônico, armazenagem a frio e bebi-

das, por exemplo. Entre seus clientes mundiais estão Ford, Renault, DHL, DB Schenker, Midea, Amazon, Walmart, Coca-Cola, Pepsi e Carrefour.

O trabalho da SDO envolve duas frentes: além de dealer para São Paulo, será a procuradora da EP para organizar e gerenciar a rede.

Diferenciais

Uma das razões para a SDO ter sido escolhida para este trabalho é por ser referência no atendimento pós-venda. Este é o critério mais importante para uma empresa ser aprovada como distribuidora. A EP vem para criar uma marca duradoura no mercado e quer se fixar com um produto de qualidade.

Muitas marcas, principalmente as chinesas, funcionam apenas como



VIDEO TOUR



uma loja na China e nomeiam qualquer representante que esteja interessado, sem nenhum critério. Isso pode ser bom para vendas imediatas, mas, em longo prazo, se a rede de distribuição não tiver qualidade, a marca não irá prosperar. Este não é o caminho que a EP pretende. Só será nomeada distribuidora aquela empresa que é reconhecida por um serviço de qualidade e estiver comprometida em longo prazo.

Segundo a SDO, cada vez mais haverá a busca por máquinas elétricas já com bateria de lítio e, por isso, a EP entra forte nesse segmento. Como o foco é ganhar mercado no Brasil e na América Latina, a marca terá uma política comercial e preços agressivos.

O mercado brasileiro é pujante, o maior na América do Sul, e possível ponto de distribuição para esta região. A EP possui sete bases de produção, sendo seis na China e uma nos Estados Unidos.

Dealers

A missão da SDO é desenvolver a rede de dealers para atender todo o Brasil. Na Região Sul já há dois nomeados. Estão em negociação empresas de Minas Gerais e do Rio de Janeiro. O estado de São Paulo será atendido pela SDO, que está conversando com parceiros para ampliar sua capilaridade no estado.

Para quem deseja ser dealer, as vantagens são:

- A EP Equipment é a maior fabricante chinesa de máquinas elétricas e a quarta maior do mundo;
- Os equipamentos são comercializados com um valor muito competitivo;
- O território do dealer será respeitado;
- Haverá uma política de preços e de imagem uniforme para todo o país.

Os interessados devem procurar a SDO, que dará todo o suporte à rede. Cada distribuidor nomeado terá uma relação direta com a fábrica. A SDO é um agente facilitador para ultrapassar barreiras de linguagem, fuso e cultural para o contato entre o representante e a fábrica.

Sobre o abastecimento de peças, os distribuidores deverão ter um estoque das mais usadas para atender as demandas da sua região proporcionalmente às vendas. De qualquer forma, eles poderão encontrar facilmente o que precisarem. A EP manterá na SDO um estoque regulador à disposição da rede de distribuidores. Um parceiro global no fornecimento de peças da marca já participa do projeto e manterá também estoques no Brasil.

A fábrica manterá um estoque para pronta-entrega de equipamentos nacionalizados para toda a rede, que crescerá de acordo com a demanda. Sobre importação, por encomenda, o prazo de entrega será entre 90 e 120 dias. ■



SDO
EQUIPAMENTOS

Informações:

19 3256.2800

contato@sdoequipamentos.com.br
www.sdoequipamentos.com.br

Calçados: incremento do e-commerce exige uma logística diferenciada da praticada pelas lojas físicas

A logística e o transporte nas entregas diretas para pessoa física requerem um atendimento diferenciado. Operacionalmente é necessário desenvolver uma distribuição mais ágil, com veículos menores de entrega, aumentando a produtividade dos carros.

Há um crescimento do e-commerce no Brasil, acompanhando uma tendência mundial. Será que isto também ocorre no segmento de calçados? E como fica a logística especificamente neste setor? É a mesma para atendimento das lojas físicas? O que muda? Como fazê-la acontecer?

Estas e outras perguntas sobre o setor de calçados são respondidas pelos participantes desta matéria especial de *Logweb*, dentro de sua pauta “Logística Setorial”.

“O e-commerce vem alavancando novas marcas de calçados no país, e plataformas digitais abrem oportunidades para novos produtos. O atendimento do público final demanda treinamento e gestão de informações”, comenta Fabio Gobor, diretor comercial da Gobor Transportes e Logística.

Anderson Perez, gerente comercial da Alfa Transportes, destaca que a expansão do mercado de e-commerce é latente em todos os setores do mercado, e a sua logística exige prazos ainda mais rigorosos, uma vez que o produto é enviado ao cliente final. A qualidade na informação também é um ponto crucial, pois o rastreamento deve ser condizente com o momento atual da encomenda. “Com foco no segmento B2B, nada muda em relação à logística. Mas já há estudos realizados



“O e-commerce vêm alavancando novas marcas de calçados no País, e plataformas digitais abrem oportunidades para novos produtos”, diz **Fabio**, da Gobor

com foco no cliente pessoa física e de cargas ainda mais fracionadas”, diz Perez.

Por seu lado, Giuseppe Lumare Jr., diretor Comercial da Braspress Transportes Urgentes, também diz que as vendas online foram alavancadas pela pandemia, assim, o segmento de calçados, que comumente vendia online por meio de plataformas externas, foi obrigado a mudar a abordagem, o que, em muitos casos, significou “repatriar” suas operações de e-commerce.

“Com os bloqueios prolongados dos comércios em função de proibições legais durante a pandemia, o consumidor buscou opções de compra via internet, e

parece que gostou. Muitas indústrias de calçados que não tinham o DNA das vendas online, porque privilegiavam a cadeia de valor do B2B, abriram suas operações online e estão ampliando vendas por meio desse canal.”

Ainda segundo Lumare Jr., o transporte de carga por indução dessa tendência tem buscado atender essa nova demanda, mesmo porque as transportadoras focadas no B2C e os Correios não parecem ter capacidade para absorver esse incremento de fluxos, nem de prover serviços com a qualidade desejada. Trata-se,



pois, de uma mudança de mercado que vai exigir adaptações do transporte, mas, como sempre, será respondida prontamente.

Thiago Menegon, diretor comercial da TDB Transporte e Distribuição de Bens, também aponta que a operação de entrega de pessoa física é totalmente diferente, pois há um fracionamento muito maior do pedido, o que aumenta o número de entregas. “Em lojas, descarregamos numa mesma entrega no mínimo 36 a 48 pares de calçados, que serão vendidos posteriormente para 36 a 48 pessoas diferentes. Na operação do e-commerce, esta única entrega é transformada em 36 a 48 entregas. Raramente uma pessoa compra mais de um par de calçado pela internet”, diz Menegon.

Max Roberto da Silva, diretor comercial da Transportes Translovato, ao comentar que, com a



Lumare Jr., da Braspress: O setor de calçados, como outros que se apoiam no consumo incremental, depende muito de “sobras” da renda média populacional

pandemia, o setor calçadista aumentou muito seu volume de vendas no e-commerce, acrescenta que as indústrias calçadistas, junto aos seus transportadores, vêm desenvolvendo excelentes canais de atendimento, principalmente na logística reversa, que até pou-

co tempo atrás, representava um grande “gap” nesse segmento.

Na visão de Silva, a logística e o transporte nas entregas diretas para pessoa física requerem um atendimento diferenciado. “Operacionalmente é necessário desenvolver uma distribuição mais ágil, com veículos menores de entrega, aumentando a produtividade dos carros. Além disso, o canal de comunicação com os clientes deve ser mais integrado. Neste contexto, um dos principais desafios é que nem sempre as pessoas estão em casa para receber o produto. Diante disso, é importante que haja uma forma de agendamento com o destinatário, permitindo que ele consiga se organizar para receber o produto sem que isso atrapalhe sua rotina diária. Desta maneira, a assertividade nas entregas realizadas aumenta muito, reduzindo os custos com

Trabalhamos para acelerar e conectar mercados



A Minuano trabalha para ser a melhor solução de transporte para o sul e sudeste. São 46 anos de experiência e know how. Cargas fracionadas e encomendas urgentes.



Nove vezes premiada



reentrega para o embarcador e proporcionando melhoria na produtividade operacional.”

Aproximação

Também há uma tendência mundial de os OLs se aproximarem do mercado voltado ao consumidor final, como o e-commerce. Será que isto também ocorre no segmento de calçados? Como isto acontece? O que muda na relação embarcador/OL? E as transportadoras, vão perder espaço? Lumare Jr., da Braspress, destaca que a tendência é clara e vem ocorrendo rapidamente. Tanto Operadores Logísticos quanto transportadores estão se voltando ao e-commerce. E há uma grande oportunidade nesse movimento. Por quê? Porque as vendas de calçados pelo canal do e-commerce, como em qualquer segmento, se caracterizam pelo fracionamento, que ocorre por consumidor, não havendo (como no B2B) remessas de estoque para acumulações nos pontos de venda física, ou seja, são vendas de um ou dois pares cujos lotes têm pesos e valores bem mais baixos, exigindo operações logísticas mais especializadas (fulfillment) e fretes sob medida.

“Esse fracionamento incrementa as operações de logística e, especialmente, as de transporte, porque, se as remessas médias do B2B são de 100 quilos, as dos

Logística Setorial – Calçados

Nome da Empresa	Alfa Transportes Eireli	Braspress Transportes Urgentes	
Site	www.alfatransportes.com.br	www.braspress.com	
Transportador, Operador Logístico ou Ambos	Transportador	Transportador	
Principais Clientes no Segmento	Viposa, Ferracini, Jota Pe.	n.i.	
Raio de Atuação no Segmento: Armazenagem	Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Espírito Santo e Distrito Federal	n.i.	
Raio de Atuação no Segmento: Distribuição	Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Espírito Santo e Distrito Federal	Todo o Brasil	
Logística Reversa?	Sim	Sim	
Gestão de Transporte?	Sim	Não	
Tecnologias Usadas	TMS	TMS, Sorter, App. baixa online	
Tipo de Rastreamento Usado	Online	Satelital, GPRS, RF, híbrido	
Frota Própria?	Sim	Sim: 2.156 veículos	
Serviços Oferecidos no Segmento	Transporte, armazenagem	Transporte	

n.i. = não informado / n.a. = não se aplica

B2C são de 1,5 kg. Na verdade, no caso do transporte, esse incremento deve incentivar a entrada no B2C de transportadores focados exclusivamente no B2B, aumentando muito a oferta, o que deve favorecer os clientes, que terão mais opções de transporte”, completa o diretor comercial da Braspress.

Menegon, da TDB Transporte, também acredita que esta mudança de mercado possa realmente acontecer, uma vez que os OLs tiveram queda em suas operações tradicionais e irão buscar novos nichos de mercado. Hoje se vende e compra de tudo



Em B2B, o importante é a assertividade do prazo, pois o calçado, assim como o vestuário, tem coleção por estação do ano, diz **Menegon**, da TDB Transporte

pela internet, desde um sofá até um parafuso, e com o segmento calçadista não será diferente. “Já



	Gobor Transportes & Logística	TDB Transporte e Distribuição de Bens	Terca – Cotia Armazéns Gerais	Transportes Translovato
	www.gobor.com.br	www.tdbtransporte.com.br	www.terca.com.br	www.translovato.com.br
	Ambos	Transportador	Operador Logístico	Ambos
	n.i.	n.i.	n.i.	Dakota, Picadilly, Arezzo, Coopershoes
	Rio Branco-AC, Porto Velho-RO, Goiânia-GO, Cuiabá-MT, Campo Grande-MS	n.i.	Todo o Brasil	Todo o Brasil
	Transporte Rodoviário: Centro-Oeste, Norte, Sul	São Paulo, Rio de Janeiro	Todo o Brasil	Todo o Brasil
	Sim	Não	Sim	Não
	Sim	Sim	Não	n.i.
	TMS, WMS	TMS, SSW	Sistema informatizado para gestão da carga	TMS
	Híbrido satelital	EDI, Website, e-mail	n.a.	Sighra
	Sim: + de 500 veículos	Sim	n.a.	Ambos
	Transporte rodoviário, distribuição, armazenagem	Entrega, coleta, paletização, agendamento de entregas	Armazenagem, Movimentação, Recebimento, Expedição, montagem de grade, montagem de embalagem, adequações necessárias	n.i.



Perez, da Alfa Transportes: O setor possui um perfil de carga de fácil manuseio e de difícil avaria, mas exigindo dos OLs diferencial no que tange aos prazos

vemos movimentação, inclusive, de pequenas fábricas realizando vendas para consumidores finais até como

uma forma de se manterem vivas no mercado. Sempre haverá espaço para diversos players.”

Wanderley Malavazi, diretor de Logística, e Sarah Kirchmeyer, supervisora comercial da Terca – Cotia Armazéns Gerais, também acreditam nesta tendência mundial de os OLs se aproximarem do mercado voltado ao consumidor final, como o e-commerce. “O e-commerce cada vez mais é uma crescente. E especificamente o segmento de calçados não pode ficar de fora dessa realidade, e ele se adequa muito bem nesse perfil, visto que o consumidor compra sem sair de casa. Do Operador Logístico é exigido um nível de fracionamento maior, visto que são mais pedidos com menos unidades, normalmente.”



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

Características

Por tudo o que foi colocado, é interessante saber quais as características da logística no segmento de calçados: os diferenciais, os problemas, o que ela exige de OLS e transportadoras, etc.

Perez, da Alfa Transportes, resalta que o segmento calçadista apresenta sempre um perfil de carga de fácil manuseio e, também, de difícil avaria, mas exigindo dos OLS diferencial no que tange aos prazos e, também, um rastreamento eficiente por parte dos clientes.

Na verdade, o segmento de calçados, como outros que se apoiam no consumo incremental, depende sobretudo de “sobras” da renda média populacional ou de incentivos generosos ao crédito. Ou seja, por disponibilidade de renda ou acesso ao crédito, esses segmentos experimentam fortes altas de vendas em épocas de bonança econômica e abruptas quedas, em épocas de retração.

“A flutuação da demanda é, pois, um desafio para a sobrevivência de quem opta por ter relevante parcela de receitas em segmentos de consumo, como o de calçados. Porém, há também vantagens na abordagem exclusivista (calçados), dada a clara possibilidade de criar escalas de destino, pois os locais de entrega coincidem e permitem ganhos de produtividade nas operações de última milha (Last Mile)”, acrescenta o diretor Comercial da Braspress.

Ademais, prossegue Giuseppe Lumare Jr., o perfil dessas encomendas tem caráter industrial, propiciando regularidade das embalagens, que seguem altos padrões de qualidade, permitindo ao transportador grande produtividade nos carregamentos, além de facilidade nas movimentações físicas, dada a ergonomia dos volumes. Como quaisquer abordagens de



Silva, da Translovato: As indústrias calçadistas, junto aos seus transportadores, vem desenvolvendo excelentes canais de atendimento, principalmente na logística reversa

mercado, a que opta por ter grande presença no segmento de calçados tem vantagens e desvantagens.

“Em operações tradicionais B2B, era mais considerável a assertividade do prazo, pois o calçado, assim como o vestuário, tem coleção por estação do ano, a exemplo do calçado feminino: botas são vendidas para outono/inverno e calçados mais leves como sandálias são vendidos na primavera/verão.”

Menegon, da TDB Transporte, continua: algumas indústrias acabam tendo problema de atraso de produção, refletindo no transporte para tirar esta diferença. Outro ponto de desafio é que grande parte das entregas é direcionada a lojistas em shoppings centers, que possuem restrição de recebimento em horário e tamanho de veículos em algumas cidades.

Silva, da Translovato, também destaca que, embora não seja um produto perecível, o calçado, por ser um artigo ligado à moda, tem um ciclo de vida bastante curto. A indústria calçadista vem ao longo do tempo se aprimorando e aumentando o número de lançamentos e coleções durante o ano. O

produto gira cada vez mais rápido no ponto de venda e o atraso em uma entrega pode prejudicar uma coleção inteira para um lojista. Em função disso, os prazos de entrega devem ser os menores possíveis e o monitoramento da carga constante, com rastreamento da mercadoria em todas as etapas do processo. Quando se trata de amostras para os representantes – prossegue o diretor comercial da Translovato –, esse acompanhamento precisa ser ainda maior, com prazos de entrega reduzidos, tendo em vista que o atraso de um dia nas entregas das amostras poderá representar retração de cinco dias nas vendas do representante.

Malavazi e Sarah, da Terca, finalizam esta questão dizendo que este setor exige muito dos OLS, principalmente por estar passando por um processo de mudança no conceito de venda, em caixa com uma grade de tamanho padrão. Cada dia é mais comum as empresas abrirem suas grades, possibilitando a seus clientes a oportunidade de montarem seus pedidos de acordo com a demanda do consumidor final.

E essa mudança exige que os OLS se estruturam cada dia mais, uma vez que demanda mais espaço de armazenagem, maior dinamismo e automação, processos robustos para garantir a agilidade e confiança que o mercado exige, comentam os representantes da Terca.





Linha completa de equipamentos à **Lítio**



EP é o maior fabricante Chinês de equipamentos elétricos e a referência naqueles movidos à bateria de Lítio

VENDA E LOCAÇÃO



A melhor qualidade e o melhor preço. **Consulte!**



VIDEO TOUR

Rua Murilo de Campos Castro • nº 27 • Pq. Rural Fazenda
Santa Cândida CEP: 13087-541 • Campinas • SP •
Tel.: (19) 3256 2800

www.sdoequipamentos.com.br • contato@sdoequipamentos.com.br



SDO
EQUIPAMENTOS

A visão da Abicalçados

A Abicalçados representa a indústria brasileira de calçados. Entre os associados, conta com empresas de todos os portes e que respondem por mais de 70% da produção nacional do setor – de 908 milhões de pares no ano passado. A atuação da entidade, nascida em 1983, se dá na representação junto ao poder público, levando pleitos do setor; compromisso com o desenvolvimento das empresas por meio de projetos e ações específicas; e promoção comercial e de imagem do segmento, tanto aqui quanto além-fronteiras, neste caso por meio do Brazilian Footwear, programa desenvolvido em parceria com a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil). É o presidente-executivo da entidade, Haroldo Ferreira, quem também participa desta matéria especial. Veja a seguir suas observações sobre o setor, incluindo a logística e os problemas enfrentados.

Logweb: Segundo a Abicalçados, a produção do setor deve cair até 29% ao longo de 2020 — em janeiro, a previsão era de um crescimento de 2,5%. Estas previsões estão confirmadas? Quais os reflexos para as empresas do setor?

Ferreira: As previsões fazem parte de uma pesquisa realizada pelo nosso departamento de Inteligência de Mercado e estão confirmadas. Evidentemente, pode haver alguma variação, a depender da flexibilização do comércio e do esperado encontro de uma vacina contra a Covid-19. Os reflexos serão severos, como vêm sendo. No primeiro semestre, em função da pandemia, perdemos 44



Ferreira: A logística do setor de calçados se dá, basicamente, por meio do transporte rodoviário no mercado interno e por meio marítimo nas exportações

mil postos de trabalho no setor, em torno de 16% da nossa força total de trabalho (269 mil postos diretos em dezembro de 2019). A queda, se confirmada, também fará retornarmos aos patamares produtivos dos inícios dos anos 2000, em torno de 600 milhões de pares produzidos.

Logweb: Fale sobre as características da logística no segmento de calçados: os diferenciais, os problemas, etc.

Ferreira: A logística do setor se dá, basicamente, por meio do transporte rodoviário no mercado interno e por meio marítimo nas exportações. Os problemas rodoviários estão nos noticiários diários: péssimas estradas, custos elevados com pedágios, insegurança, entre tantos outros. No ambiente internacional, os problemas são os mesmos relatados pelos principais setores econômicos brasileiros, e vão desde o demorado tempo de operação e as taxas cobradas, a lotação de terminais até problemas de cabotagem em portos errados. Temos um sistema extremamente burocrático e que faz parte do famigerado Custo Brasil, que prejudica severamente a competitividade do produto brasileiro aqui e no exterior.

Logweb: Como é a questão do rou-

bo de cargas no segmento? Como as empresas fazem para mitigá-lo?

Ferreira: Não temos nenhum levantamento neste sentido, mas sabemos que existe. O problema pode ser mitigado por meio do rastreamento completo, o que é mais um custo para o setor. Aliás, a segurança deveria ser garantida pelo Estado, o que infelizmente não ocorre.

Logweb: Há um crescimento do e-commerce no Brasil, acompanhando uma tendência mundial. Isto também ocorre no segmento de calçados? E como fica a logística especificamente neste setor?

Ferreira: O e-commerce vinha crescendo antes da pandemia, mas foi potencializado. Neste ano, em função das restrições ao comércio nas lojas físicas, muitos brasileiros “descobriram” o comércio digital. A logística é a mesma, tanto para mercado interno quanto externo.

Logweb: O setor calçadista é um grande exportador. Quais os modais mais utilizados?

Ferreira: Ano passado, o setor exportou mais de 115 milhões de pares, mais de 60% deles via marítima. No segundo posto entre as vias, está a rodoviária — especialmente para países da América do Sul, com 22%. A via aérea responde por 15%.

Covid-19

Como não poderia deixar de ser, buscamos saber o que a Covid-19 trouxe de mudanças na logística do segmento de calçados, e se estas mudanças são temporárias ou vieram para ficar.

Parece que a pandemia mudou muita coisa no transporte e na logística, opina o diretor comercial da Braspress. Essas atividades são auxiliares, ou seja, atuam a partir de induções da demanda alheia, quer dizer, é mister que atendam às demandas vigentes e respondam às mudanças de mercado.

“Como a pandemia promoveu profundas mudanças nos hábitos de consumo, gerando uma ruptura dos modos tradicionais de vender e comprar, isto tem levado o consumidor a refletir melhor, levando a compras mais conscientes e, portanto, mais pontuais. Com o afastamento social forçado, houve uma verdadeira ‘clivagem’ das noções de ‘necessidade e desejo’, antes confundidas pelas facilidades e pressões que as consolidavam em um mesmo impulso.”

As compras online – continua Luma Jr. –, ao contrário das presenciais, podem ocorrer a qualquer tempo e sob diversas influências, mas o cam-

po de ação do consumidor é todo o mundo, havendo mais oportunidades de comparação e menos exposição às pressões que ocorrem nas lojas físicas, assim, pode efetivar ou não compras e julgar com mais calma as ofertas que lhe chegam. “E parece que essas mudanças vieram para ficar.”

Silva, da Translovato, destaca que uma das principais mudanças é a entrega direta ao consumidor final. O consumidor passou a ter inúmeras opções no momento da compra, quando comparamos com a compra realizada na loja física. Muitas pessoas que não tinham o hábito de comprar online, devido à pandemia passaram a fazê-lo. Além disso, com o objetivo de proporcionar uma melhor experiência ao consumidor, a indústria está possibilitando que a compra seja realizada na loja e que o cliente receba os produtos em sua casa ou então, que ele compre em loja virtual e retire o produto na loja.

E os representantes da Terca concluem: “A Covid-19 trouxe um novo olhar para todos os negócios, com novas estratégias de vendas e distribuição. Acreditamos que cada vez mais esse ‘mundo online’ irá se fortalecer.” Logweb

Logweb impressa: a serviço da logística

A revista *Logweb* é uma das poucas do setor, no Brasil, que **ainda circula na versão impressa**. Isto, para atender a uma boa parte do segmento que ainda prefere a versão em papel. Gostam de sentir o cheiro da tinta, do papel, de folhar a

revista e, pouco a pouco, ir se atualizando. Pense neste gesto e nestes leitores quando for anunciar os seus produtos e serviços. **Ainda temos os leitores “impressos”.**



Fale conosco:

Cel.: 11 99618.0107 e 94382.7545 (Maria)

Fixo: 11 4087.3188

Docktec

Sua solução em Equipamentos para Docas



Baixo custo para desníveis diversos



Mobilidade e praticidade na carga e descarga



Excelente relação “Custo-Benefício”



A solução ideal para sua operação de carga

Tailtec

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

Para lidar com restrições logísticas no RJ, DHL Express e Clique Retire fazem parceria na última milha

Com o intuito de democratizar as opções de entrega e vencer os desafios de última milha no e-commerce, a DHL integrou seus serviços aos 40 equipamentos de autoatendimento inteligente da Clique Retire, instalados no MetrôRio, no Rio de Janeiro. A parceria começou em agosto e visa apoiar os lojistas na oferta de entregas mais acessíveis e alinhadas aos novos hábitos de consumo.

Para as lojas virtuais, a entrega das encomendas é um grande desafio operacional, especialmente na cidade do Rio de Janeiro, onde grande parte dos moradores de áreas de risco tem restrição de acesso a fretes ou não possuem endereço postal. Outros fatores, como a ausência de porteiros ou disponibilidade para receber as encomendas, também impedem a chegada das remessas ao consumidor final.

Com isso, muitas pessoas e comunidades estão, na prática, fora do alcance do comércio eletrônico. Cerca de 47% da população do Rio de Janeiro têm algum tipo de restrição de logística e, em São Paulo, esse índice chega a 25%. Pensando em como melhorar este cenário, a DHL Express passa a oferecer aos varejistas integrados aos seus serviços de entrega porta-porta, bem como aos consumidores, a retirada das encomendas nos e-Box da Clique Retire. A cidade do Rio de Janeiro é o projeto-piloto da parceria, iniciada com 10 clientes de e-commerce em prospecção. A iniciativa deve ser expandida em breve para outras regiões do

Brasil de acordo com a demanda por atendimento. O plano da Clique Retire é ter entre 500 e 1.000 lockers instalados pelo país até o final de 2020.

Detalhes

No dia 19 de agosto, as empresas fizeram um webinar para contar mais detalhes da iniciativa. Segundo Patricia Starling, diretora comercial da DHL Express, o objetivo da parceria foi unir forças em prol das pessoas que querem e precisam comprar, mas residem em áreas mais desafiadoras em termos de logística. “A Clique Retire nos ajuda a realizar a entrega perfeita, ou seja, concluída dentro do prazo. Assim, a DHL passa a ser mais rápida, chega mais longe, toca mais pessoas e cobre áreas que não conseguia antes”, expôs.

Gustavo Artuzo, diretor executivo da Clique Retire, conta que esse tipo de iniciativa já existe nos Estados Unidos, na Europa e tem despontado na Ásia nos últimos cinco anos. “O Brasil é um dos principais mercados mun-

diais de tecnologia, mas só 5% do varejo brasileiro é atendido pelo e-commerce, segundo dados de 2019, enquanto a média mundial é de 12%. Isso é resultado de gargalos logísticos, por isso resolvemos trazer essa solução para o país”, disse.

Artuzo acrescenta que, além de oferecer comodidade, permitindo ao cliente retirar a mercadoria no momento mais conveniente, a iniciativa ainda proporciona segurança em época de pandemia de coronavírus, pois evita a necessidade de entrar em estabelecimentos lotados para comprar ou retirar produtos.

Patricia explicou que há duas formas de usar o locker. Aos clientes da DHL, a empresa oferece a possibilidade de escolher ou alterar o endereço da entrega, direcionando para algum locker, a partir do sistema “On Demand Delivery”. Já um morador do Rio de Janeiro pode, simplesmente, entrar no aplicativo da DHL, onde ele terá acesso a todos os endereços dos lockers, das lojas da



Os lockers são modulares, ou seja, podem ser ampliados, indo de 16 a 200 compartimentos

ARMÁRIO INTELIGENTE CHEGA AO SHOPPING METRÔ SANTA CRUZ, EM SP

A Clique Retire também está operando um locker no Shopping Metrô Santa Cruz, localizado na capital de São Paulo. O pedido pode ser retirado no período das 4h40 às 00h, já que a solução funciona com horário estendido, seguindo o funcionamento da linha Azul do metrô. Para utilizar a plataforma, basta realizar a compra diretamente com o lojista, seja via whatsapp, e-commerce ou rede social, e escolher a opção de retirada pela Clique Retire. Logo em seguida, o cliente recebe a mensagem com as instruções e o código para desbloquear a gaveta e retirar a compra em até 48h. A solução complementa as opções de compra que o Shopping Metrô Santa Cruz oferece, que são os serviços de Delivery e Drive-thru.

DHL e das lojas parceiras, escolhendo aquele que melhor o atende. O segundo modelo envolve a integração sistêmica com o varejista, que disponibiliza esse serviço ao seu cliente. “O courier da DHL retira a encomenda no Brasil todo, onde

quer que ela foi adquirida, e a transporta até o Centro de Distribuição da Clique Retire, que fica na Estação Estácio de Sá. De lá, a Clique Retire a entrega no locker correto, escolhido pelo consumidor final, que, por fim, recebe um QR Code ou um código alfanumérico para retirada da compra”, contou Patricia.

Artuzo complementou que o abastecimento dos lockers é feito várias vezes ao dia, reduzindo o prazo de entrega. “Quando a entrega é no metrô ou em trens, usamos essa mesma estrutura, evitando gerar mais poluição e gastos. Vale ressaltar que imediatamente à colocação da encomenda no locker, uma mensagem é enviada diretamente para a pessoa que vai retirar”, explicou. Segundo Artuzo, o número de pacotes entregues pela empresa dobrou em julho, em relação a março, antes da pandemia. “A alta demanda nos fez expandir nossa atuação, com novas máquinas, saindo do metrô para



O abastecimento das gavetas é feito várias vezes ao dia, reduzindo o prazo de entrega

outros endereços. Estamos a todo vapor. Nosso próximo foco é a cidade de São Paulo”, disse. Os lockers são modulares, ou seja, podem ser ampliados, indo de 16 a 200 compartimentos, permitindo alocar desde peças pequenas e delicadas de artesanato até micro-ondas. Produtos grandes, como geladeiras e bicicletas, não comportam as gavetas, por enquanto. A ampliação depende da demanda. **UOLweb**

A large industrial welding power source, the Fronius Selectiva 4.0, is shown in a workshop setting. The machine is red and black with a digital display on the front. In the background, there is a forklift and other workshop equipment. The Fronius logo is visible in the top right corner of the image.

SELECTIVA 4.0

SIMPLESMENTE MAIS INTELIGENTE

Monitoramento e rastreamento de cargas: papel fundamental na pandemia e na retomada

Na verdade, se antes estes recursos já se mostravam essenciais ao transporte e à logística como um todo, o surto de Covid-19 só acentuou a sua importância. E mais ainda: eles vão ser fundamentais para as empresas se adaptarem às mudanças ocorridas no mercado.

No transcorrer da pandemia, os setores de transportes e logística foram responsáveis por manter a economia em operação, enquanto vários outros setores estavam fechados ou com funcionamento parcial. Mesmo com todas as restrições impostas nas cidades, podemos notar que não houve desabastecimento no país, e estamos falando de mais de 5.500 municípios e cerca de 211 milhões de pessoas com necessidades de consumo, além das operações para transportar materiais hospitalares, medicamentos, gases e combustíveis etc.

“Para garantir essa operação, foi essencial ter informação confiável e rápida sobre a disponibilidade da frota, a saúde e a segurança dos motoristas, a confirmação de que os produtos estavam sendo entregues, etc. Isso foi proporcionado pelos sistemas de rastreamento e monitoramento.” A observação é de Márcio Toscano, diretor de Marketing, Vendas e Pós Vendas da Autotrac, falando sobre a importância do rastreamento e monitoramento exclusivamente nestes tempos de pandemia.

De fato, como enfatiza Eliel Fernandes das Silva, CEO da Buonny Projetos e Serviços de Riscos Securitários, se o rastreamento e o monitoramento de cargas já se mostraram fundamentais para o controle logístico e disciplina dos motoristas



Ruberley, da Dusspy: O rastreamento e o monitoramento estão para a logística de transportes assim como os sistemas de ERP estão para qualquer empresa

nas operações de transportes, eles passaram a ser ainda mais importantes nesta pandemia, que impôs a paralisação imediata dos serviços ao longo das estradas, deixando os motoristas sem apoio, numa atitude de total falta de planejamento para aplicação de tal medida. “Através do rastreador, a central pôde orientar os motoristas sobre postos de combustíveis que ainda estavam oferecendo apoio com serviços controlados, principalmente alimentação. Nesse período de retomada, no sistema são oferecidas oportunidades de fretes para os motoristas e transportadoras, além de fila online informando o horário que determinada carga chegará, evitando filas, diminuindo a concentração

de veículos e motoristas nas zonas de embarque e desembarque.” Ruberley Augusto da Silva, CEO da Dusspy Tecnologia, também avalia a importância do rastreamento e monitoramento exclusivamente nestes tempos de pandemia, ressaltando que, nesse cenário, se tornam itens obrigatórios na logística de transportes, pois além de proporcionar o controle necessário, ainda permitem o acesso às informações a todo instante, online e em tempo real. Também ajudam a reduzir os riscos de acidentes, permitem a comunicação com toda a equipe, oferecendo, principalmente, suporte em situações de emergência, auxiliam no controle e na redução do consumo de combustível e de manutenções e melhoram a gestão de toda a frota.

“Em períodos de pandemia, o controle e a segurança das frotas se tornam itens quase que obrigatórios. Enquanto todos estavam em casa na quarentena, o setor do transporte trabalhou a todo vapor para abastecer supermercados, farmácias e, principalmente, atender os inúmeros chamados de compras online. E isso fez com que não só o segmento aumentasse a necessidade de gestão destas entregas, como também chamou a atenção das quadrilhas especializadas em roubo de cargas e veículos. E neste momento, o rastreamento e monitoramento tornaram-se ainda mais uma peça

fundamental de apoio às frotas, autônomos e responsáveis logísticos de todas as empresas do transporte e indústrias, para não só apoiar nas estratégias, no controle das entregas, como também tranquilizá-los em relação à proteção de cargas e ativos da companhia contra a criminalidade.” Esta visão diferenciada da importância do rastreamento e do monitoramento é dada por Rodrigo Abbud, diretor comercial do Grupo Tracker.

Ricardo Gorodovits, diretor Comercial da GKO Informática, também fala da questão do roubo de carga. Ele inicia lembrando que o rastreamento e monitoramento de veículos e de cargas ganham importância à medida que o consumidor ou o destinatário da carga pressionam por mais informação, de acordo com o incremento de questões relativas à segurança e desvios, e ainda, quando a necessidade de melhor planejamento de rotas e aproveitamento



de equipamentos de transporte se torna mais relevante.

“O momento em que vivemos é especialmente importante pelo crescimento do uso de comércio eletrônico, e neste, o consumidor costuma ser altamente exigente quanto à pontualidade de entrega. Amenizar sua ansiedade por meio de informação é fundamental para o fornecedor manter-se num padrão positivo de percepção de serviços e, neste ponto, o acompanhamento da carga

exerce um papel fundamental.”

A menor circulação provavelmente reduziu a incidência de roubos e até mesmo de acidentes, mas Gorodovits não acredita que esteja clara uma tendência definitiva, ainda que 2019 tenha sido um ano de forte redução nos roubos de carga. Ainda assim, o monitoramento, que surgiu no Brasil impulsionado, principalmente, por aspectos de segurança, passa a dar mais relevância aos aspectos logísticos, onde o

SUA TORRE DE CONTROLE LOGÍSTICA

Suíte de aplicativos HODIE



GESTÃO DO
CICLO DO PEDIDO

AGENDAMENTO

TRACKING

OCORRÊNCIA

CUSTOS
EXTRAS

BAIXA DE
ENTREGA

LOGÍSTICA
REVERSA

APP



- Simples
- Integrada
- Intuitiva

- Multiplataforma
- Colaborativa

planejamento de movimentação e a redução de ociosidades são os principais beneficiários das informações coletadas.

“Na retomada da economia, os avanços alcançados não vão retroagir, dando à monitoração e ao rastreamento lugar privilegiado no painel de soluções, cujo incremento persistirá nos próximos anos”, completa o diretor comercial da GKO Informática.

Efeitos

Se a importância do rastreamento e do monitoramento foi significativa nesta pandemia, esta, por sua vez, provocou vários efeitos no segmento. Resta saber, também, se as mudanças provocadas são temporárias ou vieram para ficar.

“A pandemia ocasionou a redução das viagens e a consequente diminuição de oportunidades de frete e tentativas de roubo, por consequência reduziu também a carga horária dos funcionários responsáveis pelo rastreamento. Na volta à normalidade, os números voltarão a crescer e, certamente, as tentativas de roubo também. Porém, os treinamentos de motoristas que eram em parte presenciais foram substituídos por e-learning (ensino a distância), o que certamente será definitivo, e os serviços administrativos relacionados à operação que passaram para home office, assim perma-



Gorodovits, da GKO: “Há um futuro muito promissor no crescimento do uso de IoT e Machine Learning no segmento, permitindo que as informações fluam em tempo real”



Rehm, da Intelipost: As empresas precisam estar preparadas para tornar a logística mais ágil e inteligente, já que as mudanças trazidas pela pandemia vieram para ficar

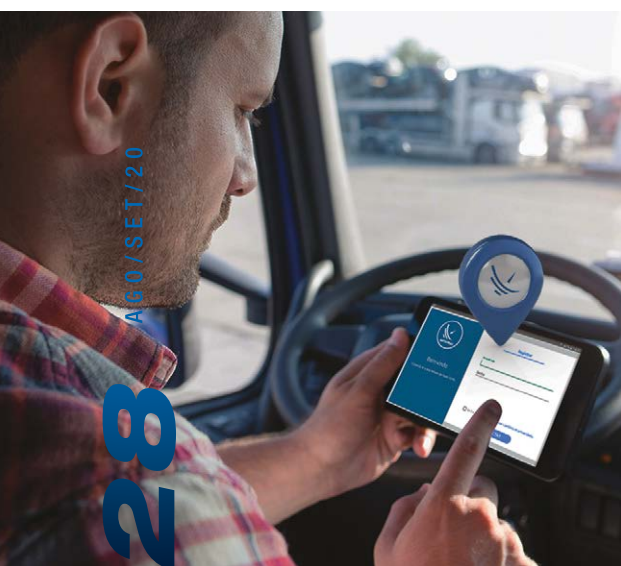
para a gestão. Tudo isso gerou uma necessidade e um avanço de, pelo menos, 10 anos em termos relacionados à evolução tecnológica, comércio eletrônico, trabalho remoto e de pesquisa e desenvolvimento. Por isso eu acredito que essa revolução será um caminho sem volta”, diz o CEO da Dusspy.

Gorodovits, da GKO Informática, também destaca que a redução do movimento econômico trazida pela pandemia acelerou o deslocamento, que já ocorria antes, de se observar tecnologias como estas mais com um olhar logístico do que com o de segurança. Menos gestão de risco e mais planejamento no uso ótimo de equipamentos e malha.

“Importante ressaltar que há um futuro muito promissor no crescimento do uso de IoT e Machine Learning no segmento, permitindo que as informações fluam em tempo real, por meio da comunicação entre cargas, veículos e localizações, e também possam ser utilizadas para antecipar tendências e ganhar previsibilidade na logística de entregas”, complementa o diretor comercial da GKO Informática.

João Castilho, gerente de relacionamento com o mercado do Grupo Delta, ressalta que as mudanças provocadas fizeram com que o frota usasse infinitamente mais as ferramentas disponíveis. “Acredito que estamos nos reconstruindo em relação ao mundo como um todo.”

Stefan Rehm, CEO da Intelipost, também lembra que, com a pandemia, mais consumidores passaram a comprar online e trouxeram mais demanda para saber o status das entregas. Vale ressaltar que grande parte dos novos consumidores está começando a realizar pedidos online, e ainda não confia tanto assim no funcionamento do e-commerce. Isso torna este público ainda mais ansioso e carente de informação para ter certeza de que a compra vai chegar corretamente, dentro do prazo.



necerão”, avalia Eliel, da Buonny. Falando pela Dusspy, Ruberley diz que, com a restrição da locomoção, todos foram obrigados a repensar a forma de trabalhar, conviver, vender e consumir. “Com o comércio local fechado, até mesmo pessoas que não queriam ou que nunca haviam comprado pela internet, passaram a fazê-lo, o que acabou gerando um fluxo muito maior de coletas e entregas, o que favorece o setor de transportes, e, consequentemente, a necessidade do rastreamento e monitoramento, imprescindível

“Vimos um aumento nos últimos meses na busca por entregas mais rápidas, assim como o aumento nas reclamações por falta de visibilidade sobre onde está o pedido. Por isso, as empresas precisam estar preparadas para tornar a logística mais ágil e inteligente, já que estas mudanças vieram para ficar”, completa Rehm.

Obson Cardoso, diretor da Unidade T&T da Pósitron Stoneridge, também coloca que a pandemia trouxe uma mudança de comportamento em toda a cadeia logística, desde formas de comunicação, presencial e a distância, até revisões em fluxos e processos internos operacionais nas empresas. “Portanto, a meu ver, grande parte das mudanças consideradas positivas, como melhoria nesses processos e otimização do tempo de todos os envolvidos, veio para ficar.”

Tendências

Se as mudanças vieram para ficar, e elas incluem um maior uso do rastreamento e do monitoramento, poderíamos considerar que a aplicação destas tecnologias é uma tendência? E mais: o que acontece com as empresas que não adotarem estes procedimentos?

“Sinceramente não vejo a menor hipótese de uma empresa de transportes operar atualmente sem um sistema de rastreamento bastante completo. É questão de tempo e ela estará fora do mercado ou carregando produtos de baixíssimo valor agregado, com fretes que não remuneraram sequer o financiamento do caminhão. Os embarcadores e o mercado segurador também não aceitam mais esse tipo de empresa. Fazendo uma comparação grosseira, é como se as pessoas tentassem trabalhar sem celular, sem internet e sem e-mail”, sentencia Toscano, da Autotrac. A avaliação de Abbud, do Grupo Tracker, vai pelo mesmo caminho. Ele profetiza: “Empresas que não adotam os sistemas de rastreamento e monitoramento, seja ele para gestão, controle ou segurança, estão ficando obsoletas no mercado. E o consumidor quer mais, quer rapidez na entrega, tranquilidade

no recebimento de seu pedido e aqueles que ainda relutarem em se adaptar à tecnologia terão dificuldades de permanecer no jogo (mesmo que no passado isso não fosse necessário)”.

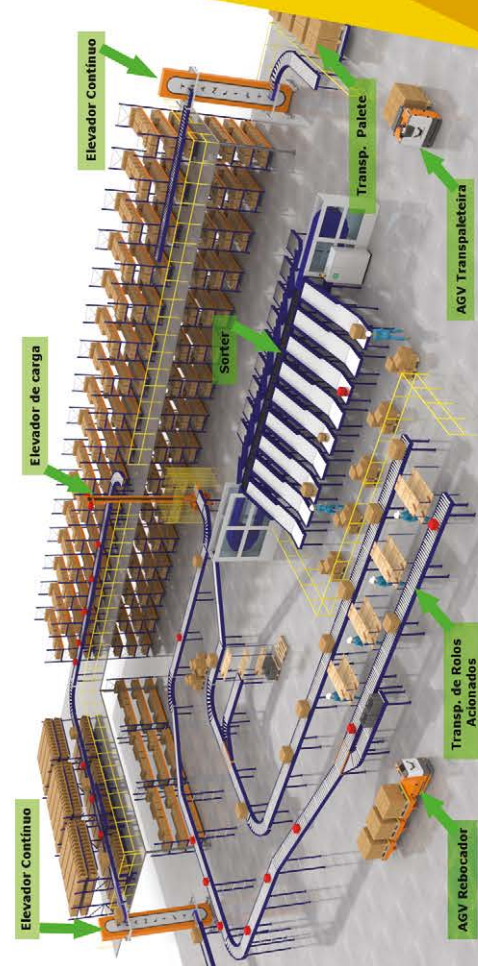
Eliel, da Buonny, também aponta que rastreamento e monitoramento de cargas são uma realidade indispensável às operações de transportes e logística, e quem não dispor delas terá o seu mercado restringido, e num curto espaço de tempo a sua falta deixará a empresa às margens do mercado, gerando cada vez menos oportunidades.

“Não acredito que a aplicação do rastreamento e do monitoramento seja apenas uma tendência, pois é algo indispensável e está para a logística de transportes assim como os sistemas de ERP estão para qualquer empresa. É impossível ter o mínimo de controle necessário, reduzir custos, ganhar agilidade e prestar serviços de qualidade sem a adoção dessas tecnologias”, diz, agora, Ruberley, da Dusspy. Mais que uma tendência – diz Rehm, da Intelipost –, a utilização de rastreamento e monitoramento é uma necessidade para a sustentabilidade dos negócios, pois proporcionam ganhos em visibilidade e conectividade, o que gera redução dos custos e simplificação dos processos. Melhores previsibilidades e planejamentos de rotas geram economia em combustível, redução das distâncias e melhor aproveitamento dos veículos em relação à carga, o que resulta em melhores prazos de entrega para o consumidor final também. “Ou seja, tudo isso gera uma experiência de compra melhor, reduzindo reclamações e aumentando a chance do cliente comprar novamente”, diz o CEO da Intelipost.

O diretor comercial da GKO Informática também aposta na implementação do uso do rastreamento e do monitoramento. “Tanto por questões de segurança, mas especialmente por demandas logísticas e da prestação de serviços, as informações geradas ao sabermos onde está o veículo, onde está a carga, tendem a ser cada vez mais uma commodity, ou seja, uma obrigação a que todos irão aderir.”

A Translift oferece soluções completas em movimentação e armazenagem de materiais.

Consulte-nos e veja como podemos otimizar a intralogística de sua empresa!



Tecnologias

Diante deste cenário, são várias as tendências em termos de tecnologias no que se refere a rastreamento e monitoramento de cargas.

Toscano, da Autotrak, ressalta que hoje existe um claro movimento de transformação digital no setor de transportes e logística. Os veículos evoluíram e as exigências da indústria e dos clientes finais também.

Nota-se que os clientes estão muito mais atentos a controles como a telemetria para reduzir riscos de acidente e os custos com pneu e combustível, o controle de jornada eletrônico passou a ser essencial, a preocupação com a segurança continua aumentando muito, não só contra roubos, mas também nas questões ambientais, saúde e acidentes, com o incremento espantoso do e-commerce a confirmação online das entregas, mesmo antes do veículo retornar à base, tornou-se mandatória, e por aí vai.

Para atender essas demandas, o diretor de Marketing, Vendas e Pós Vendas da Autotrak cita o uso de sistemas de câmeras embarcadas nos veículos, sensores de fadiga e de distração dos motoristas, rotogramas falados para auxiliar a condução e alertar de riscos na rodovia, softwares de gestão para analisar a forma como o veículo é conduzido, integração com sistemas do tipo ERP e TMS para disseminar as informações da operação em outras áreas da empresa, terminais móveis baseados em tablets e smartphones para permitir o uso do sistema mesmo fora da cabine etc. “Quando olho para trás e vejo o que vendíamos há 10 anos e o que ofertamos hoje, fico impressionado”, lembra Toscano.

Eliel, da Buonny, por sua vez, diz que sistemas com antenas distribuídas nas áreas de riscos ao longo dos percursos têm iniciado uma trajetória de oportunidades de baixo custo, além de sistemas

de imagens embarcados nos veículos, identificação do profissional mais adequado e leitor das mercadorias que controlam dimensões e peso que auxiliam no acondicionamento ideal das mercadorias a serem embarcadas. Existem também App’s que acompanham a viagem e registram as mercadorias com controle das coletas



“Sinceramente, não vejo a menor hipótese de uma empresa de transportes operar atualmente sem um sistema de rastreamento completo”, sentença **Toscano** da Autotrak

e entregas, esses entre outros já apontam essas tendências. “É importante observar que os sistemas hoje embarcados têm cumprido com fundamental papel neste mercado. As novas tecnologias surgem para acrescentar segurança ao que já temos disponível.” Ainda com relação às novidades, Ruberley, da Dusspy Tecnologia, revela que existe a tendência da adoção ampla de IoT em diversos setores, pois permite a conectividade de qualquer dispositivo à internet e a obtenção de dados em tempo real, o que trará um grande aprimoramento para gestão. Além disso, há a maior utilização de smartphones e tablets que permitem, além do rastreamento e monitoramento do veículo, a facilidade da comunicação com condutor, a possibilidade de informar em tempo real todas as etapas do

transporte, comprovantes digitais de coletas e entregas e ainda o controle de dispositivos sem fio via Bluetooth.

“O principal elemento novo é o tratamento via IoT, hoje ainda incipiente, mas que tende a crescer significativamente. Com o crescimento e barateamento dessa tecnologia, podemos ter uma carga sinalizando o momento exato do desvio, seja em tempo real, seja como um ‘log’ a ser utilizado posteriormente.”

Gorodovits, da GKO Informática, prossegue, revelando, novamente, que o procedimento de entrega tende a mudar o modelo de comprovação, tanto para o destinatário pessoa física como jurídica, com modelos que não serão necessariamente os mesmos.

“O setor já utiliza há algum tempo roteirização inteligente, rastreamento por GPS e telemetria para esta finalidade. O que temos visto de tendência é o uso de Machine Learning para a previsão de rotas e níveis de periculosidade, assim como para previsão de cargas e localizações mais perigosas”, comenta Rehm, da Intelipost.

Já para Abbud, do Grupo Tracker, a tendência é o uso de tecnologias que não sofrem com a interferência dos jammers, os quais são utilizados em 100% das operações criminosas de roubo de cargas. Sendo assim, uma tecnologia de RF de longo alcance – extremamente necessária por conta do vasto território que temos no país –, juntamente com um identificador de quando o jammer está em atuação, é hoje o que existe de mais seguro nas operações logísticas. “Infelizmente, quando uma quadrilha especializada quer uma carga, ela fará de tudo para consegui-la e somente com tecnologias que permitem uma ação pós-roubo, ou que rapidamente informam que algo está passando, poderão proteger e reaver sua mercadoria.”

Roubo de cargas

Já que falamos em roubo de cargas, como é possível mitigá-lo com o uso do rastreamento e do monitoramento? O que é usado para isto, quais as ações, etc. E mais: quais os setores onde mais ocorrem os roubos de carga?

Eliel, da Buonny, diz que plataformas de monitoramento cada vez mais inteligentes, iscas eletrônicas, mapeamento das áreas de riscos e qualificação cada vez maior dos profissionais da carga e operadores de monitoramento geram inteligência e automações, identificando fatores de riscos com eficiência muito superior à capacidade do ser humano, tornando cada vez mais seguras as viagens. “Produtos de higiene, alimentícios, farmacêuticos, eletroeletrônicos estão entre os mais visados em razão de seus valores elevados e facilidade de colocação no mercado. É de fundamental importância a contratação de empresa de gerenciamento de risco com comprovada experiência em clientes relacionados a esses produtos, que possua a já relatada inteligência embarcada, com localizadores, iscas eletrônicas e, em alguns casos, serviços de escolta, banco de dados com motoristas especializados em cada tipo de produto e nas rotas determinadas. Isso gera maior controle dos riscos com resultados mais garantidos.”

A segurança e o acesso aos dados se tornam parte fundamental no processo de mitigação do roubo de cargas, pois é preciso restringir o acesso às informações ao mínimo de pessoas, principalmente informações sobre qual veículo está sendo utilizado no transporte, o tipo da carga e sua localização. “Com o uso do rastreamento e monitoramento – prossegue Ruberley, da Dusspy – é possível saber a localização de cada veículo, se ele está no local e no horário que deveria, se está dentro da rota pré-definida, quando o veículo está parado, quando as portas ou travas forem

abertas, etc. Por isso a frequência da transmissão dos dados, a capacidade de processamento dos dados recebidos e a velocidade na visualização das informações e agilidade no tratamento de inconsistências são as chaves para identificar as tentativas do roubo de cargas para tentar impedi-las. É importante a utilização de tecnologias comple-



Eliel, da Buonny: Vários recursos e ações geram inteligência e automações, identificando fatores de riscos com eficiência muito superior à capacidade do ser humano

mentares, como os dispositivos GPRS – para maior frequência de dados –, dispositivos satelitais – para maior cobertura de transmissão – e iscas dentro das cargas.” O CEO da Dusspy também diz que, na questão do roubo de cargas, as de cigarros, dispositivos eletrônicos, medicamentos, agrotóxicos e produtos alimentícios são as mais visadas, devido ao alto valor, demanda e fácil comercialização.

Castilho, do Grupo Delta, também salienta que o monitoramento de veículo é um forte aliado no acompanhamento da frota, visualizando em tempo real desvio de rotas e ações estranhas. E que, para inibir o roubo, devem ser usadas equipes de pronta resposta em todo o território nacional e que os técnicos de instalação sejam treinados para que na hora das instalações do rastreador dificultem o roubo o máximo

possível. O monitoramento só tem a visualização da frota, e o rastreamento tem ação em cima da frota, como regras de cercas e GR. “O setor em que mais rouba é o fracionado, pela fácil distribuição”, completa o gerente de relacionamento com o mercado do Grupo Delta.

Na verdade, os valores envolvidos e os tipos de cargas transportadas ainda chamam muito a atenção das quadrilhas especializadas em roubo desta natureza. Cargas de milhões sendo transportadas em um único caminhão e com o atrativo de serem revendidas facilmente no mercado paralelo são como um “banquete” para aqueles que ainda insistem em trabalhar em prol da criminalidade.

“O rastreamento é fundamental neste processo, não só para antever possíveis abordagens, como também agir pós-roubo. Hoje, a tecnologia pode, e deve, ser aplicada em todos os ambientes de um veículo – seja ele, no cavalo, na carreta e principalmente nas cargas. Porém, as empresas de logística precisam começar a entender o comportamento de cada uma das tecnologias disponíveis no mercado para não crer que estão totalmente protegidas, enquanto que na verdade estão muito mais vulneráveis. Tecnologias como GPS e GSM são ótimas na gestão e no controle logístico, mas somente uma radiofrequência de longo alcance poderá auxiliar na recuperação de uma carga, por exemplo. Outro fator que auxilia muito neste processo é o tão sonhado alerta de jammer, que se atrelado a uma tecnologia de RF consegue, sim, transmitir sinais enquanto estão sob o efeito destes inibidores de sinais. Enquanto que os GPS ou GSM dotados destes alertas não conseguem passar a informação para uma central até que os jammers sejam desligados”, explica Abbud, do Grupo Tracker.

Ele também lembra que os setores mais visados são aqueles que geram uma alta rentabilidade em re-

lação ao valor da carga ou uma fácil revenda sem grandes fiscalizações. Por isso, eletrônicos, produtos farmacêuticos, de higiene pessoal, pneus, alimentos, tabaco, café ainda estão na lista dos mais roubados. “Como dito anteriormente, os sistemas que podem auxiliar a antever uma ação criminosa ainda são um dos fatores mais positivos em toda esta operação. Entretanto, é preciso deixar claro que processos internos, como sigilo na operação e maneiras de embarcar uma ‘isca’ na carga, ainda possuem um peso enorme no sucesso de uma recuperação.”

Já considerando que o roubo de cargas impacta diretamente o valor do frete, Rehm, da Intelipost, diz que, para tentar mitigar isso nos locais de maior incidência, as empresas têm adotado alterações de rota mais frequentes, além de rastreamento em tempo real, incluindo monitoramento de consumo de combustível e pontos de parada. Além disso, outras tecnologias atreladas aos veículos para manter velocidade constante e identificar uma aceleração ou paradas bruscas já são usadas pelas transportadoras.

“Produtos com alto valor agregado, que podem ser facilmente revendidos e de marcas populares estão mais suscetíveis a roubos. Cigarros, bebidas e eletrônicos são alguns exemplos. Em geral, as empresas tentam proteger a carga com seguros especiais e investir em tecnologias para aumentar a segurança e o nível de monitoramento nestes casos”, diz o CEO da Intelipost.

Sobre o assunto roubo de cargas, Cardoso, da Pósitron Stoneridge, recorda que no período da pandemia houve uma grande procura por produtos utilizados para segurança da carga. As iscas descartáveis, principalmente em cargas de alto valor como eletrônicos e alimentos, são uma forte alternativa ao alto custo de escolta de veículos, diz ele. “As iscas têm forte impacto na recupera-



Abbud, do Grupo Tracker:
“Empresas que não adotam o rastreamento e monitoramento, seja para gestão, controle ou segurança, estão ficando obsoletas



Cardoso, da Pósitron: A pandemia trouxe mudanças em toda a cadeia logística, desde formas de comunicação até revisões em fluxos e processos internos operacionais

ção da carga e do veículo, chegando a 90% de índice de recuperação.”

Ainda de acordo com o diretor, os segmentos de mercado com maior índice de roubo, conforme análise da base Pósitron Stoneridge, são eletrônicos, alimentos e bebidas, farma e guinchos.

O roubo de cargas exige ações bastante diversificadas, que passam pela monitoração e rastreabilidade, mas não se resumem a isso. Muito precisa ser feito, por exemplo, para coibir o mercado de receptação e revenda, onde a rastreabilidade dos produtos é importante, mas

não opera milagres por si só. Um dos aspectos relevantes muitas vezes negligenciado é a educação do consumidor, que evidentemente é parte fundamental do estímulo a desvios.

A análise de Gorodovits, da GKO Informática, aponta que alguns fatores estimulam o roubo de cargas, dentre os quais o maior valor agregado por unidade de carga, a menor capacidade de identificação e rastreabilidade e a maior facilidade de revenda dos produtos. As ações destinadas a coibir roubos e desvios passam por diversos processos e tecnologias, que abrangem, mas não se esgotam, no uso da identificação individual dos produtos, sua maior facilidade de leitura e identificação – por meio de etiquetas inteligentes e IoT, por exemplo.

“Cargas tradicionalmente mais visadas e que se encaixam nos critérios mencionados são eletroeletrônicos, pneus, medicamentos e combustível, por exemplo. O caso dos combustíveis é particularmente desafiador, mas já há meios de introduzir componentes para identificação unívoca de lotes por meios químicos e obter o direcionamento das ações de fiscalização a partir dos dados fiscais e do diferencial de preços.”

Ainda segundo a explanação do diretor comercial da GKO, um ponto de desvio às vezes negligenciado é o procedimento de entrega no ambiente B2B, onde a fragilidade da comprovação de entrega, por meio de um canhoto de DANFE assinado e datado será objeto de transformação no futuro próximo. “Não faz sentido algum usar como comprovante um papel que não tem valor fiscal (mas tem valor jurídico!) e pode ser impresso de forma fraudulenta muito facilmente, sobre o qual é posta uma assinatura muitas vezes não legível, sem qualquer respaldo da empresa destinatária, numa data que pode divergir da entrega efetiva”, finaliza Gorodovits. **lcpweb**

Bateria de íons de lítio aumenta produtividade logística

A EP Equipment oferece uma linha de empilhadeiras inteligentes com sistema de bateria de lítio integrado, entregando economia e recarregamento muito mais rápido.

Alarmante crise energética e as mudanças climáticas no planeta são um claro indicativo da urgência de fazer a mudança para fontes de energia mais limpas em todos os níveis. As baterias com tecnologia de íons de lítio — o futuro da solução de armazenamento de energia — proporcionam sustentabilidade na transformação da nossa maneira de armazenar e consumir energia.

As baterias de íons de lítio foram amplamente adotadas na produção de veículos elétricos. No setor de movimentação de materiais, elas se tornaram populares principalmente nas transpaleteiras, com o lançamento da EPT 12EZ da EP Equipment, em 2016. A empresa, referência em equipamentos movidos a bateria de lítio, é a maior fabricante chinesa de máquinas elétricas e a quarta maior do mundo.

A partir daí, a maioria das transpaleteiras de baixo custo tem sido produzida com baterias de lítio, embora a tecnologia utilizada possa variar significativamente, resultando em diferentes características e padrões de segurança. Já por vários anos há equipamentos maiores disponíveis com opção de bateria de lítio, mas ao mesmo tempo com custo extremamente alto, que só compensa em aplicações pesadas, de três turnos. Com o desenvolvimento de novas empilhadeiras, esse obstáculo pôde ser superado e, de acordo com estudos da EP Equipment, todas as categorias de produtos de movimentação de mate-

riais poderão contar com tecnologia de íons de lítio no futuro próximo.

Baterias de íons de lítio são uma tecnologia relativamente nova, que foi apresentada pela primeira vez nos anos 1990. Seu composto básico é o fosfato de ferro-lítio. Muito mais compactas, elas têm maior densidade energética do que as de chumbo-ácido. Suas células são seladas, por isso, proporcionam mais segurança ao operador, demandando pouca manutenção e dispensando complementação de água ou ácido.

Os benefícios da utilização das baterias de lítio são muitos em comparação às baterias de chumbo-ácido, tais como:

- Cargas de oportunidade, em 1 hora carrega 50%;
- As cargas são realizadas na própria máquina, não sendo necessário, portanto, o esforço do operador na atividade de retirar e colocar a bateria na máquina;
- Desnecessária inspeção diária para verificação de nível de água;
- São blindadas e podem ser carregadas em qualquer área da operação, sem necessidade de sala específica para este fim;
- Uma bateria de lítio pode atender três turnos de operação;
- A maioria das baterias de lítio proporciona uma eficiência de 95% ou mais, já a eficiência das baterias de chumbo-ácido fica por volta de 80%;
- Do ponto de vista ambiental, são atóxicas e inofen-

sivas, não emitem gases, o que faz delas uma tecnologia mais limpa e segura para o meio ambiente do que as de chumbo-ácido.

A EP Equipment produz toda sua linha de equipamentos de lítio com baterias LFP, visto que o fosfato de ferro-lítio tolera melhor o carregamento total e sofre menos estresse que outros sistemas de íons de lítio caso seja mantido prolongadamente em alta voltagem.

Em 2019, a EP promoveu a marca "LiST", lançando uma nova linha de empilhadeiras inteligentes com sistema de bateria de lítio integrado. Essa linha entrega economia de peso e espaço, vida útil prolongada e recarregamento muito mais rápido.

A marca está chegando no Brasil através da SDO, empresa escolhida para organizar e gerenciar sua rede de dealers no país. Veja matéria na pág. 14.



Uma Câmara de Arbitragem para o Setor de Transporte

Há tempos o CNJ – Conselho Nacional de Justiça vem incentivando a criação de formas alternativas de solução de conflitos, com o objetivo de tornar a justiça mais efetiva e diminuir a quantidade de processos que lotam os nossos Tribunais.

Neste contexto, serviu de inspiração a Resolução CNJ nº 125/2010, que tem como escopo fortalecer a conciliação e a mediação como meios extrajudiciais de resolver conflitos disponíveis ou disponibilizáveis.

Soma-se a esta norma a edição da Lei nº 13.140/2015, que regulamentou a mediação entre particulares como meio de soluções de controvérsias, de autocomposição e de conflitos no âmbito da administração pública. Além do próprio Código de Processo Civil atual, que prevê, também, a conciliação e a mediação como forma de solução de conflitos dentro do próprio processo judicial, quando as condições o permitirem.

O setor de transporte rodoviário de cargas está sensível a essas novas formas de soluções de controvérsias. Embora a lei da arbitragem já tenha 24 anos, agora, com a regulamentação da mediação e a conciliação, abriu-se um caminho mais fértil para se pensar em possuir um mecanismo que ajude transportadores, fornecedores, colaboradores e demais atores do segmento a buscarem uma forma mais ágil, segura e menos

custosa de solucionar seus problemas judiciais.

Assim, as entidades do setor que representam as empresas de transporte de cargas e os motoristas autônomos, SETCESP e SINDICAM-SP, respectivamente, resolveram criar a CATC – Câmara de Arbitragem e de Transporte de Carga, que poderá fazer a conciliação, mediação e arbitragem de conflitos de interesse.

Os mediadores, conciliadores e os árbitros são geralmente do setor de transporte de cargas, o que permitirá ter acordos ou decisões melhores embasadas e úteis ao dia a dia dos negócios do setor.

As empresas e os motoristas autônomos que quiserem submeter suas demandas à CATC devem incluir em seus contratos esta possibilidade,

e se já tiverem contrato em vigor, fazer um adendo neste sentido ou, ainda, procurar a entidade, por e-mail (contato@camaratrc.com.br), preenchendo um formulário registrando o problema, que a CATC irá se movimentar para buscar a solução.

O foco da CATC será sempre a composição amigável, fazendo conciliações e mediações. Somente quando realmente não for possível solucionar desta forma é que se buscará a arbitragem.

Importante esclarecer que a mediação ou a sentença arbitral tem a mesma força de uma sentença judicial, e pode ser executada junto ao Poder Judiciário se houver resistência no seu cumprimento.

A participação de advogados representando seus clientes, embora não obrigatória, é muito bem-vinda, pois tais profissionais podem contribuir para decisões mais justas e céleres.

Os tipos de demandas que a CATC pode apreciar não são apenas os temas relacionados ao transporte de cargas, outras demandas na área cível, trabalhista, trânsito, etc. também podem ser atendidas pela CATC.

A CATC tem vida própria, ou seja, embora incentivada e apoiada pelo SETCESP e o SINDICAM-SP, tem CNPJ próprio e Diretor Jurídico próprio. Logweb



Adauto Bentivegna Filho

Assessor Jurídico do SETCESP

Para mais informações, acesse
setcesp.org.br/catc

LOGISTIQUE DIGITAL '20

FEIRA E CONGRESSO ON-LINE
DE LOGÍSTICA E NEGÓCIOS
MULTIMODAIS

Patrocínios:



LOGÍSTICA | TRANSPORTE MULTIMODAL | COMÉRCIO EXTERIOR | INTRALOGÍSTICA

A LOGISTIQUE 2020 SERÁ 100% DIGITAL,
FOCADA NA CRIAÇÃO DE NEGÓCIOS,
NETWORKING E CONTEÚDO
EXTREMAMENTE RELEVANTE.

Programe-se desde já:

4a6 NOVEMBRO 2020



www.logistique.com.br

zoom
FEIRASFEVENTOS

☎ (49) 3361 9200

✉ info@logistique.com.br

📘 facebook.com/feiralogistique

🌐 [feira-logistique](https://feira-logistique.com.br)

Porto de Santos: Protocolo Digital já está em funcionamento

Em linha com o objetivo do Ministério da Infraestrutura (Minfra) de reduzir custos e aumentar a competitividade do setor de transportes do país por meio da desburocratização de processos, o Porto de Santos conta com mais uma ferramenta de acesso para os usuários dos serviços da Santos Port Authority (SPA): o sistema Protocolo Digital. Com acesso diretamente pela capa do site da SPA, o novo sistema melhora a gestão e garante o recebimento de documentos, que são registrados com um número de controle, o qual anota data e hora da entrada do protocolo.

O novo sistema aumenta ainda mais a confiabilidade sobre a gestão docu-

mental da SPA e agiliza o controle no recebimento e registro dos documentos, uma vez que permite o acompanhamento inicial de todos que foram recebidos e registrados. É um sistema que tende a melhorar ainda mais com o tempo, podendo se tornar uma ferramenta de apoio, com excelência, na gestão documental.

Desenvolvido pelos técnicos da SPA ao longo de dois meses, envolvendo principalmente os setores de desenvolvimento e de protocolo, o projeto passou por etapas de levantamento de requisitos, desenvolvimento, testes, homologação, implantação e suporte. Trata-se do primeiro projeto

totalmente implementado dentro dos padrões definidos no novo ambiente tecnológico da empresa, elaborado com foco na experiência e praticidade do usuário.

A homologação do sistema passou por diversos setores, o que permitiu validar a solução desenvolvida com um produto final que proporciona mais segurança e facilitação, tanto ao setor de protocolo como para os usuários do serviço, a partir de um ambiente que praticamente dispensa assistência e orientações específicas para sua utilização, pois opera de forma bem prática e intuitiva, com o menor esforço possível.

Porto de Suape: Disque Caminhoneiro tira dúvidas sobre novo acesso

O Disque Caminhoneiro, serviço gratuito disponibilizado por Suape para prestar apoio à categoria com informações sobre os serviços essenciais no Estado durante a pandemia da Covid-19, passou a funcionar com outro enfoque: tirar dúvidas sobre o novo acesso ao Porto de Suape, via pátios de triagem. O telefone 0800.095.0448 continua operando 24 horas por dia, nos dias úteis, por tempo indeterminado.

Três pátios de triagem de caminhões foram inaugurados recentemente pelas empresas Sulog, Cone e Êxito e vinham funcionando em regime soft opening (gratuitamente) e, após vistoria, tiveram homologação para operar formalmente.

Todos os caminhões que acessam o Porto devem estar previamente agendados e triados. A triagem é automatizada, garantindo mais agilidade nos serviços dos caminhoneiros durante o processo de coleta e descarga nos 21 terminais presentes na área do Porto Organizado. Cada pátio conta com 500 vagas estáticas. Todos operam



Foto: Danielle Coutinho/Divulgação Suape

24 horas por dia, de domingo a domingo. O investimento total dos três projetos foi de R\$ 70 milhões, com geração de 140 empregos diretos e 463 indiretos.

“O principal ganho com os pátios é a questão da segurança dos caminhoneiros e de toda a comunidade portuária. E como o sistema passou a ser automatizado, teremos maior controle de informações e isso nos ajudará a tomar decisões mais assertivas e, em um curto espaço de tempo, vamos ter melhorias operacionais significativas”, explica o presidente do Porto de Suape, Leonardo Cerquinho.

O ordenamento do tráfego de veículos dentro do Porto está previsto na Resolução 3274/2014 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que determina ser de competência da Autoridade Portuária fiscalizar o acesso à área do Porto Organizado e estabelece infrações administrativas, caso as atribuições não sejam desempenhadas a contento. A implantação dos pátios também está de acordo com determinações da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no que diz respeito à fiscalização do transporte rodoviário de cargas.

e-Navigation: Marinha brasileira inicia a implantação

A Organização Marítima Internacional (IMO) define o e-Navigation (navegação aprimorada) como sendo a coleta, a integração, o intercâmbio, a apresentação e a análise harmonizada de informações náuticas, a bordo e em terra, por meios eletrônicos, com o propósito de aprimorar o controle e a segurança da navegação aquaviária de berço a berço e serviços portuários relacionados, bem como para o aumento da eficiência comercial marítima e a preservação do meio ambiente marinho. A implementação do e-Navigation impacta, a nível mundial, diversos setores que exercem suas atividades no ambiente marítimo, em águas interiores e dos respectivos portos. Da mesma forma que aeronaves e aeroportos se comunicam com rapidez e segurança, a implantação do e-Navigation permitirá a ampliação dessas capacidades para navios e os portos. Não se trata de um tipo de equipamento, mas sim de um “conceito”, que contempla uma ampla gama de sistemas e serviços de informação integrados e harmonizados, relacionados à segurança da navegação e aos serviços portuários. Atende as necessidades de usuários conhecidos e identificados, unificando equipamentos como o Automatic Identification System (AIS), Electronic Chart Display System (ECDIS), Automatic RADAR Plotting Aid (ARPA), Sistemas Integrados de Passadiço (IBS), Sistemas Integrados de Navegação (INS), Long Range Identification and Tracking (LRIT), bem como auxilia na busca e no salvamento (SAR) e em situações de emergência de poluição marinha, permitindo o aprimoramento da Consciência Situacional Marítima e na tomada de decisão de comandantes no mar e autoridades portuárias em terra. Após o cumprimento de uma sistemática própria da IMO, foram priorizadas cinco soluções para o e-Navigation, com base nas necessidades identificadas dos usuá-

rios: S1: projeto de passadiço aperfeiçoado, harmonizado e funcional; S2: padronização e automatização de relatórios; S3: aprimoramento da confiabilidade, resiliência e integridade dos equipamentos do passadiço e informações de navegação; S4: integração e apresentação, em display, das informações recebidas via equipamentos de comunicações; e S5: aperfeiçoamento das comunicações no portfólio dos serviços de VTS – Vessel Traffic Service (não limitado às estações VTS). As soluções S2, S4 e S5 têm como foco a transferência automática de informações e dados entre todos os usuários, enquanto as soluções S1 e S3 promovem o uso funcional e prático de informações e dados a bordo. As necessidades de harmonização e de padronização dos serviços portuários resultaram na elaboração do Portfólio de Serviços Marítimos (Maritime Service Portfolio – MSP), que categorizaram esses serviços por áreas geográficas, de modo a facilitar a determinação do tipo e da quantidade de informação a ser transmitida, considerando o sistema de comunicação empregado e a identificação das entidades ou organizações responsáveis pela disseminação da informação. Atualmente, 16 Serviços Marítimos (MS – Maritime Service) foram mapeados nesse Portfólio da IMO, mas esse número poderá ser alterado durante os estudos para a sua implantação. À proporção que o transporte marítimo incorpora o mundo digital, informações e infraestrutura digitais serão implantadas em benefício da segurança marítima e proteção do meio ambiente, mitigando, por exemplo, possíveis acidentes, como o derramamento do óleo ocorrido no litoral brasileiro em 2019. A implantação do conceito em nível nacional deverá basear-se em um ambiente que proporcione a participação de outros parceiros, governamentais ou não, e a criação de uma Estrutura Co-

mun de Dados Marítimos (CDMS) que deverá seguir as orientações de organismos internacionais, em concordância com a legislação nacional. A comunidade marítima brasileira e os organismos de normatização e fiscalização da atividade marítima deverão estar preparados para participar dessa evolução. No âmbito da Autoridade Marítima (AM), a Diretoria-Geral de Navegação (DGN) é a responsável pela implementação desse conceito, o qual está centrado nas necessidades dos usuários da navegação marítima, visando à eficiente transferência de informações e dados marítimos entre todos os usuários (navio-navio, navio-porto, porto-navio e porto-porto), por meio de um Portal. Será necessário que as ferramentas utilizadas atualmente sejam aprimoradas, facilitando o acesso pelos usuários e, principalmente, garantindo a segurança digital e a integração das diversas agências, que necessitarão de eficaz infraestrutura de tecnologia da informação e comunicação. A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), organização militar subordinada à DGN, será demandada em aperfeiçoamentos para os seus produtos e serviços, de forma a atender as demandas quanto ao aprimoramento da posição, por meio da transmissão das correções diferenciais (DGNSS), e a produção e disseminação de informação meteorológica, cartas e publicações náuticas eletrônicas. A evolução do processo de navegação tradicional para o e-Navigation promoverá ganho em segurança, produtividade e eficiência, onde o elemento humano continuará sendo essencial nesse processo e a sua formação e treinamento serão fundamentais para a implementação desse novo conceito. A Diretoria de Portos e Costas (DPC), outra organização militar subordinada à DGN, deverá capacitar os profissionais, de bordo e de terra, para utilizar as ferramentas

que contribuirão para o aperfeiçoamento da Segurança da Navegação. Órgãos como ANVISA, Receita Federal e Polícia Federal, além das Autoridades Portuárias, dentre outros, provedores de serviços e produtos dentro dos 16 Serviços Marítimos (MS) atualmente previstos, deverão também adotar estratégias para essa nova realidade. A Marinha está elaborando a sua estratégia de implantação do e-Navigation e irá apresentar em breve a esses órgãos a sua proposta para discussão. As atividades de cooperação regionais e técnicas vêm sendo realizadas em várias partes do mundo com o objetivo de promover e fornecer informações sobre a forma de implementação e desenvolvimento do e-Navigation. Nesse sentido, vislumbra-se a importância do Brasil na coordenação da implantação desse conceito no âmbito da América do Sul, sendo de grande relevância para a segurança da navegação nas águas do Atlântico Sul. Na área econômica, abrem-se perspectivas para a comercialização de produtos desenvolvidos especificamente para atender ao conceito do e-Navigation, sendo uma ótima oportunidade para a indústria brasileira. Cumprindo orientações da IMO, a iniciativa da implementação do conceito e-Navigation pela Autoridade Marítima e, posteriormente, a sua adoção em âmbito nacional, gera expectativas de grandes melhorias para a Segurança da Navegação e para a proteção da Amazônia Azul. Essas expectativas refletirão na proteção do meio ambiente e no incremento da economia do mar, com aumento significativo da eficiência comercial marítima, reduzindo-se os riscos de colisão, encalhe dos navios, custos com seguros, bem como de emissões de gases poluentes por conta da indicação de uso de melhores rotas e velocidades, além do ostensivo monitoramento do tráfego mercante, contribuindo para o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) empregado pela MB.

Portonave: Otimização de processos com incremento da informática

A Portonave, um dos maiores terminais portuários do Brasil, potencializou a eficiência de seus processos de gestão e manteve certificações com solução da SoftExpert – fornecedora global de softwares e serviços para automação e aprimoramento de processos de negócio, conformidade regulamentar e governança corporativa.

Com uma infraestrutura de 400.000 m² de área, localizada em Navegantes, SC, a Portonave se destaca na movimentação de contêineres, contribuindo tanto para o escoamento da produção brasileira e de outros países da América do Sul, quanto para o ingresso, no País, de matérias primas e mercadorias produzidas no exterior. Em 2019, a Portonave figurou como o terminal portuário com maior produtividade média por navio entre os portos brasileiros, movimentando 752.266 TEUs e gerando Receita Operacional Bruta de 550,3 milhões.

Necessidades – De acordo com o Analista de Sistema de Gestão Integrado da Portonave, Carlos Leandro Assini, a empresa precisava de uma solução que entregasse mais agilidade e confiabilidade na recuperação de informações durante a execução e o monitoramento dos processos, bem como apoiasse o atendimento de requisitos legais e regulamentares do negócio. “Existe uma série de órgãos municipais, estaduais e federais que regulam a nossa atividade, e sentíamos a necessidade

de ter uma ferramenta de gestão 100% confiável”, lembra.

Assini conta que a Portonave buscava uma empresa que apresentasse um pacote de soluções que atendesse ao máximo as suas necessidades. “Vivíamos um desgaste proveniente das falhas das ferramentas de gestão anteriores, por isso, fomos buscar no mercado uma empresa que fornecesse confiabilidade à gestão corporativa e otimizasse os processos, e encontramos a SoftExpert”, reforça.

Com a otimização de recursos de mão de obra aplicada às atividades de gestão foram incorporados novos processos, como responsabilidade da equipe, gestão de ideias (projetos, melhorias e mudanças) e desenvolvimento de BPMNs (automação de processos).

O SoftExpert Suite, utilizado por todas as áreas da empresa, permite flexibilidade e integração de processos, centralizando informações em um só lugar. “Com a automatação dos processos, conseguimos reduzir o tempo de execução das tarefas, assim como diminuir falhas e retrabalhos, resultando em mais eficiência. Além disso, a solução é uma forte aliada na manutenção das certificações ISO 9001, ISO14001, ISO45001, OEA (Operador Econômico Autorizado) e ISPS Code (International Ship and Port Facility Security Code)”, pontua. Para o futuro, a empresa pretende implementar os componentes Auditoria e Risco, já adquiridos no pacote inicial.

Porto de Imbituba: Aprovado o novo PDZ

O novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto Organizado de Imbituba, em Santa Catarina, foi aprovado pelo Ministério da Infraestrutura e ratificado por meio de portaria, que entrou em vigor no dia 10 de agosto último. O documento traz um amplo descritivo da situação atual do porto e traça seu horizonte até 2034, propondo um caminho de desenvolvimento que se altera entre os cenários de curto, médio e longo prazo. A versão atual vem sendo trabalhada pela SCPAR Porto de Imbituba, Autoridade Portuária, desde 2014, e substitui a versão instituída em 2006. A primeira parte do plano detalha as instalações de armazenagem e equipamentos portuários, descreve as áreas arrendadas e arrendáveis, instalações retroportuárias, áreas de apoio logístico, instalações de suprimen-

tos, como energia elétrica e telecomunicações, situação socioambiental e aspectos de segurança portuária, dentre outros temas de grande relevância para o avanço sustentável do porto. O documento apresenta também o plano operacional, onde lista melhorias operacionais e de gestão, proposições de reorganização estratégica de áreas, além de investimentos para modernizar as instalações portuárias e seus acessos, e adequar a infraestrutura às demandas operacionais. As diretrizes do PDZ do Porto de Imbituba convergem com o



Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), o Plano Geral de Outorgas (PGO), o Plano Mestre do Complexo Portuário de Imbituba (2018), o Plano de Negócios do Porto de Imbituba, dentre outros planos, resultando em um alinhamento importante e necessário entre os instrumentos que norteiam a gestão do porto.

Macrogalpões. Especialistas em Armazenagem nos principais portos do Brasil.



Customização: sistema modular com facilidade para ampliar ou reduzir;



Tamanho: largura de 10 a 40 metros sem limite de comprimento;



Ventos: atende a norma NBR 6123, da ABNT, sobre a força do vento em edificações;



Imposto: redução de imposto predial;



Piso: instalação em qualquer tipo de piso, não requer fundações (desde que o local esteja nivelado e compactado).



+55 15 3199-9966 +55 11 9 7483-1318
macrogalpoes@rentank.com.br

www.macrogalpoes.com.br

MATRIZ - Av. Armando Lopes Ribeiro, 330
Colônia Rodrigo e Silva
Porto Feliz / SP - 18540-000 - Caixa Postal | Nº 178



MACROGALPÕES
Rentank

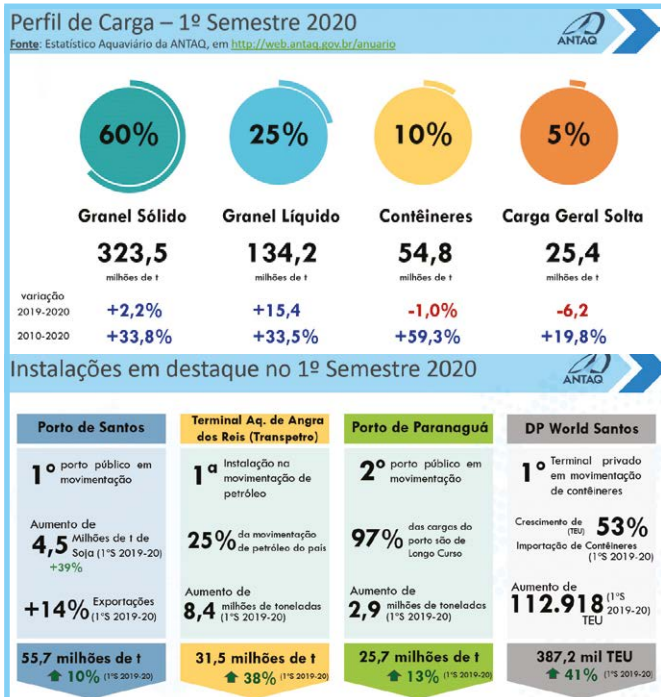
ANTAQ: Movimentação de cargas do setor portuário cresceu 4,4% no primeiro semestre

O setor portuário brasileiro (portos públicos e privados) movimentou 538 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2020. Ainda que em meio à pandemia da Covid-19, que atingiu o mundo no período, o montante representou crescimento de 4,4% em relação ao primeiro semestre do ano passado, quando foram movimentados 515,2 milhões de toneladas.

Em relação aos tipos de carga, houve crescimento no primeiro semestre deste ano na comparação com igual período do ano passado de 2,2% na movimentação de granel sólido, com a movimentação de 323,5 milhões de toneladas, e de 15,5% na movimentação de grãos líquidos, com a operação de 134,2 milhões de toneladas. Já contêineres e carga geral solta apresentaram queda, respectivamente, de -1%, com 54,8 milhões de toneladas movimentadas, e de -6,2% (25,4 milhões de toneladas) em relação a igual período de 2019.

Entre as mercadorias que registraram crescimento de movimentação em comparação com o primeiro semestre de 2019, as principais foram petróleo e derivados (+19,8%), com a movimentação de 123 milhões de toneladas; e soja (+31,4%), com 81 milhões de toneladas movimentadas. Já entre as que registraram queda na comparação com o ano anterior, as principais foram minério de ferro (-9,7) e contêineres (-1%).

Os números são do Estatístico Aquaviário, produzido pela Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho, da Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (GEA-SDS/ANTAQ), e estão disponíveis para consulta no portal da Autarquia na internet (portal.antaq.gov.br).



“O crescimento nas exportações de Petróleo e Derivados (+76%) e na exportação de soja (+32%), principalmente em portos públicos, foi o grande destaque no primeiro semestre de 2020. Essas duas mercadorias representaram 38% de toda a movimentação portuária no período, tendo impacto significativo na movimentação total de cargas”, apontou o gerente de Estatística e Avaliação de Desempenho da ANTAQ, Fernando Serra.

De acordo com o levantamento da ANTAQ, o Porto de Santos foi o de maior movimentação entre os portos públicos. No período, o porto santista movimentou 55,7 milhões de toneladas de cargas, representando crescimento de 10% em relação ao primeiro semestre de 2019. O porto santista também foi destaque na movimentação de soja ao operar 16,1 milhões de toneladas (4,5 milhões de toneladas a mais em comparação com o primeiro semestre de 2019), representando crescimento de 39%.

O segundo lugar em movimentação entre os portos públicos no semestre ficou com o Porto de Paranaguá. O porto paranaense

movimentou 25,7 milhões de toneladas de cargas, registrando crescimento de 13%, e 2,9 milhões de toneladas a mais do que em igual período do ano anterior.

Entre os portos privados, os principais destaques foram o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis e o DP World Santos. O terminal da Transpetro movimentou 31,5 milhões de toneladas de petróleo, 8,7 milhões de toneladas a mais do que no primeiro semestre de 2019. Já o DP World de Santos registrou a maior movimentação de contêineres entre os portos privados, ao operar 387,2 mil

TEU, representando crescimento de 41% na movimentação (mais 113 mil TEU) em relação a igual período do ano passado.

Navegações

Em relação aos tipos de navegação, foram movimentados na navegação de longo curso 375,5 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2020, representando crescimento de 2,5% na comparação com igual período de 2019.

Já a navegação de cabotagem movimentou 125,4 milhões de toneladas. Nessa navegação, o crescimento na movimentação foi de 10%, com a operação de mais 11,4 milhões de toneladas em comparação com o ano passado. No transporte de contêineres, a cabotagem apresentou crescimento de 2,6% no período, totalizando 750 mil TEU.

Na navegação interior, a movimentação atingiu 35,4 milhões de toneladas no semestre, contabilizando crescimento de 7,8%, em relação ao primeiro semestre de 2019. Na comparação entre os primeiros semestres de 2010 e 2020, o crescimento na movimentação foi de 122%. (Fonte: Antaq)

Santos Brasil e Emapa: Solução logística aproveita potencial fluvial da região Norte

A Santos Brasil, especializada em operações portuárias e logísticas, e a Emapa, uma das principais fornecedoras de piso de madeira para o mercado americano e cliente do Tecon Vila do Conde, o Terminal de Contêineres da Santos Brasil em Barcarena, no Pará, desenvolveram uma estratégia especial para simplificar e agilizar a operação de carga e descarga da madeira exportada pela companhia.

A unidade industrial da Emapa localiza-se em Afuá, uma cidade de difícil acesso por rodovia, às margens da Bacia do Marajó. A carga, cujo destino é a exportação, precisava ser transportada por balsa até uma estação coletora de contêineres vazios em Belém,

onde era realizada a ovação e depois seguia por rodovia até o Tecon Vila do Conde. No total, o produto demorava sete dias para chegar ao terminal e finalmente poder embarcar ao seu destino final.

O projeto de logística fluvial desenvolvido em conjunto pela equipe de inteligência comercial da Santos Brasil e a equipe da Emapa reduziu esse prazo para 60 horas (dois dias e meio) ao utilizar o potencial fluvial da região. Agora, a carga sai da Emapa e vai diretamente para o Tecon Vila do Conde por meio de barcas que navegam pelos rios que se ligam à Baía do Marajó – um percurso de 494 quilômetros. Para simplificar a opera-

ção do cliente, a solução proposta foi eliminar a parada em Belém e fazer a coleta de contêineres vazios diretamente no Tecon Vila do Conde. Desta forma, os contêineres vazios chegam ao Tecon Vila do Conde, são enviados para a unidade da Emapa, em Afuá, onde passaram a ser estufados pela equipe da própria madeireira, e retornam cheios diretamente para o Tecon, de onde seguem rumo ao mercado americano.

Além de ganhar tempo, reduzir custos e dar mais segurança para a Emapa, o projeto também contribui com o meio ambiente, ao eliminar os 260 km até então percorridos em caminhão até Belém.

Cabotagem: Assinado projeto de lei para estimular o setor

O presidente Jair Bolsonaro assinou no dia 11 de agosto último o projeto de lei “BR do Mar”, que muda regras de navegação de cabotagem, visando modernizar e aumentar o total de carga movimentada pelo setor. Segundo o ministro da Infraestrutura Tarcísio de Freitas, que participou do ato de assinatura no Palácio do Planalto, a meta é aumentar nos próximos três anos a marca de 1,2 milhão de contêineres transportados anualmente para 2 milhões, além de elevar a oferta de embarcações em 40%. A avaliação do governo é que a modalidade é pouco explorada num país com 8 mil quilômetros de costa e concentrada no mercado de óleo e gás, seja para as rotas entre o continente e plataformas, ou seja, para a distribuição de combustível.

“É um projeto que, no final das contas, tende a deixar a cabotagem mais barata. A gente tem um objetivo que é aumentar a oferta de embarcações”,

disse Freitas. Ainda de acordo com ele, o transporte de cabotagem no Brasil tem crescido 10% anualmente, mas o governo vê potencial para que o avanço ocorra num ritmo mais acelerado, de até 30%.

Freitas também assinala que o projeto, encaminhado com urgência para o Congresso, muda normas relativas ao afretamento de embarcações – tipo de contratação de transporte marítimo. E propõe que empresas com frota nacional poderão afretar navios com a bandeira estrangeira, para reduzir custos operacionais. O uso de embarcações estrangeiras é limitado hoje por uma série de travas, que o governo busca flexibilizar com a proposição. A proposta também estabelece novas regras para empresas de menor porte sem embarcações próprias que queiram realizar afretamentos, o que atualmente tem restrições. Outra mudança prevista no texto é a que permite que empresas estrangeiras usem

recursos do Fundo de Marinha Mercante para financiar a docagem (reparos programados) de seus navios em estaleiros brasileiros. O ministério argumenta que isso beneficiará não apenas empresas estrangeiras, mas também as brasileiras que atualmente recorrem a estaleiros na Europa e na China. O Fundo de Marinha Mercante permite o acesso a crédito em condições mais vantajosas. A meta dessa modificação – de acordo com técnicos no governo – é recuperar estaleiros brasileiros, golpeados por crises recentes do setor de óleo e gás. Além disso, o projeto permite a celebração de contratos temporários para movimentação de carga que não possua operação no porto, o que, segundo a Infraestrutura, agilizará a operação de terminais dedicados à cabotagem. A ideia é que os portos possam contratar terminais temporários para essas modalidades, sem licitação, que só seria exigida após um período em que se verificasse a viabilidade da operação. (Fonte: Folha de S.Paulo) [Logweb](#)

Bridgestone Americas

Como parte do esforço para fortalecer seu negócio central de pneus e acelerar a jornada rumo à sua transformação em líder global em soluções de mobilidade, a Bridgestone Americas, Inc. (Bridgestone) anunciou que Charlie Rule, anteriormente vice-presidente de operações para a América Latina, foi nomeado presidente da Bridgestone Americas Tire Operations Latin America (BATO LA), sucedendo a Joseph Saoud. Rule tornou-se responsável por todas as unidades de pneus da América Latina, com total responsabilidade pelos resultados financeiros, e continuará a atuar como líder das áreas de Estratégias de Categoria, Planejamento de Produto, Branding e Comunicação de Marketing na região. O executivo se formou em Finanças Internacionais e Marketing pela Universidade de Miami.

Localfrio

A Localfrio anuncia a chegada de Piero Grassi Simioni como novo diretor comercial e de Ana Paula Romantini para a diretoria financeira. Formado em Publicidade e Propaganda pela Universidade Anhembi Morumbi e com MBA em gerenciamento de projetos pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), Simioni acumula 10 anos de experiência no segmento de logística, especialmente no segmento de saúde, tendo passagem por empresas como Luft, Andreani, Bomi, entre outras. Ana Paula é formada em Administração de Empresas pela Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo – FEA/USP e tem MBA em Finanças Corporativas pelo Instituto de Ensino e Pesquisa (Insper). Atualmente cursa MBA executivo internacional pela Business School São Paulo. Trabalhou em empresas como Donneley Cochrane, Telemar, IG, Elektro e Santo Antônio Energia.

Volvo

A Volvo Financial Services (VFS) nomeou Carlos Ribeiro como seu novo presidente para a América do Sul. Ele é responsável por dar apoio a clientes, concessionárias e outros parceiros de negócios no Brasil, Chile e Peru. O executivo fica baseado em Curitiba, PR, sede das operações da marca no continente, e faz parte do VFS Executive Management Team, reportando-se diretamente a Márcio Pedroso, presidente mundial da VFS. Ribeiro já foi presidente do Banco Komatsu no Brasil, CFO e COO do Gulf Bank, CEO e vice-presidente regional do GMAC Financial Services, entre outros. É formado em Contabilidade pelas Faculdades Associadas do Ipiranga em São Paulo e participou do programa avançado em Administração Financeira da The Wharton School na Universidade da Pensilvânia, do programa avançado em Administração Empresarial na The Darden School, na University da Virgínia, ambas nos EUA, bem como de vários programas de desenvolvimento de liderança na Bélgica e Suíça.

Albaugh

A americana Albaugh – empresa de atuação global que produz e distribui um amplo portfólio de agroquímicos pós-patente indicado para as principais culturas agrícolas, como soja, milho, algodão e cana-de-açúcar, entre outras – anuncia a contratação do executivo Marcelo Pace como diretor de Supply Chain no Brasil. Com mais de 20 anos de experiência na área, Pace é formado em Administração e está cursando especialização MBA em agronegócio pela ESALQ/USP. Antes de integrar a equipe da Albaugh Brasil, o executivo trabalhou nas empresas FMC, Pátria Investimentos e Newell Rubbermaid, nas quais liderou o planejamento de operações logísticas e a área de compras.

anúncios

Braspress.....	2ª Capa
Duspsy.....	4º Capa
Fronius	25
Ilos.....	43
L Amorin.....	19
Logistique.....	35
Rentank.....	39
Retrak.....	3ª Capa
Runtec	27
SDO 14 e 15	14
SDO	Sobrecapa
SDO	13, 14, 15 e 21
Tailtec Docktec.....	23
Toyota.....	5
Translift	29
Transp.Minuano	17
Webinar Logweb/ W6connect	44

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 mais importante evento de supply chain do Brasil vive um momento único. Serão 3 dias de muita troca de conhecimento, com 4 temas principais:

- Reinventando o Supply Chain
- Transformação Digital do Supply Chain
 - Transporte e Infraestrutura
 - E-commerce e o Novo Varejo

VENHA TRANSFORMAR O FUTURO

INSCRIÇÕES ABERTAS - GARANTA SUA PARTICIPAÇÃO

13 A 15 DE OUTUBRO
100% ONLINE

saiba mais



Organização



Apoio



26º Fórum
Internacional
Supply Chain
Expo.Logística 2020



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 4087.3188
Tel.: 11 94382-7545 - Maria

REVISTA
Logweb
referência em logística



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

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**



Desde
2001

GTRACE

Plataforma + Rastreador

Gestão de Equipes • Gestão de Frotas • Rastreamento • Logística • Telemetria • IoT



Plataforma completa com Softwares, Web e Aplicativos

Integrado com os melhores e mais populares rastreadores do mercado

Gerencie frotas e equipes com muito mais praticidade, economia e tranquilidade.

Mais segurança, controle e produtividade. Menos custos.

Rastreamento e gestão on-line em tempo real

Relatórios Analíticos e Sintéticos com mais de 100 indicadores de desempenho de processos (KPI)

Servidor único e exclusivo para sua empresa

Tecnologia para funcionamento off-line

API inteligente e versátil. Turbine seus sistemas de ERP, CRM, TMS, WMS e BI, automatize processos, crie soluções personalizadas para atender todas as necessidades de sua empresa.



Super App compatível com Smartphones e Tablets de baixo custo (Android 2.1 "Eclair" ou superior)

Identificação de motoristas, controle de jornadas, gestão de tarefas, comprovantes digitais, envio de mensagens rápidas e texto livre, controle de privacidade e muito mais

Envio de mídias (fotos, áudios e vídeos) georreferenciadas

Leitura de múltiplos códigos QR e códigos de barras

Envio de SOS utilizando botão de liga/desliga e fones de ouvido

Localização via GPS, A-GPS, CellID e Wi-Fi

Eventos enviados por tempo, distância percorrida e mudança de direção

Cálculo de hodômetro e horímetro

Alertas de telemetria veicular via OBD

Análise de dirigibilidade (aceleração brusca, frenagem brusca e curva acentuada)

DUSSPY
TECNOLOGIA

43 3029-0990

www.dusspy.com