

AUMENTO DA PRODUTIVIDADE: O PAPEL DA OTIMIZAÇÃO DOS ESTOQUES E O USO DA TECNOLOGIA NO ARMAZÉM



MAI/JUN
2023
Nº233

Mais fluidez para quem faz a gestão.

Administre trajetos, despesas, documentação e muito mais.

Saiba mais!

Alelo Frota agora é
ve|oe go



Tecnologia novamente em destaque

Mais uma vez, a revista *Logweb* dá destaque à tecnologia – em suas diversas variantes – aplicada ao setor de Supply Chain. Afinal, hoje em dia, não se vive sem ela.

Começamos pela matéria de capa, “Aumento da produtividade: Qual é o papel da otimização dos estoques? E do uso da tecnologia no armazém?”. Aqui fica claro que um estoque otimizado através do uso de tecnologias aumenta a produtividade de uma empresa, pois se torna possível ter planejamento de produção, o que evita a falta de estoque e reduz o tempo gasto pela equipe para lidar com imprevistos. Nesta matéria especial, ficam expostos os seguintes tópicos: como a otimização dos estoques pode aumentar a produtividade, meios para a otimização e para o controle dos estoques, as “dores” que podem surgir com a implementação de um sistema de gerenciamento de depósitos ou CDs e como evita-las.

Já na matéria sobre Tecnologias em Meios de Pagamento, é explicado que um dos principais resultados da digitalização e das novas tecnologias para o setor é o ganho de tempo de todos os envolvidos, desde a empresa, que precisa administrar um pequeno, médio ou grande número de funcionários que utilizam os benefícios, até o colaborador, que consegue usufruir das soluções e realizar pagamentos digitalmente, de forma fácil e prática.

Aqui, os tópicos discutidos são: As tecnologias em meios de pagamento disponíveis na área de logística, os benefícios que trazem para as operações logísticas, o que deve ser considerado na implementação destes meios de pagamento e o que pode dar errado.

Mais ainda, na matéria sobre o impacto dos combustíveis fósseis no setor de transporte de cargas, a tecnologia é a base para o desenvolvimento de novos tipos de motores, menos poluentes e em suas várias opções. Neste contexto, são analisadas as opções para a substituição do uso de combustíveis fósseis em caminhões e veículos comerciais, a mais adequada/viável para o mercado brasileiro, os benefícios de cada uma destas opções, os entraves para a implementação de novos “combustíveis” no mercado brasileiro e o papel do poder público na mudança energética no setor de logística.

E até na matéria sobre o IFOY AWARD 2023, o “Oscar da Intralogística”, a tecnologia é o destaque entre as empresas premiadas.

Ainda complementando esta edição, temos mais duas matérias especiais: Uma como foco nas estruturas e opções de negócios no exterior que foram constituídas para atender os importadores e exportadores brasileiros e outra sobre o transporte marítimo nacional e internacional. A estas, se juntam outras matérias que, certamente, agradecerão aos nossos leitores pela sua importância.

Boa leitura.

Os editores

Publicação, especializada em logística, da Logweb Editora Ltda.
Parte integrante do portal
www.logweb.com.br

**Redação, Publicidade,
Circulação e Administração**
jornalismo@logweb.com.br

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

Jornalista Social Media
Bruno Colla (MTB/SP: 59339)
redacao3@logweb.com.br

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

Diretor de Marketing (in memorian)
José Luiz Nammur

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

Administração
Wellington Christian Borsarini
admin@logweb.com.br

Diretora Comercial
Maria Zimmermann Garcia
Cel.: 19 98363.9690 e 11 94382.7545
maria@logweb.com.br

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

Diagramação
Alexandre Gomes

6 TI

Tecnologias em Meios de Pagamento: são várias as opções e as comodidades oferecidas para motoristas e empresas

16 ENTREVISTA

Giuseppe Lotto, CEO da TEMSI Brasil, fala sobre a importância da produtividade para o país

20 CAPA

Aumento da produtividade: Qual é o papel da otimização dos estoques? E do uso da tecnologia no armazém?

32 Logística e Meio Ambiente

É hora de mudança. Dos combustíveis fósseis às novas fontes de energia no cenário da logística de transporte

44 COMEX

Estruturas e vários tipos de negócios no exterior podem facilitar a atuação dos importadores e exportadores

48 RECONHECIMENTO

IFOY AWARD 2023: “Oscar da Intralogística” premia seis empresas por inovações

50 MODAL

Pandemia trouxe mudanças significativas no transporte marítimo nacional e internacional, e lançou novos desafios

19 Lançamento

Still lança a empilhadeira elétrica RCE 20/25

30 Coluna SETCESP

Você sabe como funciona o processo da Revalidação Ordinária da ANTT?

42 Branded Content

Mundial Logistics Group lança a **Mundial Express**, serviço de transporte expresso com foco em produto acabado para saúde

56 Transporte Aéreo

RIOgaleão entrega prêmio a empresas com melhor desempenho logístico no ano passado, em 12 categorias

59 Fique por Dentro

Agenda

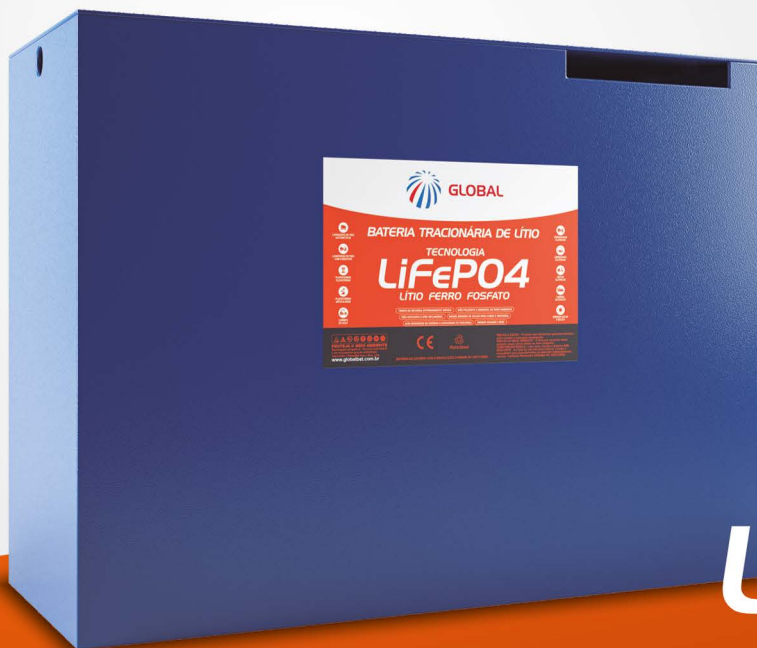
Consulte no portal www.logweb.com.br a agenda com informações sobre feiras, fóruns, seminários, cursos e palestras nas áreas de logística, Supply Chain, embalagem, movimentação, armazenagem, automação e comércio exterior.

www.logweb.com.br

BATERIA DE LÍTIO TRACIONÁRIA



GLOBAL



COMPARATIVOS:

TEMPO DE CARREGAMENTO

LiFePO4



Chumbo-Ácido



DURABILIDADE (VIDA ÚTIL)

LiFePO4



Chumbo-Ácido



TECNOLOGIA LiFePO4 LÍTIO FERRO FOSFATO

IDEAL PARA USO EM:

TRANSPALETEIRAS

REBOCADORES

AGV

EMPILHADEIRAS

TRANSPORTADORES

VEÍCULOS TRACIONÁRIOS

BENEFÍCIOS DAS BATERIAS DE LÍTIO GLOBAL

- Tempo de carregamento muito mais rápido;
- Possibilidade de recarga de oportunidade (sem efeito memória);
- Vida útil no mínimo 3 vezes maior do que baterias de chumbo;
- Livre de manutenção sem necessidade de reposição de água ou ambientes ventilados;
- Maior eficiência energética;
- Aumento da produtividade em função da rapidez na recarga;
- Custo muito mais competitivo em função da vida útil superior;
- Energia ambientalmente correta.



ADAPTÁVEL A QUALQUER NECESSIDADE

- Permite aumento de capacidade da bateria sem alteração do compartimento;
- Recarga fácil sem necessidade de remoção da bateria ou de salas especiais;
- Múltiplas comunicações para ajustes e interação (Bluetooth, CAN, RS485, UART, USB, etc.);
- Carga e descarga inteligentes;
- Sinalização visual e sonora de final de autonomia;
- Aquecimento automático da bateria para operação em ambientes refrigerados (opcional).

tracionarias@globalbat.com.br
www.globalbat.com.br

Tecnologias em Meios de Pagamento: são várias as opções e as comodidades oferecidas para motoristas e empresas

Um dos principais resultados da digitalização e das novas tecnologias para o setor é o ganho de tempo de todos os envolvidos, desde a empresa, que precisa administrar um pequeno, médio ou grande número de funcionários que utilizam os benefícios, até o colaborador, que consegue usufruir das soluções e realizar pagamentos digitalmente, de forma fácil e prática.

Há várias soluções de meios de pagamento disponíveis no mercado para a área de logística, e uma delas é o cartão, que pode ser utilizado para pagamento de frete, pedágio, despesas corporativas, benefícios, combustível e outros. O cartão pode ter várias funções (débito, crédito, voucher, pedágio), gerando mais facilidade para o consumidor e para a empresa pagadora por ter uma aceitação abrangente no comércio físico e eletrônico.

“Quando falamos especificamente para o pedágio, estacionamentos e combustível, a TAG – adesivo colado no interior do veículo – se consolidou como um instrumento fundamental para evitar filas e ter mais comodidade para os usuários. Já o Pix, queridinho dos brasileiros, se popularizou e tornou-se o meio de pagamento mais utilizado. Por ser gratuito – apenas para pessoas físicas – fácil e instantâneo, ganhou adeptos e está substituindo outros meios mais tradicionais. Mas ainda tem as carteiras digitais e QRcode que permitem que as empresas ofereçam uma experiência rápida e segura, apenas com a utilização do smartphone”, avalia Douglas Barrochelo, CEO da Biz, falando sobre as tecnolo-

gias em meios de pagamentos disponíveis na área de logística.

Thiago Campaz, CEO e co-fundador do VExpenses, é mais detalhista em sua análise. Entre as principais tecnologias em meios de pagamento na área logística ele lista, e comenta:

Pagamentos mobile: A solução de pagamento móvel é uma opção conveniente. Com as carteiras digitais mobile, os smartphones se tornaram ferramentas de pagamento completas amplamente utilizadas na logística. Além de carteiras digitais e NFC (Near Field Communication), o uso de sistemas de pagamentos in-app em empresas de logística também está se mostrando benéfico, pois permite comprar e selecionar produtos e serviços dentro dos ecossistemas fechados.

Cartões flexíveis e inteligentes: Os cartões flexíveis, que podem ser usados para quaisquer situações e possuem limites inteligentes — ou seja, limites que podem ser ajustados a qualquer momento, sem burocracias —, que usam um chip baseado na tecnologia RFID, são mais adequados para o setor de transporte. Os cartões empresariais — também conhecidos como cartões PJ, Procurement Cards ou, ainda, como P-Card — são mais co-



Barrochelo, da Biz: O Pix tomou-se o meio de pagamento mais utilizado. Por ser fácil e instantâneo, ganhou adeptos e está substituindo outros meios mais tradicionais

mumente usados para compras. Eles garantem eficiência de custo, controle e conveniência. Isso aumenta a eficiência do processo de pedido de compra, pois essa tecnologia praticamente dispensa a necessidade de revisão de documentação e faturas do processo de compras.

Da mesma forma, os **cartões corporativos** — conhecidos como cartões de frota dentro da logística — também estão em alta no mercado de logística para cobrir os custos de viagens e são fornecidos ao pessoal responsável pelo transporte de mercadorias de um ponto a outro. Este cartão também pode



Campaz, da VExpenses: Um dos maiores problemas que as empresas têm em implementar novas tecnologias acaba sendo a resistência ao novo. A tecnologia pode assustar os funcionários

ser usado para combustível. Como os cartões de frota fornecem automaticamente a supervisão do cálculo, eles simplificam o processo de prestação de contas e contabilidade do transporte.

Pagamentos digitais: Os benefícios dos pagamentos digitais no setor de logística vão além da segurança ou redução do risco de transação. Além de eliminar as limitações operacionais e aumentar a eficiência do trabalho, essa tecnologia inclui sistemas de pagamento sem contato, como cartões corporativos e empresariais, pagamentos baseados em UPI, net banking, etc., que otimizam o processo. A transição para pagamentos digitais não apenas acelera as operações do dia a dia, mas também alivia as cargas dos funcionários e garante que todos os detalhes importantes sejam contabilizados em toda a cadeia de suprimentos, completa Campaz. Max Guimer, diretor de Marketing e Produtos da Sem Parar Empresas, também destaca que na área de abastecimento, entre as opções de meios de pagamento, estão

os cartões de combustível, pagamento através de aplicativo via QRcode, tags veiculares que permitem o abastecimento de veículos leves de forma 100% automática e o sistema CTF, um dispositivo para veículos pesados que registra só o que entra no tanque, sem intervenção humana, eliminando erros de operação e gastos extras. “Já para o mercado de cartões de refeição e alimentação, podemos dividi-lo em 2 tipos de arranjo para meio de pagamento do usuário, o aberto e o fechado. Um arranjo de pagamento fechado é aquele no qual há uma bandeira que somente pode ser utilizada dentro de uma lista pré-definida de estabelecimentos credenciados. Por outro lado, um arranjo de pagamento aberto recebe este nome, pois nessa estrutura os cartões são emitidos por uma instituição de pagamento, não existindo restrições de uso definidas pela bandeira (exemplo: MasterCard, Elo, Visa, entre outras).”

Vale ressaltar que

esses benefícios são regulados pelo PAT (Programa de Alimentação ao Trabalhador) e devem estar em conformidade com as regras estabelecidas por ele, continua Guimer. “Os cartões podem ser utilizados, dependendo da bandeira, de maneira física (chip ou contactless), via app de delivery cadastrando o número do cartão, ou até mesmo via QR Code.”

Mauro Telles, superintendente de produtos da Veloe, por seu lado, destaca que os meios de pagamentos vêm acompanhando a tendência de uma sociedade que está cada vez mais conectada e busca mais praticidade e agilidade no dia a dia. Dessa forma, meios de pagamentos digitais com ou sem contato, carteiras digitais, crédito digital, checkout free, Pix, tecnologias biométricas e criptomoedas figuram na lista de opções já utilizadas nas transações comerciais na área de logística.

“Principalmente quando olhamos para profissionais do segmento, como grandes e médios operadores de transporte,



microtransportadores e caminhoneiros autônomos, essa procura por facilidade é ainda maior. Hoje, já existem plataformas que além de possibilitarem pagamentos de pedágios, estacionamentos e serviços de abastecimento em um só lugar, unem também todo o histórico de transações e notas fiscais dos veículos. Outro método que está começando a ser implementado é o BNPL (Buy Now, Pay Later), um tipo de pagamento a prazo em que o cliente pode comprar um produto e não precisa pagar por ele de uma só vez, em que a checagem do 'financiamento' acontece online. É fácil notar que a inovação dos pagamentos está e continuará a pleno vapor, e os consumidores, empresas e a inovação sempre terão papel fundamental nessa cadeia formada por diferentes atores", completa Telles.

Everton Kaghofer, diretor Comercial da Roadcard, também lembra que os cartões pré-pagos costumam ser mais populares na hora de se realizar o pagamento eletrônico do frete, mas existe um movimento no mercado para utilizar meios mais modernos, como a contas digitais e tecnologia mobile, onde as transações são realizadas totalmente online, por meio de Token e QR Code. E ele destaca que é importante lembrar que, quando se trata de transportadores autônomos, existe uma legislação que regulamenta o pagamento de frete e do vale-pedágio, o que impacta diretamente na forma como as empresas do TRC (transporte rodoviário de cargas) pagam seu contratado, já que eles devem receber por meios de pagamento homologados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – cartão de débito pré-pago ou conta depósito em nome do titular (para pagar frete e outras despesas de viagem); cartão vale-pedágio, tag ou cupom para pagamento do vale-pedágio obrigatório.

Já Rafael Fridman, CEO do Rodobank, destaca a solução de multibenefícios, que permite criar diversas carteiras para um mesmo CPF/CNPJ. Através dela é possível vincular um mesmo cartão/solução a diferentes produtos como os de Refeição, Combustível, Pedágio e Frete. "É supercomum encontrar no mercado motoristas portando diversos cartões ou APPs, cada um contendo uma solução. Esse modelo é muito custoso para cadeia e, por isso, o multibenefícios é mais vantajoso", avalia Fridman.

Na visão de Leandro Morais, diretor executivo da TruckPad, as principais tecnologias em meios de pagamento na área de logística são as que utilizam cartões plásticos e contas digitais em aplicativos. A tendência atual, impulsionada pelo Pix e pela pandemia, é que o motorista receba o pagamento do frete e outros valores diretamente em conta digital via aplicativos.

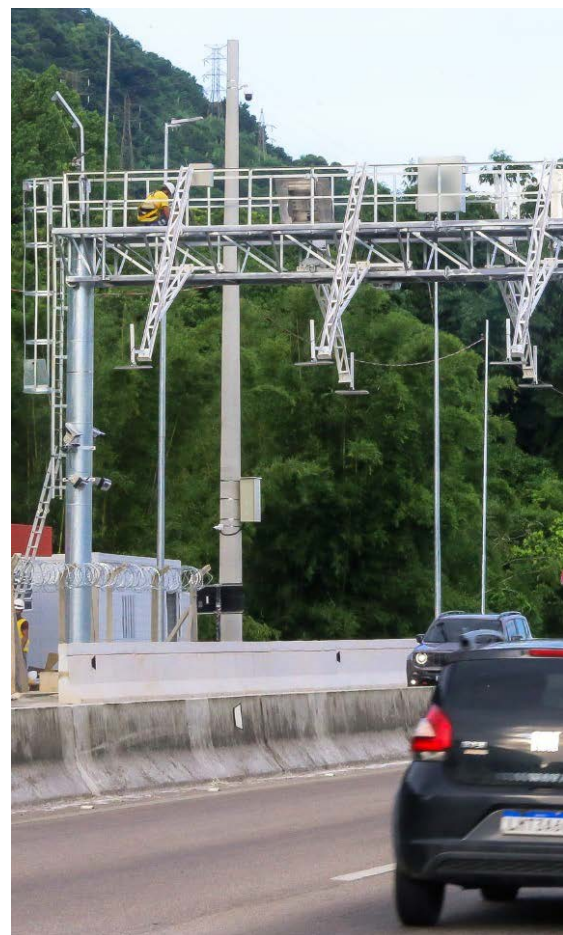
"Os meios de pagamento 100% digitais dispensam o uso dos tradicionais cartões plásticos, evitando o contato direto com o motorista ou equipamentos adicionais. Desta forma, o usuário pode pagar combustível, alimentos, serviços e peças automotivas usando o pagamento via QR Code ou Pix. Para o pagamento de vale-pedágio, existem tecnologias que também possibilitam que o crédito seja feito à distância na tag do veículo, sem precisar de comprovante físico", diz Morais.

É interessante acrescentar, ainda, como lembra Diego Ros Quinto, vice-presidente da Associação Brasileira das Empresas de Pagamento Automático para Mobilidade – Abepam e diretor financeiro da Move Mais, que, desde o fim de março deste ano, o Brasil ingressou em uma nova era relacionada às transações de pagamento de pedágios nas estradas do país. A novidade, já implantada em três

trechos fluminenses da Rodovia Rio-Santos (BR 101), administrada pela CCR RioSP, é o free flow (fluxo livre), um sistema de pedágio por pórticos que permite o tráfego de veículos sem que os motoristas tenham de reduzir a velocidade, tampouco parar nas convencionais cabines de cobrança para efetuar o pagamento de taxas.



Telles, da Veloe: A aplicação da tecnologia no setor não beneficia apenas o consumidor final, mas também o público PJ e as próprias empresas e suas operações logísticas



“O free flow funciona de forma bastante simples, integrando os registros do tráfego apurado nos pórticos – que são instalados em locais estratégicos das rodovias – aos sistemas que fazem a leitura de placas veiculares por fotos e de tags eletrônicas, baseadas na tecnologia RFID. Vale mencionar que o free flow tem se mostrado



Diego, da Abepam: O Brasil ingressou em uma nova era relacionada às transações de pagamento de pedágios nas estradas: o free flow, sistema de pedágio por pórticos

bastante eficiente e, como consequência, algumas concessionárias já têm sinalizado a intenção de implementar o sistema, antes mesmo de a solução se tornar obrigatória nas rodovias, por exigência contratual”, pontua Diego.

Benefícios

Falando especificamente das tags eletrônicas, Diego, da Abepam, lembra que elas são aceitas em 100% dos pedágios do Brasil e agregam uma série de benefícios às operações logísticas – sejam próprias ou terceirizadas –, especialmente por facilitarem o gerenciamento de dados essenciais à gestão dos negócios, incluindo controle de gastos, comprovantes de quitação, horários das transações efetuadas, custos por trechos de transporte, acompanhamento de rotas e outras informações relevantes ao gerenciamento de entregas e prazos.

Tais informações, armazenadas na fatura da operadora de tag esco-

lhida, permitem consultar os custos de cada trecho de transporte, identificar a localização de veículos, observar possíveis gargalos na logística e, com isso, adotar medidas que favoreçam a economia de tempo, recursos, veículos e pessoas – fatores que variam de acordo com a carga, o tipo de armazenamento, distância percorrida etc. “Além de ampliar a visão dos gestores e, consequentemente, apoiar a tomada de decisões, um dos grandes benefícios do uso de tags em frotas corporativas é simplificar o cumprimento da Lei 10.209/2001, que institui o vale-pedágio, proíbe que o valor seja integrado ao preço do frete e obriga o contratante a pagar, antecipadamente, as taxas cobradas em todos os trechos percorridos em cada demanda.”

Outro benefício do uso de tags em frotas comerciais – ainda segundo o vice-presidente da Abepam –, é a economia de combustível pelo fato de os motoristas utilizarem as faixas exclusivas de cobrança automática e não precisarem parar completamente o veículo. E, com a expansão do novo sistema free flow no Brasil, essa economia se torna ainda mais significativa, pois os veículos sequer precisam reduzir a velocidade de jornada para efetuar o pagamento automático via tag.

“Na prática, comparando as convencionais cabines de pedágio ao sistema free flow, um caminhão pode reduzir os gastos de combustível em até R\$ 5 (cerca de 800 mililitros de diesel) por praça de pedágio física, apenas por não precisar desacelerar, imobilizar o veículo e depois retomar a velocidade da viagem. E essa economia vai muito além dos custos financeiros diretos, pois os motoristas não enfrentam filas nas praças de cobrança, o transporte se torna mais rápido e bem menos nocivo ao meio ambiente.” Como incentivo ao uso de tags



para o pagamento de pedágios – que, conseqüentemente, promove melhorias no fluxo nas rodovias – a ANTT e várias agências reguladoras estaduais oferecem um benefício adicional aos veículos que têm o dispositivo eletrônico. Trata-se do Desconto Básico de Tarifa (DBT), que garante 5% de economia sobre o valor praticado em 85 pedágios de diversas rodovias federais (27) e estaduais (58). Assim, os motoristas que usam tag têm as tarifas reduzidas em rodovias dos estados de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e São Paulo.

A segurança de motoristas e cargas – preocupação recorrente entre a maioria dos caminhoneiros – é outro ponto importante proporcionado pelo uso de tags. Isso porque facilita o cumprimento da lei nas empresas contratantes, evitando que colaboradores transitarem com numerário, e ainda extingue as paradas nas praças de cobrança, eliminando questões críticas relacionadas à vulnerabilidade da frota.

As tags ainda podem levar mais praticidade aos sistemas de identificação de frotas, pois há como utilizá-las para reconhecimento e liberação de acesso às garagens, como já acontece em milhares de estacionamentos e condomínios espalhados pelo país.

“Atualmente, as tags já podem ser utilizadas para efetuar pagamentos em mais de 10 mil pontos de todo o país, considerando os variados tipos de estabelecimento que já aderiram ao sistema para facilitar o dia a dia de motoristas, incluindo restaurantes e lanchonetes com sistema de drive thru, estacionamentos, serviços de lava-rápido, postos de combustíveis e até na contratação de outros serviços, dependendo da operadora escolhida. E a tendência é que as possibilidades de uso, assim como



Fridman, do Rodobank: A solução de multibenefícios permite vincular um mesmo cartão/solução a diferentes produtos, como os de Refeição, Combustível, Pedágio e Frete

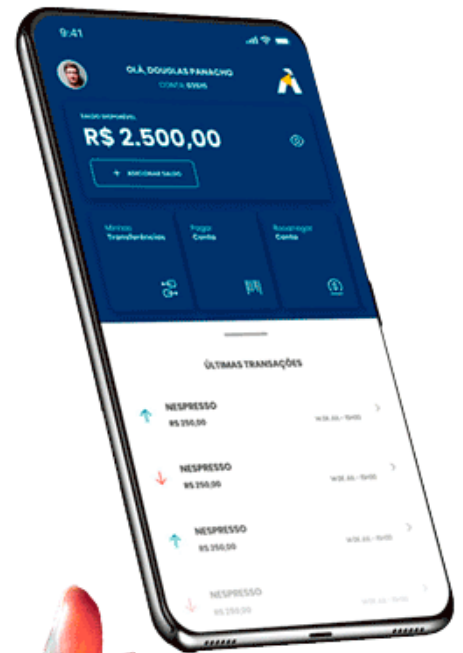
a quantidade e a variedade de estabelecimentos, continuam crescentes de acordo com o aumento de usuários e, conseqüentemente, das demandas do mercado”, completa Diego.

Falando das vantagens dos multibenefícios, Fridman, do Rodobank, ressalta que as soluções mais inovadoras permitem que o motorista tenha em um único app/cartão todos os produtos para o seu dia a dia, com uma conta digital para ele receber salários, fazer transferências, TED, Pix, quitar boletos, usar um cartão de crédito ou débito e checar extratos, por exemplo.

Já a empresa ganha em funcionalidade ao gerenciar todos os pagamentos em uma única plataforma, além de ganhar ferramentas que permitem que ela ofereça serviços, como telemedicina, seguro, microcrédito e antecipação de recebíveis. A redução de custo (menos cartões e desenvolvimento tecnológico), simplicidade e transparência do uso de cada produto centralizado em um único canal geram um valor gigantesco “nas pontas”.

Falando num contexto geral dos benefícios que estas opções de pagamento trazem para as ope-

rações logísticas, Douglas Pina, diretor-geral da Edenred Mobilidade, também lembra que um dos principais resultados da digitalização e das novas tecnologias para o setor de meios de pagamentos é o ganho de tempo de todos os envolvidos, desde a empresa, que precisa administrar um pequeno, médio ou grande número de funcionários que utilizam os benefícios, até o colaborador, que consegue usufruir das soluções e realizar pagamentos digitalmente, de forma fácil e prática. “O setor logístico já avançou bastante na utilização de soluções tecnológicas e é um dos principais motores que fazem do Brasil um dos mais conectados. A IA, por exemplo, atende às necessidades das empresas ao otimizar processos, per-





“Ao utilizar esses meios de pagamentos, é possível criar campanhas de fidelização ou retenção de motoristas próprios ou terceirizados”, diz **Kaghofer**, da Roadcard

mitir ganho de produtividade e, conseqüentemente, diminuir custos, e já está presente no universo de meios de pagamento do setor de logística e transporte.”

Barrochelo, da Biz, destaca que os benefícios são inúmeros, mas os principais fatores que fazem as empresas dessa área optarem por meios de pagamentos digitais são agilidade, controle e segurança. Além disso, dependendo do modelo, as empresas podem reduzir seus custos operacionais, além, é claro, de aumentar suas receitas.

“Além de trazer maior segurança jurídica, diminuindo riscos trabalhistas e de custos tributários para a operação, as transportadoras ganham mais visibilidade do processo, além de gestão e segurança dos pagamentos – seja para seus colaboradores ou contratados. Ao utilizar esses meios de pagamentos, é possível ter mais controle sobre os custos fixos da empresa e indicadores, que possibilitam criar campanhas de fidelização ou retenção de motoristas próprios ou terceirizados”, completa Kaghofer, da Roadcard.

Morais, da TruckPad, lembra que as novas tecnologias de pagamento facilitam o recebimento de valores sem necessidade de pas-

sar em uma unidade operacional da transportadora para retirar ou carregar os cartões. “Ao usar os recursos, temos vantagens que vão da segurança de não andar com dinheiro físico à rapidez no momento de pagamento e de compra. O modelo também ajuda na governança dos pagamentos, podendo cruzar dados como horário, localização e frequência de pagamento com informações dos respectivos gastos realizados.”

Já Telles, da Veloe, ressalta que a aplicação prática da tecnologia nos meios de pagamentos não beneficia apenas o consumidor final, mas também o público PJ e as próprias empresas e suas operações logísticas. Pessoas jurídicas, por exemplo, já podem contar com descontos significativos na hora do abastecimento por conta de plataformas de gestão de frota, que negociam o preço do diesel diretamente com os postos de gasolina. Além disso, o uso combinado de diferentes tecnologias que possibilitam, entre outras coisas, rápida e precisa visibilidade de dados e gerenciamento das atividades, pode gerar uma economia bastante expressiva para as companhias, que conseguem aumentar sua produtividade, reduzir custos, eliminar processos e melhorar a performance de toda a sua operação.

“No setor de logística, velocidade, eficiência e precisão são elementos cruciais. Por muito tempo, grandes e pequenas empresas de logística usaram sistemas e processos manuais de pagamentos. Além da lentidão do processo, havia a possibilidade de perda ou manuseio incorreto dos registros de pagamento também, que resultava em um consumo excessivo de tempo. As novas tecnologias em meios de pagamento tornam tanto a gestão financeira das empresas de logística mais eficientes, quanto a própria

EnerSys®

Carregador de Bateria Tracionária de Alta Frequência Modular com exclusivo perfil de carga IONIC

Quem faz a melhor bateria só poderia fazer o melhor carregador!

IMPAQ



HAWKER

Solicite uma cotação:



11 2462.7520

info@br.enersys.com

www.enersys.com

operação, uma vez que não precisarão se preocupar com processos 'acessórios' à atividade principal da empresa, além de trazer mais segurança, evitando qualquer tipo de perda financeira advinda de fraudes e irregularidades", completa Campaz, do VExpenses.

O que considerar

Sobre o que deve ser considerado na implementação destes meios de pagamento, Diego, da Abepam e da Move Mais, lembra que, embora as tags sejam aceitas em 100% dos pedágios, vale manter a atenção nos benefícios adicionais oferecidos por cada operadora, antes de escolher a tag ideal para a frota de uma companhia. "É importante que os gestores analisem os aplicativos, as possibilidades de integração aos sistemas da companhia, os detalhes de controle apresentados, as facilidades de recarga e outras questões técnicas e gerenciais", alerta.

Antes de decidir pela implementação de uma solução de pagamento, a empresa deve ter um entendimento e clareza dentro de sua cultura da importância de digitalizar os pagamentos e os benefícios disso. Para escolher a melhor solução, Barrochelo, da Biz, diz que as instituições devem levar em conta alguns fatores, como: o perfil dos clientes e as formas de pagamento que eles preferem; o volume e o valor das vendas; as taxas e as condições cobradas por cada meio de pagamento; a segurança e a confiabilidade das transações; a facilidade de integração e de gestão das vendas; o suporte e o atendimento oferecidos pelos fornecedores.

"Com a cultura da empresa alinhada com este objetivo, tem de compreender todo seu ecossistema: cadeia de fornecedores, clientes e colaboradores. Além disso, ma-

pear todos os tipos de pagamento que realiza e por onde o dinheiro passa precisam ser considerados. Após essa análise, escolher a solução em busca da otimização de processos, aumento da agilidade e segurança na cadeia logística e, claro, reduzir algum custo e/ou aumentar a receita", diz o CEO da Biz. Inicialmente, a transportadora deve procurar um fornecedor que preste um serviço consultivo e que apresente as melhores opções de mercado e as práticas que mais aderem às rotinas da empresa, aconselha, agora, Kaghofer, da Roadcard.

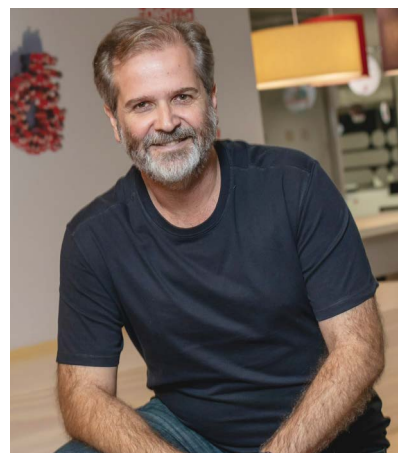
Outro ponto fundamental – ainda segundo ele – é envolver as áreas impactadas: um mapeamento adequado das necessidades reduz o impacto da implementação no dia a dia dos motoristas (próprios e terceirizados), o que contribui, efetivamente, para o sucesso e os resultados da operação. A empresa que atua com diferentes modalidades de transporte – frota própria e subcontratação – precisa de uma solução capaz de atender a legislação e as diferentes necessidades deste mercado.

"A tecnologia e experiência embarcada na solução são superimportantes. A solução precisa respeitar regras legais (Pedágio e Refeição, por exemplo), além de regras de negócio, como as do vale combustível e abastecimento de frota. Pelos canais de atendimento, precisa estar claro para o motorista que o valor total de uso é repartido entre diferentes soluções e que cada uma delas tem regras de uso distintas", explica Fridman, do Rodobank. E Guimer, do Sem Parar Empresas, acrescenta: para implementar essas soluções é necessário possuir CNPJ e ter, pelo menos, um veículo na contratação de produtos de gestão de frotas ou um funcionário, no caso de benefícios corporativos.



Foto: Ricardo Matsukawa

Guimer, do Sem Parar Empresas: Para implementar essas soluções é necessário possuir CNPJ e ter, pelo menos, um veículo na contratação de produtos de gestão de frotas



Pina, da Edenred: A implementação da digitalização e de novas tecnologias precisa ser feita com o uso de segurança de dados e respeitando as legislações vigentes

Para Moraes, da TruckPad, os principais pontos a serem avaliados ao implementar um novo meio de pagamento são a facilidade de operação tanto do lado da transportadora quanto do lado do motorista e as integrações dos sistemas dos transportadores e o meio de pagamento a ser utilizado.

"Ao implementar novos meios de pagamento é importante considerar os seguintes aspectos: segurança, conveniência, acessibilidade, integração, custos, regulamentações e aceitação dos usuários. Quando surge um novo meio de pagamento é imprescindível ga-

garantir que ele seja seguro e proteja, ao máximo, os dados pessoais e financeiros dos usuários contra fraudes e outros tipos de ataques cibernéticos. Além da segurança, eles devem promover uma boa experiência de pagamento, tanto para seus usuários, quanto para os provedores de serviços de mobilidade. Também devem ser acessíveis a todos os usuários, independentemente de sua renda, habilidades tecnológicas ou acesso a dispositivos móveis e integrados de forma adequada aos sistemas existentes no setor de mobilidade, como aplicativos e plataformas de transporte, sistemas de bilhetagem eletrônica, sistemas de controle de acesso. É importante também considerar os custos associados à implementação dos novos meios de pagamentos e as regulamentações locais e setoriais que podem impactar a sua execução. Por fim, é necessário avaliar se esses meios de pagamentos atendem as necessidades e preferências dos usuários”, completa Telles, da Veloe.

O que pode dar errado?

Existem vários problemas que podem ocorrer ao implementar um meio de pagamento, por isso é preciso tomar alguns cuidados para garantir a segurança, a eficiência e a satisfação dos clientes. Alguns dos problemas mais comuns são, de acordo com Barrochelo, da Biz:

Fraudes e ataques criminosos: se o meio de pagamento não oferecer uma proteção adequada, os dados dos clientes podem ser roubados ou clonados, gerando prejuízos e danos à reputação da empresa. Por isso, é importante investir em soluções antifraude e certificados de segurança;

Falhas técnicas: se o meio de pagamento não for robusto e confiável, podem ocorrer erros no pro-



cessamento ou na autorização das transações, causando atrasos, duplicidades ou cobranças indevidas. Por isso, é importante escolher um fornecedor que garanta a disponibilidade e a qualidade do serviço;

Obstáculos na usabilidade: se o meio de pagamento não for fácil e intuitivo de usar, os clientes podem enfrentar dificuldades ou desistir da compra. Por isso, é importante oferecer uma interface amigável e fluida, que remova qualquer barreira para a conclusão do pagamento;

Falta de transparência: se o meio de pagamento não for claro e honesto com os clientes, eles podem ficar em dúvida sobre o status da compra, o valor cobrado ou as condições de pagamento. Por isso, é importante informar todos os detalhes da transação e enviar comprovantes e confirmações por e-mail ou SMS;

Limitação de opções: se o meio de pagamento não oferecer diversas formas de pagamento, como cartão, boleto, Pix, etc., os clientes podem não encontrar a opção que preferem ou que se adapta melhor à sua situação. Por isso, é importante diversificar as alternativas

e aceitar as principais bandeiras e modalidades do mercado.

“Esses são alguns dos problemas que podem ocorrer ao implementar um meio de pagamento online. Para evitá-los, as empresas precisam pesquisar bem e escolher o melhor fornecedor de meio de pagamento, levando em conta as suas necessidades e as dos seus clientes”, aconselha o CEO da Biz. Pina, da Edenred Mobilidade, também destaca que a digitalização e a implementação de novas tecnologias são importantes para otimizar os meios de pagamentos, mas é necessário que isso seja feito com o uso de segurança de dados e respeitando as legislações vigentes. Além da falta de segurança no armazenamento dos dados das empresas e usuários, outro fator que pode prejudicar a implementação dessas novas tecnologias é a falta de personalização das soluções, que deve considerar as especificidades dos públicos que irão utilizar as tecnologias no seu dia a dia. “É importante destacar que cada negócio e/ou setor tem suas particularidades e é preciso estar atento a elas.”

Kaghofer, da Roadcard, completa: se a escolha do fornecedor

e o mapeamento da operação não forem adequados, é possível que exista um alto índice de rejeição operacional e dos contratados. Além de deixar as empresas expostas com relação às obrigações legais.

“Os maiores entraves ao se adotar um novo meio de pagamento digital são situações operacionais que impeçam o motorista de receber o pagamento, por exemplo a dificuldade em abrir uma conta ou ausência de sinal de internet no momento de utilizar o recurso recebido”, relaciona, agora, Moraes, da TruckPad.

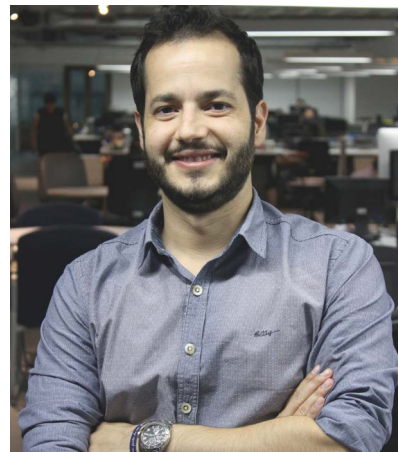
O ponto que mais pode dar trabalho é em relação à adaptação dos colaboradores à tecnologia. Um dos maiores problemas que as empresas têm em implementar novas tecnologias acaba sendo a resistência ao novo. A tecnologia pode assustar os funcionários, fazendo-os se sentir incomodados em sair da zona de conforto do processo tradicional, ou ainda lhes surtindo o medo de serem substituídos por “máquinas”. Mas, é possível contornar essa situação através de algumas estratégias de engajamento dos funcionários. O treinamento é a principal estratégia, e deve ser feito garantindo que não sobrem dúvidas quanto aos procedimentos. “Outra estratégia fundamental – prossegue Campaz, da VExpenses – é encontrar seus aliados, ou seja, os *early adopters*. Em todas as equipes, sempre existem pessoas mais abertas à adoção de inovações tecnológicas. É importante que você consiga identificá-las dentro da sua empresa e trazê-las para o seu lado. São esses colaboradores que serão suas peças-chave durante o processo de implantação de inovações, auxiliando tanto na divulgação e sensibilização das novidades, quanto nos treinamentos de uso das novas ferramentas.”

Participantes desta matéria

Abepam: Criada em dezembro de 2021, reúne as principais empresas do setor – ConectCar, Greenpass, Move Mais, Sem Parar e Veloe – e tem a missão de contribuir com a agenda pública de mobilidade do país. O objetivo é criar um ecossistema mais eficiente e competitivo, fomentando o desenvolvimento de soluções inovadoras que impulsionem o desenvolvimento saudável do mercado em benefício da sociedade.

Biz: Infratech que atua para inspirar empresas a inovar, a pensar no futuro e na real oportunidade de desenvolver modelos de banco digital para empresas em seu ecossistema de negócios. Com 8,5 milhões de cartões ativos, processa mais de R\$ 15 bilhões por ano em mais de 150 milhões de transações. No portfólio estão mais de 40 clientes de diferentes segmentos, além dos milhares de estabelecimentos credenciados que utilizam as soluções indiretamente pela intermediação de negócios com estes clientes. Possui uma plataforma completa de payment, banking e fraud-prevention, permitindo que outras marcas possam agregar valor ao negócio, oferecendo serviços financeiros como: conta digital, cartões (débito, crédito, benefícios, cargo), aquisição e soluções de crédito. Tudo isso com marca própria (White Label).

Edenred Mobilidade: É uma linha de negócios da Edenred – plataforma global e digital de serviços e meios de pagamento que atua com trabalhadores, empresas e comerciantes. Considerada líder em seu segmento, conecta 60 milhões de usuários, 2 milhões de estabelecimentos e cerca de 1 milhão de empresas-clientes, em 45 países. No Brasil, é composta pelas marcas Ticket Log e Repom, espe-



Para **Moraes**, da TruckPad, ao implementar um novo meio de pagamento é preciso avaliar a facilidade de operação, tanto do lado da transportadora quanto do motorista

cialistas em mobilidade e logística. Disponível para companhias de todos os portes e segmentos, a Ticket Log conecta empresas e pessoas por meio de soluções inovadoras e digitais de gestão de frotas e mobilidade. Administra 1 milhão de veículos e quase 2,5 bilhões de litros de combustível por ano. Além disso, conta com uma rede de aceitação de mais de 43 mil parceiros credenciados, entre os quais, postos de combustíveis, oficinas mecânicas e outros serviços de mobilidade, como transporte individual e aluguel de bicicletas. Já a Repom



é considerada líder mundial em soluções especializadas de pagamentos. A marca oferece soluções tecnológicas que otimizam a gestão financeira e operacional de empresas, caminhoneiros e postos. Atua com mais de 3 mil empresas-clientes, de mais de 15 setores, e possui uma rede de 1.700 postos credenciados para abastecimento e recolha de documentos de frete, administrando mais de 8 milhões de transações anuais de frente e vale-pedágio, somando mais de 1 milhão de caminhoneiros atendidos por suas soluções em todo o Brasil.

Roadcard: IPEF (Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete) homologada pela ANTT. Considerada líder no setor, com 43% de participação de mercado, oferece uma plataforma de pagamentos completa e integrada: a Solução Pamcard. Por meio desta solução, os contratantes podem pagar o frete, o vale-pedágio, o vale-abastecimento e ainda fazer a gestão de despesas e gerar o CIOT (Código Identificador da Operação de Transporte).

Rodobank: É considerada a primeira e única plataforma de pagamentos e serviços White Label focada no mercado de transpor-


te rodoviário. Apoiada em cima do core banking como serviço do FitBank, infratech de serviços financeiros para empresas, bancos e fintechs regulamentada pelo Banco Central, reúne ferramentas específicas do mercado de transporte rodoviário de carga com as soluções de um banco digital completo, o Bank as a Service (BaaS). Suas soluções facilitam o pagamento de Frete, Pedágio e Troco, além de suprir as necessidades de pagadoria da empresa e gestão de abastecimento e despesas da frota. Atende transportadoras, indústrias, postos de combustíveis e prestadores de serviço da área de logística, com operações que impactam mais 100 mil pessoas em todos os estados do país.

Sem Parar Empresas: Unidade de negócio do Grupo Fleetcor®, líder global em pagamentos empresariais, oferece amplo portfólio de soluções para gestão de despesas com veículos e benefícios. No segmento de gestão de veículos, a Sem Parar Empresas é considerada líder, com market share de 80% e mais de 1 milhão de veículos corporativos. Na categoria Benefícios são mais de 30 mil empresas clientes com mais de 500 mil trabalhadores. Oferece soluções completas para atender empresas de qualquer porte e de maneira integral. Desde grandes transportadoras, operadoras de transporte, empresas de serviços, comerciantes até microempresas. A gestão de frota e combustível permite às empresas manter a rentabilidade e competitividade, principalmente entre aquelas em que os combustíveis têm forte impacto nos custos. Já a gestão de benefícios contribui para a manutenção do bem-estar e produtividade dos colaboradores.

TruckPad: É considerada a plataforma pioneira na gestão de fretes e caminhoneiros e a que

possui o maior número de downloads, com mais de 1 milhão de usuários registrados. Oferece solução completa de digitalização da operação logística para transportadores, incluindo o sistema transacional. Possui tecnologia de ponta a ponta, desde o início da jornada, da contratação do serviço de frete à finalização do embarque, e auxilia os motoristas a fazerem os trajetos sempre levando carga, evitando que circulem vazios e reduzindo a emissão de gases de efeito estufa.

Veloe: É uma solução completa de mobilidade e gestão de frota criada pelo Banco do Brasil e Bradesco em 2018, como uma unidade de negócios da Alelo, com objetivo de tornar a mobilidade mais fluida e simples, e a gestão de frotas leves e pesadas mais eficiente. A marca é aceita em todas as rodovias pedagiadas e mais de 1.400 mil pontos – entre estacionamento de aeroportos, shoppings, prédios comerciais, hospitais, universidades, estádios e clubes. Em março de 2023, lançou a Veloe Go, marca que reúne serviços para pessoas jurídicas e inclui em seu portfólio, além de pagamento de pedágio e serviços de manutenção, soluções de telemetria, roteirização e parcerias com estabelecimentos comerciais, entre outras ferramentas de gestão, otimização de custos e inteligência de dados.

VExpenses: Plataforma que automatiza a gestão de despesas de equipes e funcionários, e tem como objetivo tornar a gestão dos gastos corporativos mais fácil, menos burocrática e sem falhas. Dessa forma, as empresas conseguem economizar tempo, ter mais organização e segurança com os dados dos colaboradores e reduzir os valores das despesas, assim como evitar possíveis desvios de conduta 



Giuseppe Lotto, CEO da TEMSI Brasil, fala sobre a importância da produtividade para o país

Em economia, a produtividade é a relação entre aquilo que é produzido e os fatores de produção utilizados, como mão de obra, materiais, energia etc. É um conceito associado à eficiência e ao tempo: quanto menor for o tempo levado para obter o resultado pretendido, mais produtivo será o sistema.

Fatores macroeconômicos podem influenciar, mas são principalmente fatores internos às organizações que determinam sua produtividade, como planejamento, rotatividade e capacitação de mão de obra, qualidade da gestão, inovação, aporte de tecnologia.

Uma empresa com alta produtividade é mais eficiente, utiliza melhor os seus recursos e atinge melhores resultados. Um país com alta produtividade é mais próspero, tem maiores taxas de crescimento e melhor distribuição de renda, o que torna a melhoria da produtividade fundamental para o desenvolvimento econômico.

O Brasil é, historicamente, um país de baixa produtividade. Pesquisa divulgada pelo Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas apontou que, entre 1981 e 2018, a renda per capita do país cresceu 0,9%, enquanto a produtividade avançou apenas 0,4%. É um percentual baixo, e tem se mantido baixo por mais de 30 anos, sendo um dos principais fatores que explicam o baixo crescimento do país nas últimas décadas. Um estudo do Banco Interamericano



Foto: Luciana Cássia

de Desenvolvimento (BIRD) chegou a resultados semelhantes.

O relatório mostra que a produtividade do trabalho no Brasil cresce a um ritmo de 0,7% ao ano desde a década de 1990, sendo o trabalhador brasileiro apenas 17% mais produtivo hoje do que há 20 anos. Nos países de alta renda, essa proporção é de 34%.

Também aponta que um trabalhador brasileiro leva em média uma hora para fazer o mesmo produto ou serviço que um norte-americano faz em 15 minutos e um alemão ou coreano, em 20 minutos. Assim, em termos de valor, cada trabalhador brasileiro produz por ano menos de 20% da riqueza gerada no mesmo período por um trabalhador médio da OCDE.

Giuseppe: O mais importante aspecto para se investir em produtividade é perceber que o retorno traz resultados significativos em termos de pay back e, especialmente, no desempenho dos funcionários, refletindo na qualidade de vida.

Se o Brasil elevasse a sua produtividade para níveis dos Estados Unidos, a renda per capita da população poderia aumentar 2,7 vezes, em termos reais. É como se um operário na fábrica recebesse, em valores reais, quase três vezes mais do que ganha hoje. Ainda de acordo com o BIRD, se o país repetisse as taxas de cres-

cimento registradas entre os anos 1960 e 1970, o Brasil poderia crescer cerca de 4,5% ao ano. Todos esses dados foram divulgados entre 2018 e 2020. Contudo, depois de termos passado por uma pandemia de longa duração e ainda estando o mundo inteiro sob os efeitos econômicos da guerra entre Rússia e Ucrânia, é possível afirmar que os patamares brasileiros de produtividade não tiveram qualquer avanço.

Respondendo a questões

É justamente para responder a estas questões ligadas à produtividade que convidamos Giuseppe Lotto para a nossa entrevista desta edição de Logweb. Ele é CEO da TEMSI Brasil, empresa de origem italiana com 45 anos de existência e sete anos de presença no Brasil, e considerada líder em consultoria estratégica para melhoria da produtividade, atuando em todos os elos da cadeia de suprimentos: indústria, atacado distribuidor, varejo e serviços.

Por que a ênfase tão grande em produtividade? Porque estamos atrás do mercado europeu, por exemplo?

O Brasil se encontra em plena busca de suficiência. Falando mais objetivamente, pelas estatísticas, ainda mais nas empresas de médio e pequeno porte não se pode falar em pesquisa da excelência operacional, pois ainda é preciso mensurar a produtividade dos processos e identificar as bases da escala de crescimento.

Fale sobre a importância da produtividade.

O mais importante aspecto para se investir em produtividade é perceber que o retorno traz resultados significativos em termos de pay back e, especialmente, no desempenho dos funcionários, refletindo na qualidade de vida. O envolvimento dos funcionários na vida da empresa está

diretamente ligado aos resultados, a ponto de representar, muitas vezes, a necessidade de retornar ao trabalhador parte do valor gerado pelo aumento da produtividade, beneficiando a ambos, negócios e equipe.

É possível fazer um comparativo da produtividade das empresas brasileiras e das europeias, por exemplo?

Posso citar o exemplo da perda de produtividade no processo de abastecimento da gôndola com produto seco, no qual o número médio no Brasil é de 20 caixas abastecidas por hora/homem. Pela lei trabalhista brasileira e as regras de exposição esperadas pelo cliente, é possível chegar a 35 caixas por hora/homem. De forma geral, no mundo ocidental, essa produtividade é de 55 caixas por hora/homem, ou seja, o que é feito por um funcionário na Itália, requer três funcionários no Brasil. Nesse sentido é que demonstramos, em um processo simples, a evidência de possibilidade de aprimoramento a ser atingida.

Nestes tempos pós-pandemia, o papel da produtividade mudou, comparado ao período antes da pandemia?

Nas fábricas, lojas, Centros de Distribuição, transporte, onde é necessária a atividade presencial, ficou ainda mais evidente que as regras para se ter alta produtividade não mudam, a depender do lugar onde os processos são desenvolvidos. Já em atividades em que o trabalho em home office é possível, por exemplo, há indicadores que mostram que pode ser mais produtivo do que na empresa.

Em tempos de tecnologia e de Chat-GPT, a produtividade fica mais por conta da automação e da tecnologia? E o papel do profissional em si?

Considero que seja muito importante acompanhar o desenvolvimento dessa modernização, estar atualizado sobre essa cultura e sobre as novas ferramentas tecnológicas.

PODCAST LOGWEB: A INFORMAÇÃO PRECISA TAMBÉM EM ÁUDIO

Boletim Semanal Logweb Podcast, a maneira mais fácil, rápida e prática de se atualizar com as principais notícias da semana. **Ouçá** enquanto caminha, dirige, trabalha ou em qualquer ocasião!

Todas as sextas-feiras, nas plataformas **Deezer** e **Spotify**, no portal Logweb e em nossas redes sociais!

A sua empresa também pode ter **destaque especial** em nosso podcast, **com matérias exclusivas**.

Entre em contato com o nosso comercial pelo fone:

11 94382.7545



 @grupologweb

 Portal.e.Revista.Logweb

 @logweb_editora

 logweb_editora

 Canal Logweb

 t.me/logweb

Ressalto inclusive que a pesquisa da produtividade pode ajudar as empresas a aproveitarem melhor esses recursos. Sou muito otimista e reconheço que haverá impacto no trabalho futuramente, mas o homem será sempre o protagonista.

Quais os segmentos que a TEMSI vê como os que devem se desenvolver mais no Brasil? Por que?

Os segmentos que mais precisam se desenvolver nos assuntos da produtividade são aqueles em que identificamos dificuldades nos processos "Human Intensive", que sofrem pela falta de competências operacionais específicas. Nesse sentido, atuamos nas áreas de serviços, varejo, atacadistas e distribuidores.

A empresa

Quais os diferenciais que a TEMSI oferece ao mercado brasileiro?

Oferecemos uma abordagem pragmática, com foco nos resultados e sempre consideramos as condições iniciais da empresa e o nível organizacional dos processos envolvidos. Não atuamos com soluções pré-constituídas, mas avaliamos o melhor "remédio" no caso específico. Entendemos que as empresas estão em condições organizacionais diferentes e, por isso, não é possível procurar excelência operacional naquelas em que faltam os requisitos básicos.

Exclusivamente em termos de logística, como é a atuação da empresa no Brasil? O que ela oferece? Quais projetos já foram desenvolvidos na área?

Em logística, a TEMSI tem atuado com uma experiência mais robusta nestes anos de trabalho, tanto com foco na eficiência das atividades no Centro da Distribuição, quanto no transporte. Também oferecemos suporte no desenho do network de distribuição e do layout operacional das plataformas, ou seja, podemos intervir em termos de "green field"



Foto: Luciana Cássia

ou para otimizar situações existentes. Conseguimos resultados expressivos na economia (15-20%) ou na solução de eficácia e qualidade dos processos de entrega, reduzindo atrasos e falhas, por exemplo.

Explique como foi a instalação da empresa no Brasil.

Chegamos aqui através de um parceiro que nos abriu as primeiras portas para construir a base do nosso network. A instalação foi um processo baseado no estudo profundo do mercado brasileiro que demorou mais de dois anos, por meio de projetos piloto realizados em empresas que permitiram nossa avaliação. Foi necessário mergulhar nas características específicas do país, entender a cultura, 'tropicalizar' nossa oferta em termos de abordagem e modelo comercial. Após essa fase de estudos, primeiramente fizemos um processo de construção do primeiro núcleo de profissionais brasileiros e, sucessivamente, foi se moldando uma empresa de consultoria com uma forma definida, com processos internos e papéis estruturados. Foi uma longa jornada, pois foi desenvolvido a partir do zero e não foi simples, mas o mais importante é que com sacrifício, humildade e competência, chegamos ao patamar de hoje.

E quais as perspectivas com a abertura do novo escritório em São Paulo? Quais os objetivos destas novas instalações?

O novo escritório tem principalmente dois objetivos: o primeiro é transmitir o valor da nossa presença pelo mercado e pelos nossos engenheiros colaboradores. Mostrar que a TEMSI é uma empresa forte, presente, confiável e visível. Em termos mais práticos, nos permitirá, em colaboração com principais associações brasileiras e universidades, a organização de cursos de treinamento voltados para os assuntos da produtividade, da eficiência e, de forma geral, da gestão operacional. Estamos também pensando na organização de eventos focados em assuntos verticais, dedicados cada vez mais a oferecer soluções personalizadas.

Quais os planos para o futuro da TEMSI no Brasil?

O plano é reforçar nossa oferta de suporte na gestão operacional por meio de novos serviços e da conexão com soluções tecnológicas, com a intenção de se tornar no futuro um parceiro hábil a representar uma solução a 360 graus, conquistando resultados pelos projetos "chave na mão", ou seja, atendimento pleno. [Logweb](#)

Lançamento

Still lança a empilhadeira elétrica RCE 20/25

A Still acaba de lançar a empilhadeira elétrica RCE 20/25, para uso em vários ambientes, internos e externos, inclusive na chuva, para carregar e descarregar caminhões, armazenar e retirar mercadorias, carga ou descarga de contêineres ou no abastecimento de produto.

Com capacidade para até 2,5 toneladas e altura de elevação de até 6,50 metros, além de velocidade máxima de 15 km/h, a nova máquina traz o conceito criativo “energizante”, que remete a trazer mais energia e produtividade à operação, através de máquinas elétricas equipadas com baterias de íons de lítio.

A RCE 20/25 de tração dianteira inclui, como itens standard: potente motor de acionamento trifásico encapsulado de 80 V, adequado para aplicações rigorosas; contro-

les colocados no campo de visão de operador e fáceis de alcançar; display colorido de 4,3", que mostra todas as informações relevantes de maneira claramente legível; operação hidráulica multi-alavancas; banco Grammer com vários ajustes, inclusive de peso; mastros triplex com perfil mais estreito e vão interno amplo; farol de leds; indicador de carga da bateria dianteiro, que permite gestão a vista; redutor de velocidade em curvas, que lê o ângulo de inclinação das rodas; bateria de lítio com fácil acesso; PMS – sistema de gerenciamento da bateria; sistema de carregamento da bateria que não exige abrir o capô, através de tampa externa – e que, inclusive, com a ajuda de um sensor de carga sonoro, não permite a movimentação da máquina quando em carga; e freio regenerativo. Logweb



19

LUZ, CÂMERA, AÇÃO!

Acesse o Canal Logweb no nosso site, ou diretamente no YouTube, e assista a conteúdo relevante na área de Supply Chain preparado com todo cuidado pela equipe da Logweb. Entre outros, você vai encontrar vídeos sobre tendências tecnológicas, RFID e Inteligência Artificial.

Aproveite, também, para divulgar sua marca em mais esta mídia!

Entre em contato com o nosso comercial pelo fone:

11 94382.7545



**[www.youtube.com/
c/CanalLogweb](https://www.youtube.com/c/CanalLogweb)**



Aumento da produtividade: Qual é o papel da otimização dos estoques? E do uso da tecnologia no armazém?

Um estoque otimizado através do uso de tecnologias aumenta a produtividade de uma empresa, pois se torna possível ter planejamento de produção, o que evita a falta de estoque e reduz o tempo gasto pela equipe para lidar com imprevistos.

Quando pensamos em otimização de estoque, o primeiro ponto que devemos ter em mente é a eficiência. Estoques precisam ser acompanhados constantemente e, de preferência, de forma automatizada, caso contrário, algum ponto da cadeia terá problema e afetará outras áreas das empresas.

A otimização de estoques oferece para as empresas a redução de custos com produtos/materiais que já estão disponíveis, bem como os níveis de estoque, evitando o excesso ou falta de inventário e minimizando o risco de obsolescência ou deterioração. Isso libera capital que seria investido em estoques e permite que seja alocado para outras áreas do negócio, como investimentos em pesquisa e desenvolvimento, expansão de mercado ou melhorias em processos produtivos.

“Além disso, hoje – continua Roberto Arruda, CRO da Sky.One, falando sobre como a automatização dos estoques pode aumentar a produtividade –, as empresas trabalham pensando em maximizar o uso de seus sistemas para ter mais agilidade, como a integração de novas soluções que possibilitem ter ampla visibilidade do negócio e encontrar oportunidades de melhorias.”

Em conclusão, diz Arruda, um estoque otimizado através do uso de tecnologias aumenta a produtividade de uma empresa, pois se torna possível ter planejamento de produção, o que evita a falta de estoque e reduz o tempo gasto pela equipe para lidar com imprevistos.

Já Arnaldo Luz, diretor de Vendas da Ninecon, ressalta que a otimização dos estoques pode aumentar a produtividade de diversas maneiras. Primeiramente, ao manter os níveis adequados de estoque, evitam-se excessos ou falta de produtos, o que reduz os atrasos nas operações. Além disso, uma gestão eficiente dos estoques permite uma melhor utilização dos recursos disponíveis, evitando desperdícios e aumentando a eficiência dos processos. A otimização também possibilita uma melhor organização do depósito, facilitando a localização e movimentação dos itens, o que agiliza as operações de armazenagem e expedição. “Podemos considerar que é um conjunto de práticas recomendadas para que as organizações utilizem menos recursos financeiros, mantendo um estoque ágil e eficiente, que atende a expectativa da cadeia produtiva e/ou vendas.”

Fernando Alex de Carvalho, gerente de Mercado e Produto do

Grupo Benner, faz a sua análise por tópicos, destacando que a otimização dos estoques aumenta a produtividade com:

- **Melhor utilização do espaço:** Ao otimizar os estoques, é possível utilizar o espaço disponível no armazém de forma mais eficiente. Isso significa armazenar os produtos de forma organizada, maximizando o uso do espaço vertical e





Arruda, da Sky.One: A implementação de um sistema de gerenciamento de CDs pode trazer algumas dores, como o “medo” que costuma aparecer em momentos de grandes viradas de sistema

garantindo fácil acesso aos itens. Com um layout adequado e fluxo de trabalho otimizado, os funcionários podem mover-se com mais facilidade e agilidade dentro do armazém, o que aumenta a produtividade geral.

● **Redução do tempo de busca:** Com uma estratégia de otimização de estoque bem implementa-

da, os produtos são categorizados, rotulados e armazenados de forma lógica. Isso reduz o tempo gasto pelos funcionários na busca de itens específicos no armazém. Eles podem localizar rapidamente os produtos desejados, o que aumenta a eficiência e a produtividade operacional.

● **Menos erros de picking:** A otimização de estoque também contribui para a redução de erros durante o processo de picking, que é a etapa de separação dos produtos para atender aos pedidos. Ao organizar e identificar adequadamente os itens no estoque, é possível minimizar erros, como pegar o produto errado ou a quantidade errada. Isso economiza tempo que seria gasto na correção desses erros e aumenta a produtividade geral do armazém.

● **Melhor previsão de demanda:** A otimização de estoque envolve também o acompanhamento e a análise de dados de vendas e demanda. Com essas informações, é

possível fazer previsões mais precisas sobre a demanda futura, ajustar os níveis de estoque de acordo e evitar a escassez ou o excesso de produtos. Uma previsão mais precisa contribui para a redução de interrupções na cadeia de suprimentos e melhora a eficiência operacional do armazém.

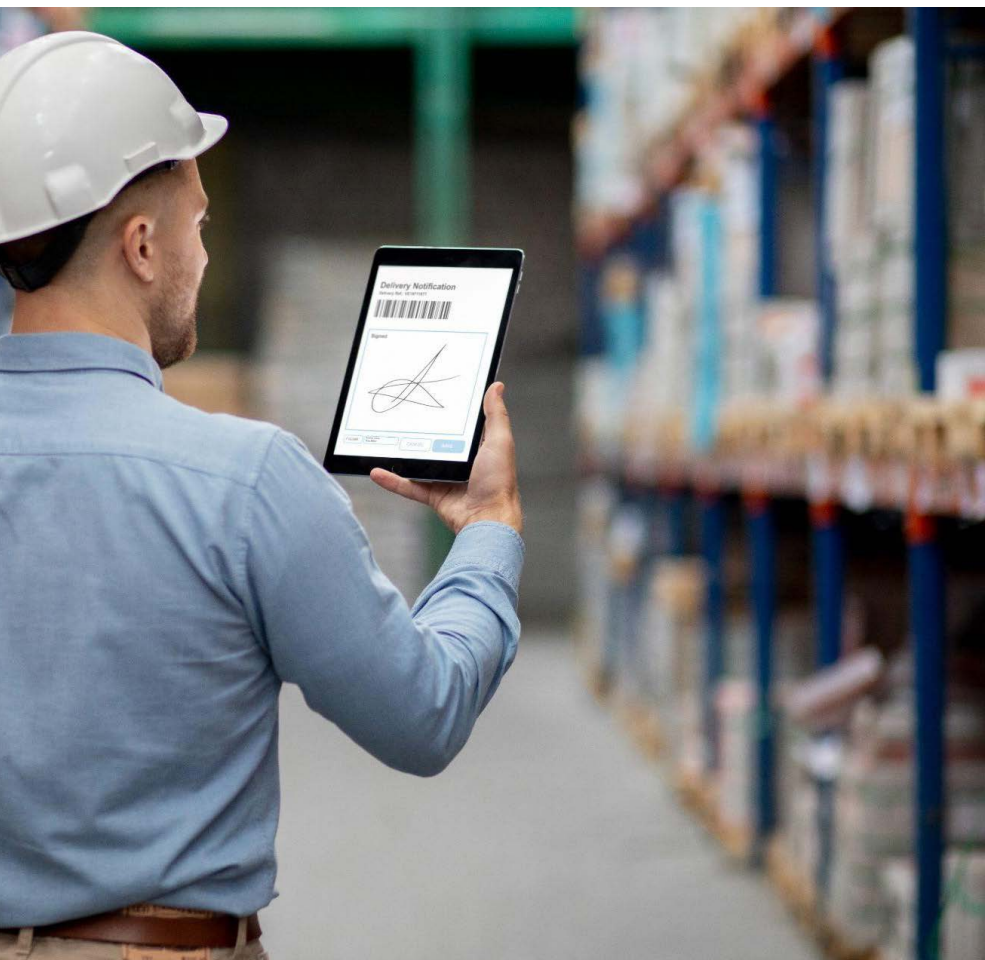
Eneas Zamboni, CEO da UX Group, inicia dizendo que, normalmente, as empresas verticalizam o estoque com o objetivo de ganhar cubagem. Elas passam a utilizar CDs com pés direitos acima de 10 metros, e isso faz com que o custo da guarda do produto seja otimizado.

“O lado negativo é que isso gera complexidade porque eu passo a não ter acesso aos itens que ficam armazenados a partir do segundo andar das estruturas porta-paletes. É por isso que eu preciso de inteligência para garantir que os produtos com alto giro fiquem armazenados em local de fácil acesso para quem está separando.”

Ou seja, o processo de otimização nasce no recebimento, quando é feito o mapeamento para organizar e compactar os itens. “Observe que é possível receber itens idênticos ou muito similares em dias diferentes. Nesse caso, se eles forem armazenados em locais diferentes, isso pode gerar perda de produtividade na hora da separação.”

Por isso, continua Zamboni, o processo de otimização deve ser bastante científico para garantir que itens com alto giro estejam na área de picking. “Dessa forma, evita-se perder tempo na separação por necessidade de utilização de equipamentos como empilhadeiras – que aumentam significativamente o custo, exigem mais pessoas, e assim vai.”

Então, o CEO da UX Group coloca que, entre os segredos para otimizar a produtividade, estão garantir inteligência quando ar-



mazenar o produto, ter ciência de um bom mapeamento e colocar produtos similares sempre próximos uns dos outros.

Levi Lima, gerente de Engenharia de Vendas e Soluções da Zebra Brasil, por sua vez, ensina que otimizar o gerenciamento de estoque é indispensável para elevar tanto a produtividade quanto a competitividade do negócio. Para que essa otimização aconteça de maneira efetiva, é necessário que haja a implementação de meios para que a cadeia logística seja ágil e eficiente ao mesmo tempo. E só a visão aprimorada de todo o centro de processamento de pedidos é capaz de possibilitar eficiência. A otimização de estoques, por meio de ferramentas inovadoras, permite mais agilidade e menos erros nos processos, garantindo, assim, clientes, e até mesmo colaboradores, satisfeitos.

“De acordo com nosso 15º Estudo Global do Consumidor, oito em cada 10 funcionários dizem que ter maior visibilidade do estoque pode ser benéfico, trazendo agilidade para dentro da fábrica e para as operações da loja, garantindo que mais compradores recebam os itens que vieram comprar de maneira efetiva”, completa Lima.

Luiz Pimenta, CEO da EMF Logística, também destaca que a otimização reduz a necessidade de mão de obra operacional, aumentando a eficiência em todas as etapas das operações, e permite, também, que as empresas aprimorem os processos de pedidos x estoques, e obtenham redução de espaço físico destinado ao almoxarifado, reduzindo, portanto, todos os custos associados ao gerenciamento do estoque.

“Um planejamento estratégico de otimização de estoque, aliado a tecnologias que gerem essas evoluções, permite uma produtividade e um ganho de escala

muito eficiente para a operação. São diversas etapas a serem implementadas para ter um ganho de performance, não há fórmula mágica, apenas boas práticas que devem ser ajustadas às demandas de cada operação”, completa Filipe do Nascimento, CEO da Fieldy.

Meios para otimização dos estoques

Quando o assunto envolve os meios para otimização dos estoques, Nascimento, da Fieldy, acredita que as principais práticas a serem observadas para aumento de produtividade estão diretamente ligadas a esses tópicos: Previsão de demanda com a transformação digital; padronização de políticas de estoque; gerenciamento de ciclos de vida de produtos para todos os SKUs; contabilização de incertezas na oferta e demanda; supervisionamento dos prazos de entrega, padrões de entrega ou cronogramas do fornecedor; acompanhamento de mudanças no comportamento do comprador; sazonalidade e campanhas promocionais.

A estes, Pimenta, da EMF Logística, acrescenta: Análise/Curva ABC dos itens comercializados; previsão de demanda, tendo como base o histórico de vendas x tendências/produtos; refinamento na gestão do estoque de segurança, considerando o planejamento de vendas x histórico; análise e racionalização dos SKUs; e automação do inventário. “Tanto o gerenciamento de inventário quanto o processamento de pedidos permitem que o gestor atue sem interrupções com os canais de venda e toda a operação logística. Assim como o uso de padrões globais de coleta de dados, a modernização da tecnologia



Pimenta, da EMF Logística:

A otimização dos estoques reduz a necessidade de mão de obra operacional, aumentando a eficiência em todas as etapas das operações

é uma etapa essencial para que o nível de colaboração alcance um patamar mais elevado”, acrescenta Lima, da Zebra Brasil.

Já Luz, da Ninecon, aponta a utilização de metodologias que têm sinergia com o negócio da empresa, criando padrões e regras para organizar o estoque, em conjunto com a definição de processos e responsabilidades. “Podemos considerar que, além disso, as ações de controle e a utilização de automação e governança estratégica são fundamentais para alcançar esse objetivo.”

Carvalho, do Grupo Benner, também relaciona várias estratégias e meios para otimizar os estoques em armazéns gerais:

● **Análise e previsão de demanda:**

Utilizar métodos estatísticos e históricos de vendas para fazer previsões mais precisas da demanda futura. Isso ajuda a evitar estoques excessivos ou insuficientes.

● **Segmentação de produtos:**

Classificar os produtos em categorias com base em critérios como demanda, sazonalidade, valor ou frequência de vendas. Isso permite uma gestão mais direcionada, priorizando os produtos mais importantes e garantindo níveis adequados de estoque.

● **Implementação de sistemas de gestão de estoque:**

Utilizar sistemas automatizados, como software de gestão de estoque, que ajudam a rastrear e controlar os níveis de estoque de forma mais eficiente. Esses sistemas podem gerar alertas para reabastecimento, facilitar a análise de dados e otimizar processos.

● **Estabelecimento de estoque de segurança:**

Manter um estoque de segurança para lidar com variações imprevistas na demanda ou atrasos na entrega de fornecedores. Isso ajuda a evitar esgotamentos de estoque e garante um fluxo contínuo de produtos.

● **Adoção de práticas de armazenagem eficientes:**

Organizar o layout do armazém de forma lógica, com rotulagem clara e métodos de armazenagem adequados, como o uso de prateleiras, paletes ou sistemas de armazenamento automatizados. Isso facilita a localização e o acesso aos produtos, reduzindo o tempo de busca e aumentando a eficiência operacional.

● **Colaboração com fornecedores e parceiros:**

Estabelecer uma comunicação eficiente com fornecedores e parceiros para compartilhar informações sobre demanda, estoque e prazos de entrega. Isso ajuda a sincronizar as operações e evitar excessos ou faltas de estoque. “Cada empresa pode adotar uma combinação dessas estratégias, ajustando-as de acordo com as necessidades e características do seu armazém e do seu mercado. O objetivo é encontrar o equilíbrio ideal entre manter níveis adequados de estoque para atender à demanda dos clientes, minimizando custos e maximizando a eficiência operacional”, completa o gerente de Mercado e Produto do Grupo Benner.

“Os meios para otimização dos estoques podem variar pelo segmento e pelas necessidades das empresas. Porém, podemos citar



como um dos meios o uso de tecnologias de gestão de estoque: implementação de sistemas como o WMS, que automatiza processos de recebimento, armazenamento e expedição de produtos, melhorando a eficiência operacional e reduzindo erros. Outro ponto é pensar em integrar sistemas com plataformas low-code, que oferecem diversas opções e possibilidades para desenho de fluxos diversos, podendo ser montada da melhor forma para cada tipo de empresa. Por fim, nenhuma dessas tecnologias adianta se não garantir a segurança dos dados gerados com soluções de cibersegurança”, explica, por seu lado, Arruda, da Sky.One.

Zamboni, da UX Group, também destaca que ter um bom sistema de gestão (WMS) atrelado a um sistema ERP garante que o controle de estoque contábil da empresa seja bem guardado por esse WMS. Outro meio é garantir acurácia nos processos de separação.

Um dos maiores problemas quando a otimização do estoque não é feita é que o sistema indica que tem o produto, mas quando o separador chega nesse endereço,

o produto não está lá – ressaltava o CEO da UX Group. Isso faz com que a separação tenha um tempo maior, o separador precisa de apoio para obter a localização do produto e, conseqüentemente, com a não localização e a demora na entrega, pedidos são cancelados e a empresa vai enfrentar os transtornos típicos de casos em que o cliente compra a distância, mas fica insatisfeito.

Controle dos estoques

E quais seriam os meios para o controle dos estoques? Na lista de Carvalho, do Grupo Benner, estão várias práticas e técnicas:

● **Contagem regular de estoque:**

Realizar contagens físicas periódicas para comparar os níveis de estoque registrados com os estoques reais. Isso ajuda a identificar discrepâncias e corrigir possíveis erros ou desvios.

● **Utilização de códigos de barras e tecnologia de identificação por radiofrequência (RFID):**

Implementar sistemas de código de barras ou RFID para rastrear os produtos

de forma mais precisa. Isso simplifica o registro de entrada e saída de mercadorias, bem como a atualização dos níveis de estoque.

● **Adoção de sistemas de gerenciamento de estoque:** Utilizar software ou sistemas informatizados de gerenciamento de estoque para registrar e acompanhar todas as transações, desde a entrada de mercadorias até a venda ou distribuição. Esses sistemas fornecem informações em tempo real sobre os níveis de estoque, facilitando o controle e a tomada de decisões.

● **Definição de políticas de reabastecimento:** Estabelecer pontos de reabastecimento para cada item com base na demanda e no tempo de reposição. Isso ajuda a evitar estoques excessivos ou esgotamentos e mantém um fluxo contínuo de produtos.

● **Monitoramento de indicadores-chave de desempenho (KPIs):** Estabelecer KPIs relevantes para o controle de estoque, como taxa de rotatividade, acurácia de inventário e tempo médio de ressuprimento. Acompanhar regularmente esses indicadores para avaliar o desempenho do controle de estoque e identificar áreas de melhoria.

● **Segmentação de estoque:** Classificar os produtos em categorias com base na demanda, valor ou outros critérios relevantes. Isso ajuda a priorizar a atenção e o controle em produtos de maior importância ou impacto financeiro.

“Ao combinar essas estratégias, as empresas podem ter um controle de estoque mais eficiente, reduzindo erros, otimizando a reposição e garantindo um nível adequado de estoque para atender à demanda do mercado”, completa o gerente de Mercado e Produto do Grupo Benner.

Na lista de Pimenta, da EMF Logística, estão a criação da rotina de inventários rotativos e gerais, em ciclos fixos e contínuos; a implan-

tação de um bom software de monitoramento de estoque, devidamente parametrizado com regras de estoque mínimo x produtos específicos (curva ABC); e a realização de um planejamento de reposição totalmente alinhado com as expectativas de vendas e plano de negócios.

“Adotar o gerenciamento automatizado de estoque é uma das medidas mais inteligentes que pequenas e médias empresas podem fazer. Existem boas ferramentas de mercado que, com auxílio de integrações, facilitam essa organização. O gerenciamento manual de estoque pode causar erros que variam de pequenos a colossais, por isso aliar tecnologia de IOT, RFID e plataformas de SFA integradas ao estoque é fundamental no cenário de aceleração digital”, pontua Nascimento, da Fieldy.

Na verdade, aplicando métodos específicos, temos hoje muitas possibilidades de controle, de acordo com as necessidades e exigências de cada empresa. Entre eles, Luz, da Ninecon, cita os mais usuais: Implementação de um sistema de gerenciamento de Warehouse (WMS), uma automação de planejamento de demandas e de inventário e um sistema de gestão de estoque.

Zamboni, da UX Group, também relaciona: bom recebimento, boa guarda, compactação de produtos, saber girar estoque entre áreas picking e não picking. Tudo isso pode ser alcançado com um sistema de gestão WMS, bem atrelado ao ERP, que será responsável por indicar a disponibilidade desse item.

“A grande maioria das empresas possui ERPs que, muitas vezes, não estão conectados com boas infraestruturas, impactando a disponibilidade do ERP e consequentemente dos processos. Para controle mais efetivo dos estoques,



“Um planejamento estratégico de otimização de estoque permite uma produtividade e um ganho de escala muito eficiente para a operação”, diz

Nascimento, da Fieldy



Luz, da Ninecon: Entre os fatores de risco na implementação de um sistema de gerenciamento de estoque está a falha na segurança de acesso e cadastramento dos dados

é possível migrar para a nuvem, o que oferece benefícios como acesso remoto às informações em tempo real, integração de diversas soluções e rápida escalabilidade para acompanhar o crescimento da empresa”, aponta, agora, Arruda, da Sky.One.

O ERP de gestão de estoque integrado com outros sistemas permite também o uso de recursos avançados, como análise de dados, proporcionando melhores insights e tomadas de decisão precisas.

“Em resumo, a migração para a nuvem facilita a gestão eficiente dos estoques, agiliza a integração

de soluções e melhora o controle e a eficiência operacional", diz o CRO da Sky.One.

Lima, da Zebra Brasil, finaliza esta questão informando que existe a necessidade de capacitar os funcionários da linha de frente para que eles consigam visualizar e gerenciar o inventário. Usar dados coletados para rastrear e analisar a movimentação dos estoques permite que a tomada de decisão em tempo real aconteça em várias áreas operacionais. Para isso, também é preciso garantir que a visibilidade do status do estoque seja precisa, pois ela é essencial para que seja possível atender aos pedidos, além de garantir a reposição pontual dos fornecedores, reduzindo a indisponibilidade de artigos no estoque.

"Nos últimos anos, vimos como os mercados aumentaram seu interesse pela tecnologia RFID – desde a pesquisa de soluções até a adoção de negócios. Porém, como toda tecnologia, ela tem suas limitações em termos de localização e distância. Para evitar tais problemas, é importante que se tenha leitores de longo alcance", completa.

“Dores” na implementação

A implementação de um sistema de gerenciamento de depósitos ou Centros de Distribuição pode trazer benefícios significativos, mas também pode gerar desafios.

Aqui estão algumas “dores” comuns que podem ocorrer durante a implementação, apontadas por Carvalho, do Grupo Benner:

● **Investimento inicial:** A implementação de um sistema de gerenciamento de depósitos ou CDs geralmente requer um investimento significativo em termos de hardware, software e treinamento da

equipe. Esse investimento inicial pode representar um desafio financeiro para algumas empresas.

● **Complexidade do sistema:** Dependendo do tamanho e da complexidade do depósito ou CD, a implementação de um sistema de gerenciamento pode exigir uma configuração complexa. Integrar o sistema com outros existentes, como sistemas de vendas, finanças e logística, pode ser um desafio adicional.

● **Mudança na cultura organizacional:** A introdução de um novo sistema de gerenciamento de depósitos ou CDs pode exigir uma mudança na cultura organizacional e nos processos de trabalho. Isso pode encontrar resistência por parte dos funcionários, que podem estar acostumados com métodos de trabalho tradicionais. A adaptação e a aceitação do novo sistema podem levar tempo e exigir esforços de treinamento e conscientização.

● **Tempo de implementação:** A implementação de um sistema de gerenciamento de depósitos ou CDs pode exigir um tempo considerável. Durante esse período, pode haver interrupções nas operações normais do depósito ou CD, o que pode causar atrasos e impactos temporários na eficiência.

● **Integração com fornecedores e parceiros:** A integração do sistema de gerenciamento de depósitos ou CDs com os sistemas de fornecedores e parceiros pode ser um desafio. Garantir a troca de informações precisa e em tempo real entre os sistemas pode exigir coordenação e comunicação eficazes.

"No entanto, é importante destacar que essas 'dores' são geralmente superáveis com uma abordagem adequada de planejamento, execução e suporte contínuo. O investimento em um sistema de gerenciamento de de-



pósitos ou CDs pode trazer benefícios a longo prazo, como maior eficiência operacional, redução de erros, melhor rastreabilidade e tomada de decisões mais informadas", completa Carvalho.

Nascimento, da Fieldy, também lembra que todo processo de organização inicial é um pouco traumático. As informalidades podem – e devem – sumir. Isso, para o cenário nacional e cultural, pode parecer um grande problema para agilidade, porém garante uma organização e credibilidade maior ao longo do tempo. "Os custos com tecnologia também podem assustar, entretanto já existem ferramentas, softwares e soluções mais viáveis e também adaptáveis para todos os tamanhos de clientes."

De fato, a implementação de um sistema de gerenciamento de depósitos ou CDs pode trazer algumas dores, como o "medo" que costuma aparecer em momentos

de grandes viradas de sistema, ou ainda, o receio de ter problemas técnicos, de precisar de equipe treinada para sanar dúvidas e resolver, diz Arruda, da Sky.One. “Mas, hoje, você tem equipes com suporte 24/7, como é o caso da Sky.One.”

Pimenta, da EMF Logística, também pontua algumas destas “dores”: resistência das equipes na execução de novas rotinas operacionais no CD; necessidade de investimento em software e hardware compatíveis com a nova realidade de gestão; necessidade de investimentos em MHE e redesenho de layout/estrutura; possíveis rupturas na operação, devido ao período de ramp up extenso, pelos motivos acima.

Luz, da Ninecon, também lembra que existem vários fatores de risco quando se inicia uma jornada de implementação de um sistema para gerenciamento de estoque. Devemos considerar, entre eles, falha na segurança de acesso e cadastramento dos dados e conversões, falta de planejamento e erros no volume de compras, alteração no escopo original do projeto, usuários não comprometidos com o projeto, mas sim com o dia a dia da empresa, entre outras considerações importantes que devemos sempre considerar como premissas e/ou riscos.

Lima, da Zebra Brasil, também enfatiza que importância de o trabalhador da fábrica conseguir interagir diariamente com essas tecnologias e ferramentas para atingir seus objetivos em menos tempo. Pois com a implementação delas, apesar de soluções digitais ou robôs, existe todo um trabalho humano meticuloso, voltado para o objetivo de melhorar o desempenho dos trabalhadores, mas que, em algumas situações, também é suscetível a erros. “Muitos acham que um sistema é

a solução de todos os problemas para gestão e guarda dos produtos, mas não é tão simples assim. Se você não garantir que o sistema está ligado ao físico, àquilo que está armazenado, o sistema pode virar um problema para você. Isso porque o sistema passa a caminhar em uma linha e a separação física em outra. Os dois precisam caminhar juntos, caso contrário, haverá perda de eficiência, perda de produtividade e atraso das entregas. É fundamental que aquilo que está fisicamente no endereço bata com as informações disponíveis no sistema.”

Outro ponto importante de ressaltar – ainda de acordo com Zamboni, da UX Group – é que é possível realizar inventários rotativos sem parar os processos de guarda e de separação. A tecnologia permite isso.

Evitando estas “dores”

Para evitar as “dores” associadas à implementação de um sistema de gerenciamento de depósitos ou CDs, Carvalho, do Grupo Benner lista algumas medidas que podem ser tomadas:

- **Planejamento cuidadoso:** Realizar um planejamento detalhado antes de iniciar a implementação do sistema. Isso inclui definir objetivos claros, identificar requisitos específicos, avaliar os recursos necessários e estabelecer um cronograma realista. Um planejamento adequado ajuda a minimizar surpresas e garantir uma implementação suave.

- **Avaliação de fornecedores e soluções:** Fazer uma pesquisa completa e avaliar diferentes fornecedores e soluções de sistema de gerenciamento de depósitos ou CDs. Considerar aspectos como funcionalidades, integração, su-



Lima, da Zebra: A otimização de estoques permite mais agilidade e menos erros nos processos, garantindo, assim, clientes e colaboradores satisfeitos

porte pós-implementação e reputação do fornecedor. Escolher um parceiro confiável que atenda às necessidades específicas da empresa.

- **Envolvimento e treinamento da equipe:** Incluir a equipe envolvida no processo de implementação desde o início. Comunicar claramente os benefícios do novo sistema e fornecer treinamento adequado para garantir que os funcionários estejam familiarizados com as funcionalidades e saibam como utilizá-las de forma eficiente.

- **Gestão de mudanças e comunicação eficaz:** A implementação de um novo sistema pode exigir mudanças na cultura e nos processos de trabalho. Comunicar os benefícios e objetivos do sistema aos funcionários, envolvê-los no processo de mudança e fornecer suporte adequado para facilitar a transição.

- **Testes e pilotos:** Antes de implantar o sistema em todo o depósito ou CD, fazer testes e pilotos em pequena escala. Isso ajuda a identificar e corrigir possíveis problemas antes da implementação completa. Avaliar o desempenho, a usabilidade e a integração do sistema em um ambiente controlado.



Carvalho, do Grupo Benner: “O investimento em um sistema de gerenciamento de depósitos ou CDs traz benefícios a longo prazo, como maior eficiência operacional e redução de erros”



Zamboni, da UX Group:

“Se você não garantir que o sistema está ligado ao físico, àquilo que está armazenado, o sistema pode virar um problema para você”

● **Suporte contínuo:** Após a implementação, fornecer suporte contínuo aos usuários do sistema. Estar disponível para responder a dúvidas, fornecer treinamento adicional, realizar melhorias e ajustar o sistema conforme necessário. Manter um relacionamento próximo com o fornecedor também pode ajudar a resolver problemas ou desafios que possam surgir. “Seguindo essas medidas, é possível minimizar as ‘dores’ associadas à implementação de um sistema de gerenciamento de depósitos ou CDs e maximizar os benefícios que ele pode proporcionar à efi-

ciência e ao desempenho do armazém ou Centro de Distribuição”, completa Carvalho.

Luz, da Ninecon, destaca que, com um planejamento estratégico para o início do projeto, um desenho com escopo muito bem definido e uma metodologia de implementação adequada conseguimos mitigar esses riscos para que, ao longo do projeto, essas “dores” sejam resolvidas e o projeto tenha êxito em sua implementação.

“É imprescindível mostrar que a mudança vem para algo melhor, oferecer mais possibilidades para as equipes, trazer mais eficiência e oportunidades e que é necessário a cooperação de todos.”

Outro ponto de relevância, ainda segundo o CRO da Sky.One, é a realização de uma análise detalhada dos requisitos e necessidades da empresa antes de escolher uma solução, visando selecionar o fornecedor mais adequado às demandas específicas do negócio. Além disso, a colaboração próxima com o fornecedor é fundamental para garantir uma implantação suave e solucionar eventuais problemas que possam surgir ao longo do processo.

Disciplina e pessoas bem treinadas é a dica de Zamboni, da UX Group. “Dizer para o sistema que coloquei item no endereço ‘A’, sendo que coloquei no ‘B’ é causa de perda de todo o processo. Por isso, todos precisam estar preparados para trabalhar com tecnologia, compreendendo a importância das informações precisas”, ensina.

Lima, da Zebra Brasil, também destaca que o trabalho tem que ser feito com a maior precisão possível, seja ela no recebimento, ao armazenar ou distribuir todo o seu material para as lojas. Pois caso não haja isso, você não consegue dar vazão a um processo rápido para atender na ponta o seu cliente final.

Empresas participantes

EMF Logística – Empresa mineira com 19 anos de atuação no ramo de armazenagem e transportes de insumos e produtos das indústrias farmacêuticas e alimentícias.

Fieldy – Ferramenta de mobilidade e força de vendas, auxiliando empresas em todo o Brasil a venderem mais, integrando seus estoques e ERPs aos fimes de vendas externos e representantes comerciais.

Grupo Benner – Há 25 anos a Benner desenvolve sistemas para simplificar a gestão das empresas. Atualmente, atende diversos setores, incluindo logística, governo, indústria, jurídico, saúde (operadoras, hospitais e clínicas), serviços e turismo.

Ninecon – Oferece soluções de tecnologia em diversas áreas. Seu portfólio abrange desde consultoria e desenvolvimento de software até serviços de infraestrutura e segurança da informação.

Sky.One – Provedor de plataformas tecnológicas que descomplicam o negócio e melhoram a experiência dos clientes, buscando evoluir a forma como as empresas consomem tecnologia. Por meio da tecnologia, leva integração, cibersegurança e serviços financeiros para a rotina de diversos segmentos, como: varejo, serviços, indústria, agronegócio e outras verticais.

UX Group – Hub de soluções de tecnologia, operação e serviços logísticos. Atua como agente de transformação de ponta a ponta nas etapas de venda dos clientes.

Zebra – Seu portfólio varia de software a inovações em robótica, visão de máquina, automação e tomada de decisão digital, tudo apoiado por um legado de mais de 50 anos em soluções de digitalização, rastreamento e computação móvel.

Otimização de estoques nos Operadores Logísticos

Veja a seguir os exemplos de alguns Operadores Logísticos que otimizaram os seus estoques de diversas formas.

Drones na ID Logistics



buscou e implementou uma excelente tecnologia para uma atividade essencial na logística. Essa ferramenta trouxe ganho de produtividade e maior confiabilidade na contagem de estoque, e consideramos que esse tipo de ação é o caminho para uma Logística Sustentável", afirma Leonardo Costa Alquimim, coordenador de Centros de Distribuição da Arcor.

De acordo com **Bruno Giacomo**, gerente de Reengenharia da ID Logistics Brasil, a nova ferramenta é uma solução focada em excelência operacional. "Esse novo mecanismo otimiza o processo de inventário através de uma abordagem inovadora e segura, levando a um rastreamento mais eficiente e agregando mais valor à cadeia de suprimentos. O método anterior de contar o estoque aéreo era lento, trabalhoso, caro e perigoso, pois se utilizava de uma plataforma elevatória para tal", acrescenta Giacomo.

O novo procedimento é simples: o inventariante se dirige ao corredor que será auditado, inicia o voo do drone e começa a realizar a contagem das posições. O aparelho fica na frente da posição e o inventariante captura as imagens do palete e da posição onde ele está armazenado através de uma câmera de alta resolução instalada no dispositivo.

Os resultados se estendem à maior frequência de contagem e confiabilidade de estoque, evitando a necessidade de revisões manuais periódicas e até a interrupção da atividade por completo.

Para otimizar as auditorias do estoque de seus Centros de Distribuição, a ID Logistics Brasil desenvolveu uma solução com base no uso do drone, combinada a um software de imagem. A ferramenta escaneia os códigos de barras ou etiquetas RFID, que informa o WMS Infolog das unidades de cada referência, verificando a ocorrência de desajustes. A novidade já está em funcionamento nas operações logísticas da Diageo, Ambev, Nivea e Arco.

A nova tecnologia, manuseada por um operador por controle remoto, permitiu que a contagem cíclica e o inventário anual tivessem um aumento de produtividade pela capacidade do drone se deslocar de forma mais ágil e registrar facilmente a mercadoria disposta em locais mais altos, que não são facilmente acessados pelos operadores.

Outro resultado importante foi a redução da circulação de pessoas nos corredores de trabalho, possibilitando uma movimentação mais segura dos equipamentos.

"É bastante satisfatório ver uma solução tecnológica sendo utilizada na realização dos inventários em uma operação Arcor. A ID Logistics

Na TPC, uso da IA



"Temos trabalhado na aplicação efetiva da inteligência artificial (IA) dentro do processo produtivo da logística, em especial na predição dos melhores locais para armazenagem dos SKUs, minimizando a necessidade de realização do Slotting (movimentação das posições-paletes para maior eficiência). Outro ponto que temos avançado com a IA é na geração da onda e processo de separação em si, calculando a melhor estratégia e rota para atendimento dos pedidos. Desta forma, a IA consegue auxiliar o WMS TPC, por exemplo, no melhor sequenciamento dos pedidos e como deve ser montado o carrinho para uma coleta Pick to cart."

Ainda de acordo com **Elton Vinnicius Silva Ribeiro**, gerente de sistemas logísticos da TPC, o objetivo final é ter a operação espelhada no mundo virtual (Digital Twin) e com isto poder fazer simulações e análises, antecipando com maior assertividade as necessidades de seus clientes, tais como: Black Friday, Dia das Mães, Natal, projeções de crescimentos, campanhas etc. O WMS TPC tem sido customizado para enviar os dados para a IA que, com base no histórico de cada cliente, devolve uma interface com a sugestão de qual caminho seguir, incorporando-a ao processo operacional do WMS TPC.

"Um dos grandes benefícios da IA

é a maximização da eficiência pelo contínuo aprendizado, pois os dados novos são automaticamente incorporados ao histórico, fazendo com que a IA se adapte constante-

mente à realidade do cliente/operação", comenta Ribeiro. Porém, continua ele, uma das grandes dificuldades está no mapeamento dos processos, defini-

ção dos gatilhos corretos e tornar o sistema capaz de preservar as funcionalidades originais. A IA deve ser um otimizador, não uma dependência.

Na JSL, ferramentas diversas permitem aumento de produtividade

Visando ao aumento de produtividade e automatização dos estoques, a JSL aplica práticas aprimoradas em conjunto com ferramentas mais apuradas de análise, automação e customização. Para ganhos de produtividade, realiza cronoanálises, que consistem em estudos de tempos e movimentos com resultados sincronizados às ações do WMS, com adaptações para ampla aderência às particularidades dos clientes, resultando em estratégias mais refinadas de picking, ganhos em atividades de separação, reabastecimento e otimização de carga e redução do tempo de conferência e embarque.

Aliada a essas práticas está uma melhor eficiência na utilização de equipamentos de movimentação interna por meio de telemetria, otimizando um dos principais gargalos da cadeia.

Sem fugir à essência da JSL, que é "entender para atender", os seus sistemas foram customizados conforme as particularidades de cada cliente. Nas operações mais complexas, foi preciso considerar a necessidade de interfaces com os sistemas do cliente, de forma a garantir fluxo on-line de informações de cada etapa dos processos.

Nos processos de desenvolvimento, foi adotada como estratégia a segmentação de atividades em núcleos especializados ou torres de controle, capazes de estudar



e construir as soluções para cada segmentação aos desafios propostos, além da capacitação de todo o time envolvido em cada núcleo. Além de contemplar totalmente as funcionalidades básicas de um WMS, o sistema da JSL permite total flexibilidade em relação às particularidades de cada operação. Desta forma, com um mesmo sistema, o Operador Logístico consegue atender exigências de clientes dos segmentos alimentício, farmacêutico, siderúrgico, papel e celulose, dentre outros, bem como operações in-house, nas quais utiliza controle de linhas de produção e fluxos internos fabris.

A segmentação em núcleos especializados permite maior detalhamento dos desafios, agilidade nas

soluções e alto grau de personalização no nível de entrega.

Problemas – Levando muito à sério a prática de "entender para atender", a etapa do "entendimento" é sempre a mais crítica e mais importante. Nela, gasta-se mais energia no mapeamento das necessidades, adequações sistêmicas (do lado da JSL e eventualmente do lado do cliente), seguido por extensa agenda de testes em ambiente simulado e, posteriormente, em ambiente de produção. Agenda intensa de treinamentos e velocidade em eventuais correções de rumo completam, de modo geral, as necessidades para que a operação já se inicie performando em alto nível. Logweb

Você sabe como funciona o processo da Revalidação Ordinária da ANTT?

Vimos que no último dia 2 de maio de 2023 entrou em vigor a obrigatoriedade da Revalidação Ordinária da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, por meio da Portaria nº 220. O regulamento é destinado à atualização de dados para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas (RNTRC) por parte dos transportadores e sua frota. Consta-se, ainda, que o prazo para a revalidação será de 10 meses.

Com isso, o setor passou a enfrentar diversas dúvidas para realizar o procedimento e, em nome do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região – SETCESP, separamos aqui algumas informações para saná-las da melhor maneira possível.

Traçando o caminho de como deve ser feito todo o processo, começamos pela consulta pública, onde o transportador realiza a pesquisa, pelo CNPJ da empresa ou número do RNTRC, e verifica se é necessário fazer a revalidação ou não. Posteriormente, ele entra em contato com o posto de atendimento credenciado, assim como o SETCESP, que emitirá o relatório com todas as pendências referentes ao RNTRC.

A partir dessa etapa de verificação, aqui no posto da ANTT no SETCESP averiguamos quais os documentos são necessários e o custo das tratativas para o transportador. Lembrando que, hoje, para este trâmite há uma taxa de R\$ 246,00 e os associados ao SETCESP possuem gratuidade quando as pendências são somente de declaração de capa-

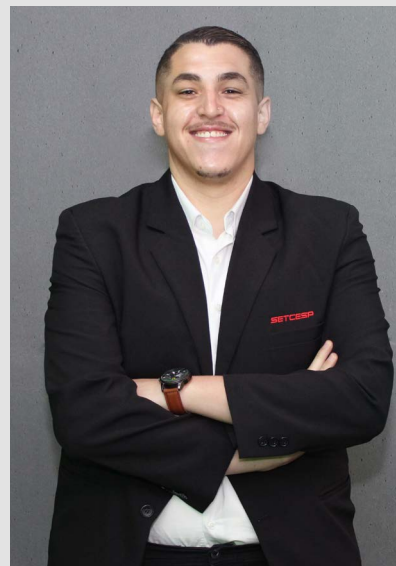
cidade financeira e declaração de idoneidade dos sócios.

Em relação às pendências de placas, é bom reforçarmos que a que mais tem ocorrido é a de contrato de comodato, ou arrendamento. Ela ocorre por dois motivos: quando a empresa está com o contrato vencido ou quando tem um veículo no nome da filial e a mesma não está vinculada ao registro da matriz, com isso, o sistema entende que essa empresa está com o veículo em outra propriedade, por conta do CNPJ. Nesse caso, deve ser emitido um novo contrato, com uma nova data vigente, ou incluir a filial para que também esteja cadastrada.

Em caso de conflitos por placa, também é cobrado o valor da inclusão: para não associados, a taxa é de R\$ 246,00 – se a pendência for relativa aos veículos automotores, o valor é de R\$ 167,50 para veículos implementos. No caso dos associados ao SETCESP, há um desconto de, aproximadamente, 50%.

A principal dica que podemos compartilhar é o transportador entrar em contato o mais rápido possível, por mais que o prazo seja extenso. O fim de ano é bem corrido em qualquer transportadora e pode ficar muito congestionada a regulamentação, resultando em multas, que são por pendência e chegam ao valor de R\$ 750,00 cada infração. Portanto, planejamento para se antecipar é fundamental.

Também é importante a empresa verificar todos os dados que possui no status de revalidação, como endereço, telefone e e-mail. É por



Neves: Quando se trata da Revalidação Ordinária, o mais indicado é se preocupar com o planejamento e realizar todos os passos o quanto antes para estar com o RNTRC válido

lá que a ANTT irá entrar em contato e, quanto mais organizado e atualizado estiver, melhor será o processo para a regulamentação.

Por fim, outra dica é que a empresa não precisa arcar com esse custo de uma única vez, ela pode fracioná-lo. Por exemplo, se você tem 10 pendências de automotor, geramos um boleto neste mês com 5 e outro boleto no próximo mês com o restante. Finalizando todo o pagamento, daremos andamento no processo.

De modo geral, quando se trata da Revalidação Ordinária, o mais indicado é se preocupar com o planejamento e realizar todos os passos o quanto antes para estar com o RNTRC válido. Manter-se em dia com as regulamentações do setor é primordial para ter as atividades com qualidade e sem preocupações.

Caique Neves, coordenador administrativo do SETCESP

Para mais informações, entre em contato com o posto da ANTT no SETCESP pelo e-mail antt@setcesp.org.br ou telefones 11 2632.1064 / 11 2632.1008.

SOLUÇÕES BYD 100% ELÉTRICAS

PARA TODAS AS SUAS MOVIMENTAÇÕES LOGÍSTICAS

TECNOLOGIA
Litio
FOSFATO DE FERRO

 Autonomia para até 3 turnos de operação

 Bateria livre de manutenção

 Recarga rápida e parcial sem efeito memória

 5 anos ou 10 mil horas de garantia na bateria

 Capacidade de carga: de 1,4 a 8 toneladas

 Torres de até 7.000mm

 Recarga fácil sem remoção da bateria

 Consumo de energia 30% menor

 Zero emissão de gases poluentes

 Dispensa sala de baterias



ECB35



P20PS

T50

S14JW

RTR16

ECB18

ECB20/25/27

ECB30/35

ECB50

ECB60/80

GREEN TUG

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



+55 19 3514.2550

11 94232.4368

vendas@byd.com

www.byd.com.br



É hora de mudança. Dos combustíveis fósseis às novas fontes de energia no cenário da logística de transporte

As novas fontes de energia, sobretudo no transporte de cargas, passam a ser prioridade, à medida que soluções energéticas sustentáveis são necessárias, criando responsabilidade social e atraindo clientes que se interessam por iniciativas conscientes.

Assunto tão em voga hoje, a substituição do uso de combustíveis fósseis, particularmente em caminhões e veículos comerciais, leva a diversas opções, principalmente no Brasil. Mas, qual delas escolher? Qual a mais viável?

Para José Alberto Panzan, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte e Cargas de Campinas – Sindicamp e diretor operacional da Anacirema Transportes, ao planejar uma operação de transporte de carga, temos que pensar em obter a melhor relação custo x benefício x responsabilidade com o meio ambiente.

“Hoje temos uma gama de opções de veículos movidos por diferentes fontes de energia. Calculamos a relação custo x benefício, no que tange ao retorno econômico sobre investimento inicial, tangível e não tangível – este, pelo valor adicionado ao serviço prestado ao meio ambiente. Mas devemos também pensar na origem da fonte de energia, seu custo financeiro e ambiental, que às vezes não é levado em conta.

Já para Marcos Azevedo, Head de Sustentabilidade da Bravo Serviços Logísticos, existe um hiato entre a aceleração da demanda por redução das emissões de CO₂

no transporte de cargas e as soluções de tecnologia de veículos e combustíveis que possam ser aplicadas de forma escalável nos curto e médio prazo. “É importante buscarmos as alternativas disponíveis e avaliarmos os resultados nas mais diversas operações”, diz ele, destacando que os veículos elétricos são uma opção interessante, mas ainda encontram limitações de autonomia e capacidade de carga, com aplicação voltada predominantemente à mobilidade urbana e rotas de curta distância. Entretanto, Azevedo acredita que novas soluções devem surgir nos próximos anos que atendam rotas de

longo curso, com veículos com maior capacidade de carga e autonomia.

“Acompanhando as tendências, também percebo um movimento da infraestrutura de recarga nas rodovias que deve se desenvolver rapidamente, com a utilização de carregadores de alta capacidade para carregamento rápido. Aqui na Bravo, embora a característica das nossas operações seja a de longo curso, estamos estudando os veículos elétricos em rotas dedicadas para medir eficiência energética/operacional e avaliar os custos operacionais.”

Já os caminhões movidos a gás são uma boa opção para veí-



culos com grande capacidade de carga, mas ainda encontram limitações de autonomia para rotas de longo curso em função da infraestrutura de abastecimento, prossegue o Head de Sustentabilidade da Bravo.

A medida em que aumente a demanda, a oferta de pontos de abastecimento deve aumentar. Nesta categoria, temos o biometano e o GNV que, embora tenha o gás natural fóssil na sua base, não pode ser dissociado, uma vez que os dois têm as mesmas características e os motores operam da mesma forma. “Embora o GNV gere reduções de emissão de CO₂ com relação ao diesel, que não podem ser desprezadas, o biometano é mais atrativo neste aspecto, já que possibilita reduções bastante significativas – segundo a ABILOGÁS. O desafio no momento é a disponibilidade do biometano a curto prazo, já que tem uma alta demanda para atividades industriais. Entretanto, a produção de biometano está recebendo grande aporte de investimentos e a oferta deve aumentar significativamente nos próximos meses a anos. Na Bravo, já temos a nossa frota de veículos a GNV/biometano em operações dedicadas e rotas de curta distância há cerca



Azevedo, da Bravo, ressalta que é importante perceber que, conforme aumenta a demanda pela necessidade de redução da emissão, a tendência é que isso reflita nos custos

de dois anos e adquirimos maturidade para seguir investindo neste segmento”, diz Azevedo.

Indo para outras opções, lembra ele, existem projetos em desenvolvimento de combustíveis como o HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, ou Óleo Vegetal Hidrotratado) e o diesel de cana que se apresentam como soluções ideais, já que não implicam em alteração no “hardware”, mas existem poucas informações disponíveis sobre a conclusão de projetos que permitam escalabilidade. “É importante acompanharmos a evolução do desenvolvimento e projetos destes combustíveis.”

Existem opções no mercado de conversão de veículos diesel para o modelo híbrido diesel/gás, cuja eficiência energética deve ser analisada para cada tipo de operação. Já na Europa, é possível acompanhar uma aposta forte nos veículos a célula de hidrogênio que devem ser produzidos na segunda metade da década, mas que devem demorar para chegar por aqui, já que o custo estimado é de 3,5 vezes o valor do veículo a diesel convencional. Em termos de tecnologia e redução de emissões, é uma aposta importante, diz o Head de Sustentabilidade da Bravo.

Como parte de sua estratégia global de descarbonização, a CHEP está trabalhando com parceiros em várias áreas para acelerar a descarbonização do processo de logística na América Latina. Cerca de 60% das emissões globais da CHEP são provenientes de serviços de transporte terceirizados, principalmente em caminhões grandes e médios.

“Uma das principais alavancas para alcançar reduções de emissões de caminhões é a transição para combustíveis de baixa emissão, como diesel renovável, biodiesel ou biometano, ou emissões zero, como caminhões elétricos ou de hidrogênio verde. Os caminhões híbridos podem ser uma alternativa a curto e médio prazo, especialmente em trechos de baixo tráfego, visto que podem consumir o dobro de energia em estradas com alta concentração de tráfego”, comenta Marisa Sánchez Urrea, diretora Global de Descarbonização da CHEP.

Ainda segundo ela, as opções disponíveis para substituir o uso de combustíveis fósseis variam de acordo com a região e o país, e devem ser analisadas com base em vários critérios e levando em conta diferentes horizontes de



tempo: seu potencial de descarbonização, capacidade de produção – no caso de biocombustíveis ou combustíveis renováveis –, disponibilidade de uma rede de distribuição ou recarga, custos de investimento e manutenção, fatores operacionais, como distâncias ou tempo de recarga, e a disponibilidade de subsídios ou incentivos.

“Com base nessa análise multicritério, pode-se observar que existem diferentes opções atualmente em diferentes partes do mundo e que podem ser planejadas para possíveis soluções que estão surgindo hoje, mas que devem se desenvolver nos próximos anos, como caminhões elétricos e a hidrogênio verde”, completa Marisa.

Mercado brasileiro

Quando o assunto recai sobre qual destas opções seria mais viável para o mercado brasileiro, Panzan, do Sindicamp, aponta que depende da aplicação e da operação. Veículos elétricos para distribuição urbana, híbridos para operações mistas e biometano/hidrogênio para operações rodoviárias.

“Acreditamos em uma solução composta por várias alternativas, dependendo sempre da disponibilidade da combinação veículo x combustível e das características da operação.”

Ainda segundo Azevedo, da Bravo, os biocombustíveis, sem dúvida, são uma boa opção para o Brasil, devido a nossa vocação para o agro. “O HVO e diesel de cana se apresentam como uma alternativa ideal se tivermos escalabilidade e competitividade em custos, já que são uma solução ‘plug and play’. Entretanto, até que tenhamos uma sinalização de disponibilidade, devemos manter a solução no radar. A utilização do GNV/biometano é uma solução

importante que deve ocupar parte da matriz de transportes e que já está disponível, devendo evoluir nos médio e longo prazos em termos de oferta e infraestrutura de abastecimento.”

A eletrificação da frota é uma boa opção sempre que as características da operação se adequarem à capacidade de carga e autonomia dos veículos. Importante a avaliação energética, operacional e de custos.

Os veículos movidos a célula de hidrogênio também são uma solução importante em termos de redução de emissões, mas que ainda está em desenvolvimento e tem custos não compatíveis com a nossa realidade. “Devemos acompanhar, lembrando que o Brasil tem potencial para a produção do hidrogênio verde em função da sua matriz de energia elétrica ser predominantemente de fonte limpa – hidroelétrica, eólica e solar”, completa o Head de Sustentabilidade da Bravo.

A CHEP está realizando uma análise multicritério das opções mais viáveis em diferentes jurisdições, incluindo o Brasil, para entender a combinação mais atraente de op-

ções a curto, médio e longo prazo. Com base no trabalho realizado até o momento, os caminhões elétricos estão posicionados como uma solução emergente com bom potencial para o mercado brasileiro, dada a matriz energética do país e seu potencial de geração de energia renovável.

“Em janeiro de 2023, a CHEP adicionou um novo caminhão elétrico às suas operações na região de Cuiabá, MT, elevando o total para três caminhões elétricos que transportam produtos da empresa no Brasil. O desafio continua sendo a infraestrutura de carregamento disponível e os altos custos de investimento inicial”, pontua Marisa.

Benefícios

Antes de entrar nos benefícios/diferenciais de cada uma das opções disponíveis, Azevedo, da Bravo, ressalta que é importante perceber que, conforme aumenta a demanda pela necessidade de redução da emissão, a tendência é que isso reflita nos custos.

O veículo elétrico é uma boa solução em termos de emissões, desde que carregado com energia elétri-





Marisa, da CHEP: As opções para substituir o uso de combustíveis fósseis variam de acordo com a região e o país, e devem ser analisadas com base em vários critérios

ca limpa, restando algumas discussões sobre reciclagem, destinação das baterias de lítio e emissões da cadeia produtiva dos veículos.

O biometano é uma solução viável não só pela redução das emissões, como também pelo potencial de produção de gás que conta com fortes investimentos, tanto da origem de aterro como de origem sucroagropastoril. O GNV também é uma opção que depende da infraestrutura de distribuição e a rede de gasodutos.

Outros biocombustíveis, como HVO e diesel de cana, serão excelentes opções quando e se apresentarem com escalabilidade e custo compatível. Os veículos a célula de hidrogênio, embora eficientes em termos de emissão, não parecem ser uma solução neste primeiro momento, que vá funcionar para nosso mercado no curto prazo, relaciona o Head de Sustentabilidade da Bravo.

“Veículos elétricos, pela autonomia e porte de veículos ofertados hoje, para aplicação em regiões urbanas, onde a necessidade de redução da poluição é maior; veículos híbridos, para regiões metropolitanas ou range de atuação de até 200 km, pela redução de poluição e consumo de energia;

veículos movidos a gás metano, biometano ou nitrogênio, para operações rodoviárias, diminuindo a emissão de poluentes, com maior autonomia, comparado aos veículos elétricos.” Esta é a lista de benefícios pautada por Panzan, do Sindicamp.

Marisa, da CHEP, também aponta que os caminhões elétricos têm vários benefícios.

Em primeiro lugar, reduzem as emissões de carbono em cerca de 100% em comparação com um caminhão a diesel convencional, nos casos em que são recarregados com eletricidade 100% renovável. Nos casos em que as baterias são recarregadas com eletricidade da rede, essa redução pode ser menor, dependendo do nível de penetração de renováveis na rede elétrica da jurisdição. “Os caminhões elétricos também são mais eficientes em termos de energia do que os caminhões de hidrogênio verde e reduzem significativamente a poluição sonora. Para alguns segmentos, o custo de propriedade já é igual ao dos caminhões movidos a combustível fóssil e espera-se que a paridade no custo de propriedade para todos os segmentos seja alcançada por volta de 2030.”

A outra opção disponível atualmente em alguns mercados, e como já citado, embora com restrições de produção e distribuição, são os combustíveis alternativos – biocombustíveis e combustíveis renováveis. Segundo a diretora Global de Descarbonização da CHEP, uma das vantagens de alguns desses combustíveis é que eles não exigem mudanças no motor do veículo, evitando, assim, o investimento inicial em um novo veículo. “Espera-se que esses tipos de combustíveis desempenhem um papel na descarbonização progressiva do setor de caminhões nos próximos

VOCÊ JÁ PENSOU EM COLOCAR A SUA EMPRESA, SEUS PRODUTOS E SERVIÇOS EM EVIDÊNCIA?

O que está esperando?
A Logweb
oferece a mais
ampla **cobertura**
e **divulgação**
do setor de
logística, seja
através do
portal, da revista
digital, Canal
no Youtube,
webinar, e-mail
marketing,
podcast, criação
e gerenciamento
de eventos,
newsletter, etc.

Apareça,
divulgue sua
marca.

**ENTRE EM
CONTATO
COM A MARIA,
11 94382.7545**

10 a 15 anos, dando lugar a outras tecnologias, como caminhões elétricos e de hidrogênio verde, a médio e longo prazo.”

Sob a ótica de Vanderlei Rigatieri, CEO e fundador da WDC Networks, empresa de tecnologia focada em vários setores, os veículos elétricos também requerem menos manutenção do que os convencionais movidos a combustíveis líquidos e corrosivos. Se forem abastecidos com energia solar, os ganhos se expandem para a geração limpa do combustível, reduzindo ainda mais a emissão de CO₂ no ambiente, com menos poluição e menor impacto nas mudanças climáticas.

“Em adição, os custos reduzidos dessa geração, ante as facilidades no mercado para instalação de sistemas fotovoltaicos particulares ou empresariais e a possibilidade de incentivos fiscais no acesso aos equipamentos fotovoltaicos, somados às possibilidades de negócio por assinatura (As a Service) – o que diminui o investimento inicial necessário –, apoiam o desenvolvimento da mobilidade elétrica”, ressalta Rigatieri.

Entraves

Alguns dos entraves para a implementação de novos “combustíveis” no mercado brasileiro já foram apontados, mas vale um destaque. O presidente do Sindicamp destaca que o custo inicial de aquisição, a autonomia e a rede de pontos para abastecimento/cargamento impactam de forma direta na utilização e operacionalização de veículos com novas fontes de energia.

“A demanda por soluções de baixo carbono sem dúvida é um fator de aceleração, mas precisamos desenvolver políticas públicas, infraestrutura de abastecimento, buscar mais transparência sobre

a disponibilidade de tecnologias de veículos a médio e longo prazo, bem como sobre o desenvolvimento da matriz energética. Estes são fatores que facilitaríamos a tomada de decisão de investimento por parte dos transportadores”, destaca Azevedo, da Bravo.

Também para Marisa, da CHEP, alguns possíveis obstáculos para a implementação de novos combustíveis no mercado brasileiro podem incluir a falta de infraestrutura de recarga para veículos elétricos, a disponibilidade e a distribuição de combustíveis de baixa emissão, os custos iniciais de aquisição de veículos alternativos, a necessidade de desenvolver normas e regulamentos específicos e a conscientização e aceitação por parte de usuários e empresas. “A infraestrutura de abastecimento ainda é um gap a ser vencido, afinal ainda não é tão comum encontrar estações de recarga para veículos elétricos longe de cidades de grande ou médio porte em um país extenso como o Brasil. A performance das baterias verso um país de grandes extensões limita a utilização dos elétricos. Há questões legais, como regulamentação apropriada que incentive essa transição, também precisamos de mais pesquisas envolvendo mobilidade elétrica. Tivemos um avanço recente, com a aprovação no Senado do projeto de lei 6.020/2019, dentro do Programa 2030 de mobilidade e logística, que cria uma política de incentivo tributário à pesquisa de desenvolvimento da mobilidade elétrica no Brasil”, completa Rigatieri, da WDC Networks.

Poder público

De fato, como comenta Panzan, do Sindicamp, o poder público deveria estimular investimentos em infraestrutura necessária para su-



“A infraestrutura de abastecimento ainda é um gap a ser vencido, afinal ainda não é tão comum encontrar estações de recarga para veículos elétricos”, diz **Rigmatieri**, da WDC Networks



Panzan, do Sindicamp: O uso dos veículos alternativos depende da aplicação. “Elétricos para distribuição urbana, híbridos para operações mistas e biometano/hidrogênio para rodovias”

prir a demanda e capilaridade de pontos de abastecimento/recarga, assim como ofertar benefícios tributários para esses novos tipos de veículos, oferecer legislação criando maior flexibilidade para a mobilidade deles, como linhas de crédito especiais, redução de tributos incidentes na produção e utilização de ativos fixos e móveis. “O Brasil assinou o Acordo de Paris em 2015, comprometendo-se a reduzir, até 2025, suas emissões de gases de efeito estufa em até 37% (comparados aos níveis emitidos em 2005), estendendo essa meta para 43% até 2030. É importante

não só o governo, como também a sociedade civil se organizarem em torno do assunto”, completa Azevedo, da Bravo.

Ainda segundo ele, a demanda pela aceleração de soluções de baixo carbono está se intensificando e é preciso discutirmos entre empresas, entidades de classe e governo, para que sejam estabelecidas políticas públicas adequadas e transparentes que orientem as decisões de investimento dos stakeholders.

Também para Marisa, da CHEP, as autoridades públicas desempenham um papel fundamental na mudança de energia no setor de logística. Por meio da implementação de políticas, regulamentações e medidas de incentivo, o governo pode estimular a adoção de tecnologias e práticas mais sustentáveis no transporte e na logística.



“Há necessidade de avançar de forma célere nessas questões burocráticas que tocam a regulamentação do setor e incentivos fiscais, de pesquisa, a industrialização, como facilitar a implantação das tecnologias do ponto de vista de

impostos sobre equipamentos, seja produção local ou importação de insumos, para que possamos trabalhar essa mudança energética a partir da atualização do parque industrial brasileiro”, finaliza o CEO da WDC Networks.



Mtorres Pack

FILME STRETCH

O FILME STRETCH AJUDA NO ESTOQUE E MOVIMENTAÇÃO DOS PRODUTOS NO ARMAZÉM, PROTEGENDO-OS DE AVARIAS QUE PODEM OCORRER INTERNAMENTE.

O FILME STRETCH MTORRES PROPORCIONA A MELHOR SEGURANÇA NO EMPILHAMENTO DE TODOS OS TIPOS DE CARGAS.



(11) 99270-9373



VENDAS@MTORRESPACK.COM



AVENIDA. LUIZ ALVES CARDOSO SOBRINHO, N° 50, DOS TENENTES - EXTREMA/MG

Montadoras

Veja a seguir o que algumas montadoras de caminhões e veículos comerciais estão fazendo em termos de adaptabilidade às novas necessidades do mercado e de preservação do meio ambiente.

IVECO – A IVECO está comprometida com a descarbonização por meio do programa Brasil Natural Power, que tem como objetivo desenvolver um ecossistema estruturado e soluções de veículos comerciais movidos a combustíveis alternativos, abrangendo cargas e passageiros. Com aporte de R\$ 60 milhões, a iniciativa atende as peculiaridades operacionais do transporte brasileiro. “Destaque para o S-Way 460 NG 6x2 e o Tector 16-210 NG, movidos a biometano e gás natural, e para o eDaily, versão 100% elétrica da linha IVECO Daily. Além disso, a marca introduziu no mercado latino-americano o ônibus elétrico E-Way e o ônibus movido a biometano e gás natural, 170G21. Os modelos promovem rentabilidade para o operador e redução de emissão de poluentes”, comenta Marcus Souza, diretor de Marketing e Portfolio de Produto da IVECO para a América Latina.

No caminho para um transporte mais “verde”, a montadora também celebrou duas importantes parcerias – com a Nikola e a Hyundai. Junto com a Nikola, a IVECO lançou a versão do caminhão movido a bateria (Nikola Tre BEV) e apresentou o protótipo com célula de combustível (Nikola Tre FCEV), previsto para estreitar na Europa em 2024. Em 2021, foi inaugurada em Ulm, na Alemanha, a fábrica dedicada à produção de caminhões elétricos pesados, fruto dessa parceria.

“Outra grande novidade da IVECO é o protótipo da eDaily FCHV, primeiro veículo com célula de combustível, resultado da parceria com



Souza, da IVECO: No Brasil, o uso do GNV tem sido amplamente adotado devido à disponibilidade de reservas de gás no país e à infraestrutura existente para o abastecimento

a Hyundai. A eDaily a hidrogênio se destaca no futuro do transporte em carbono neutro, mostrando o compromisso da marca em investir em soluções sustentáveis que beneficiam tanto o meio ambiente quanto a sociedade”, enfatiza Souza.

E ele continua: É importante ressaltar que a IVECO acredita que a descarbonização do transporte não passa por um único caminho, e, sim, por múltiplas soluções que se adequem às especificidades de cada região, à necessidade do cliente e à efetividade na construção de cidades mais sustentáveis.

O diretor de Marketing e Portfolio de Produto da IVECO para a América Latina também ressalta que a razão de a empresa investir no desenvolvimento e na produção de veículos movidos a combustíveis alternativos, como os a gás e elétricos, está relacionada à busca por uma forma mais sustentável do transporte. No Brasil, dado ao cenário atual, existe ainda um esforço maior para investir em veículos movidos a gás natural veicular (GNV). Souza diz que o uso do GNV como fonte de energia tem sido amplamente adotado devido à disponibilidade de reservas de gás no país e à infraestrutura existente para o abastecimento.

“No entanto, é importante ressaltar que o panorama está evoluindo rapidamente e a utilização de veículos elétricos está aumentando no país. Temos uma matriz energética limpa e diversificada que dá uma vantagem competitiva ao Brasil nos custos de operação desse tipo de veículo”, completa.

Já se referindo aos benefícios, ele destaca que os veículos movidos a propulsão alternativa, como os a gás e elétricos, trazem uma série de benefícios adicionais para os usuários. Além de contribuírem para a redução das emissões de gases poluentes e diversificarem a matriz energética, esses veículos oferecem vantagens econômicas significativas, como a melhoria do Custo Total de Propriedade (TCO) e a redução dos custos de manutenção. “Ao considerar o TCO, que engloba todos os custos relacionados à posse e operação de um veículo ao longo de sua vida útil, os veículos movidos a propulsão alternativa podem oferecer uma economia substancial ao cliente. Os modelos elétricos, em particular, se destacam pela redução dos custos de manutenção. Estima-se que esses custos possam ser até 80%



mais baixos em comparação com os dos veículos tradicionais a combustão interna.”

Esses benefícios são especialmente relevantes para frotas comerciais e empresas de transporte, uma vez que a redução nos custos de manutenção e operação dos veículos elétricos pode resultar em economias significativas ao longo do tempo, além de proporcionar uma maior previsibilidade financeira. Portanto, ao escolher veículos movidos a propulsão alternativa, como os elétricos, os usuários podem não apenas contribuir para um ambiente mais limpo e sustentável, mas também desfrutar de benefícios econômicos consideráveis, diz o diretor de Marketing e Portfolio de Produto da IVECO para a América Latina.

Mercedes-Benz – Como parte da Daimler Truck, a Mercedes-Benz do Brasil naturalmente tem acesso a todas as tecnologias que o Grupo desenvolve para diversos países. Na Europa, Estados Unidos e Japão, por exemplo, há veículos comerciais elétricos a bateria já disponíveis e caminhões movidos a célula de combustível de hidrogênio em de-



Leoncini, da Mercedes-Benz: A vocação do Brasil é para biocombustíveis. “Mas isso depende de uma coordenação do governo federal para apontar os caminhos, para que tenhamos uma solução clara”

senvolvimento e testes avançados. “No momento, mesmo para os países desenvolvidos, essas tecnologias ainda necessitam de fortes subsídios governamentais para serem competitivas. Aqui no Brasil, apresentamos, há dois anos, o chassi de ônibus elétrico a bateria eO500U para uso urbano, que representou a entrada da nossa marca na era da eletromobilidade em veículos comerciais no Brasil”, diz Roberto Leoncini, vice-presidente de Vendas e Marketing Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

Ao mesmo tempo, continua ele, “estamos juntos com os transportadores de carga avaliando todas as possibilidades para uma solução que seja amigável ao meio ambiente, mas que também faça sentido economicamente”.

Sobre outras tecnologias, a montadora acredita na vocação do Brasil para biocombustíveis, ou seja, este é um caminho natural no país, com soluções como o biodiesel e o HVO. “No entanto, isso depende de uma coordenação do governo federal para apontar os caminhos, para que tenhamos uma solução clara para o País”, diz Leoncini.

O vice-presidente de Vendas e Marketing Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil também ressalta que, com o lançamento do eO500U, a montadora tomou a decisão estratégica de apresentar uma solução em eletromobilidade primeiramente em ônibus, mais especificamente no segmento urbano – foi pensando no coletivo e no cenário das cidades.

“Nós temos experiência de 66 anos no Brasil, sempre oferecendo novas tecnologias para o transporte. Com o eO500U, atendendo às demandas dos nossos clientes e da sociedade, acrescentamos ao nosso universo de multifisoluções a tecnologia elétrica. Os ônibus dividem espaço nas grandes cidades com automóveis e pessoas, bicicletas, motos e outros meios de locomoção. Esses lugares estão sendo preparados para receberem novas tecnologias para a mobilidade, levando em consideração a eficiência, o desenvolvimento econômico e a sustentabilidade ambiental.”

Sobre os benefícios que este novo tipo de veículo trás, Leoncini relaciona: alternativas aos combustíveis fósseis, como a eletrificação de frotas e outras tecnologias e inovações, trazem efetivamente ganhos ambientais; em função disso, essas



soluções serão absorvidas pelo mercado e pelas empresas de transporte e logística quando forem viáveis do ponto de vista tecnológico, econômico e estrutural. E reforçando: essas tecnologias ainda necessitam de fortes subsídios governamentais para serem competitivas.

Scania – A Scania vem colhendo muitos frutos desde que anunciou o propósito de liderar a transição para um sistema de transporte mais sustentável iniciado na Europa em 2016 e no Brasil em 2018, quando chegou a Nova Geração de Caminhões, em 2019.

“Oferecemos modelos movidos a gás (GNV ou GNL e/ou biometano). Já superamos os 700 caminhões a gás comercializados. Também já vendemos caminhões movidos 100% a GNL. A maturidade do mercado é essencial para os avanços que planejamos para os próximos anos, e está em plena evolução. O veículo elétrico é o caminho do futuro, mas o ‘Aqui e Agora’ para o Brasil é o gás, especialmente pelo potencial que o país tem de produção. Na Europa, já temos nossas opções elétricas, híbridas e também a gás”, comenta Paulo Genezini, gerente de Sustentabilidade da Scania Operações Comerciais Brasil.

“O veículo a gás é o que mais se aproxima do bolso do transportador. Estamos neste caminho e levando nossos clientes conosco nesta jornada. Infelizmente, são inúmeros desafios até chegar à realidade do elétrico em questões como investimento inicial, geração e distribuição da rede elétrica preparada para alta demanda (frota), geração da energia elétrica (fontes limpas) e descarte ou reciclagem das baterias. O que estamos acompanhando também é o desenvolvimento da cadeia de produção e fornecimento do biometano. O potencial do país de aproveitar restos de alimentos e de produção agrí-

cola, vinhaça da cana, de dejetos de animais e de lodo sanitário é imenso. E tudo isso vira biometano, que é o biogás purificado. Estamos construindo uma parceria muito robusta com os grandes produtores e grandes distribuidores, fazendo e desenvolvendo os chamados ‘corredores azuis’, com os postos tendo o combustível para os caminhões e ônibus. Vale reforçar que é preciso um desenvolvimento para que os postos tenham o bico de alta vazão para agilizar o abastecimento e que ele seja na mesma velocidade do veículo a diesel.”

Hoje – continua Genezini –, pegando a costa brasileira nas principais capitais, “nós já ligamos o Rio Grande do Sul ao Espírito Santo, com os postos na rota. Ainda há uma área de sombra, que está em desenvolvimento, entre o Espírito Santo e Bahia. Mas, da Bahia até o Rio Grande do Norte também já está coberto. A região que estamos começando a avançar agora é a Centro-Oeste. Em fevereiro de 2023 entregamos o primeiro caminhão a gás para a Casa Rota Oeste fazer demonstrações no Estado. O primeiro cliente, Transportadora Fibon, de Rondonópolis, MT, e que atua no Agro, já está conhecendo o veículo em sua operação real. Vem crescendo cada vez mais o interesse dos transportadores e grandes embarcadores. Ou seja, esta procura nos garante uma expectativa muito positiva para os próximos anos. Imaginamos ser possível ter de 10% a 15% da produção anual de caminhões a gás a partir de 2024 ou 2025. Principalmente, se as iniciativas da cadeia do biometano avançarem. Dos produtos vendidos, 85% estão sendo usados na transferência de carga industrializada, sendo produtos de higiene, limpeza, bebidas e alimentos os principais”.

Para o gerente de Sustentabilidade da Scania, é possível reduzir de forma significativa a emissão de gases



Genezini, da Scania: “O veículo a gás é o que mais se aproxima do bolso do transportador. Estamos neste caminho e levando nossos clientes conosco nesta jornada”



Razori Junior, da Volkswagen Caminhões e Ônibus: “Quando falamos de veículos comerciais, tratamos de veículos com rotas pré-planejadas, onde o carregamento é feito no CD dos clientes”

poluentes na atmosfera quando se trata do uso do biometano. Essa redução é de 90%, quando comparada ao uso de veículos a diesel. Os benefícios do uso do gás no transporte também estão ligados diretamente à saúde da população. A redução de óxidos de nitrogênio (NOx) é de quase 90% e de material particulados chega a 85%. Os efeitos são de curto prazo, com um menor índice de doenças cardiovasculares e da perda de produtividade causada por esses poluentes. O biometano pode ser incorporado à rede de distribuição do próprio GNV que já é bastante pulverizada

pelo país, mas sua produção precisa aumentar. O motor do caminhão a gás é Ciclo Otto (o mesmo conceito dos automóveis) e movido 100% a gás e/ou biometano, ou mistura de ambos. Não é convertido do diesel para o gás, tem garantia de fábrica, tecnologia confiável e segura, desempenho consistente e força semelhante ao similar a diesel, além de ser mais silencioso, assegura Genezini. "O modelo se enquadrava nos três pilares sustentáveis: econômico, social e ambiental."

Volkswagen Caminhões e Ônibus

– Esta montadora acredita que o futuro é elétrico, conectado e autônomo.

"Nós lançamos o primeiro caminhão elétrico 100% desenvolvido e fabricado no Brasil, com uma capacidade de produção em larga escala, pouco vista no mundo. Os veículos da VWCO saem de fábrica com conectividade RIO (manutenção e performance) na gestão das frotas. Além dos veículos autônomos já entregues aos nossos clientes", comenta Paulo Razori Junior, supervisor de Marketing de Produto da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Ainda segundo ele, os veículos elétricos trazem muitas vantagens em si. Os caminhões são zero emissões, o que tem um impacto significativo diante dos desafios climáticos que a sociedade tem para enfrentar. "Especialmente quando levamos em consideração a matriz energética brasileira, que é essencialmente mais limpa do que a observada em outros mercados, o ganho ambiental é muito representativo."

Sua eficiência energética é também muito alta quando comparada ao motor a combustão, além da manutenção mais eficiente pelo menor desgaste de diversos componentes, o que favorece o custo total de operação dos clientes, acrescenta Razori Junior.

"Outro ponto é que acreditamos que, quando falamos de veículos comerciais, tratamos de veículos para mobilidade urbana com rotas pré-planejadas, onde o carregamento não precisa ser feito no percurso e, sim, no Centro de Distribuição dos clientes", completa.

O supervisor de Marketing de Produto da Volkswagen Caminhões e Ônibus ressalta, ainda, que o veículo elétrico tem um custo total de operação (TCO) mais vantajoso que os caminhões com motor a combustão. Também apresentam baixíssimo nível de ruído, permitindo a circulação em zonas de restrição, zonas hospitalares ou em períodos noturnos, o que abre novas oportunidades para entregas neste período.

"O Volkswagen e-Delivery tem potência e torque adequados à sua aplicação, o que garante seu alto desempenho nas ruas. É equipado com tecnologia de última geração, sobretudo em itens de segurança como ABS, EBD, assistente de partida em rampa, ESC, entre outros. Sua manutenção também é mais simples. Os modelos da VWCO têm ainda a maior capacidade de carga útil de seus segmentos, entre a oferta de elétricos."

Por fim, a montadora oferece uma plataforma de conectividade, o RIO, que permite o monitoramento e gestão da frota em tempo real, assim como contratos de manutenção exclusivos.

"Para o cliente de seus modelos elétricos, a Volkswagen Caminhões e Ônibus ainda foi mais além: não lançamos apenas o produto, mas todo o serviço envolvido para a sua operação, no que chamamos de e-Consórcio. O cliente pode adquirir juntamente ao veículo, seu carregador e até mesmo contratar o fornecimento de energias mais limpas ou a instalação de infraestrutura", finaliza Razori Junior. Logweb

WEBINARES também estão no foco da Logweb

Algumas das maiores empresas do setor de logística já estão fazendo **parcerias** com a **Logweb** para a realização de **webinars** sobre os mais diversos assuntos. Nós organizamos, divulgamos e fazemos o gerenciamento do evento, **trazendo sua empresa para mais perto dos potenciais clientes.**

**FALE COM
A GENTE**

**ENTRE EM CONTATO
COM Maria:
11 9 4382.7545**

Mundial Logistics Group lança a Mundial Express, serviço de transporte expresso com foco em produto acabado para saúde



"Identificamos que são poucos os players que atuam neste mercado e entendemos que podemos fazer a diferença com qualidade de atendimento, informação e tecnologia", explica Daniela

A Mundial Logistics Group, empresa especializada em soluções completas e inovadoras para toda a cadeia de suprimentos, está lançando a **Mundial Express**, serviço de transporte expresso com foco em produto acabado para a saúde. "A **Mundial Express** nasce focada em oferecer soluções completas para atender todas as demandas do mercado de produtos de interesse da saúde. Trabalhamos em conformidade com as regulamentações e normas do setor para garantir que todas as cargas sejam entregues com a máxima qualidade e segurança, além de integridade. O modal aéreo permite essa agilidade em envios convencionais e expressos", explica Daniela Teixeira, Diretoria Comercial, sobre o novo serviço.


E ela continua: ele foi criado com base na expertise da Mundial Logistics Group, adquirida ao longo de 24 anos no mercado de logística e atuando em indústrias farmacêuticas renomadas, realizando a distribuição de amostras grátis e material promocional em todo o território nacional.

"Identificamos que são poucos os players que atuam neste mercado e entendemos que podemos fazer a diferença com qualidade de atendimento, informação e tecnologia. Já que, para a criação deste novo serviço, foram levados em conta fatores como a estrutura de nossos CDs, o raio de atuação e o formato de nossas operações, o que possi-

bilita a **Mundial Express** ter uma participação maior no mercado deste segmento", diz Daniela.

Por seu lado, Adriana Herrera, Gerente Comercial Divisão Aéreo, destaca que o serviço aéreo pode ser destinado a vários segmentos, "tudo varia de acordo com as necessidades." Alguns segmentos se destacam mais na utilização desse serviço, como biotecnologia, medicamentos, insumos, correlatos, cosméticos e termolábeis em geral.

"Tudo isso é possível porque a **Mundial Express** conta com uma infraestrutura e mão de obra devidamente qualificada. Estabelecemos parcerias com companhias aéreas, frota de agregados e agentes em nível nacional, qualificados e homologados de acordo com as normas regulatórias e sanitárias", esclarece Adriana. E completa: isto resulta em benefícios como agilidade, atendimento personalizado, informação, integridade e tecnologia.

Sobre o que a Mundial Logistics Group espera com este novo serviço, as duas profissionais respondem em uníssono: preencher uma lacuna relacionada à qualidade no atendimento, de forma personalizada, e, assim, buscar uma participação relevante neste segmento. E lembram que "toda a parte estrutural, a validação de parceiros e o time especializado já estão completos. Já estamos em negociações avançadas com importantes clientes". 



Segundo Adriana, alguns segmentos se destacam mais na utilização desse serviço, como biotecnologia, medicamentos, insumos, correlatos, cosméticos e termolábeis em geral

ALUGUEL DE EMPILHADEIRAS é aqui



2,75t



1,6t



1,6t



2,0t



2,5t



até
18,0t



Empilhadeira elétrica retrátil
2,0t - elevação até 13m

Estruturas e vários tipos de negócios no exterior podem facilitar a atuação dos importadores e exportadores

É importante destacar que a escolha da estrutura empresarial dependerá de diversos fatores, como o tamanho da operação, o mercado-alvo, as regulamentações locais, os recursos disponíveis e a estratégia de negócios da empresa brasileira.

Quando se fala em importação e exportação, os trâmites que envolvem estas operações são diversos e exigem conhecimento. Mais ainda, exigem que, no exterior, seja qual for o país, é preciso contar com uma estrutura sólida e bem equipada.

“Para atender aos importadores e exportadores brasileiros no exterior, várias estruturas empresariais podem ser necessárias, dependendo das circunstâncias específicas e dos objetivos comerciais da empresa”, destaca Daniel Batista, diretor de Tax Compliance na Hayman-Woodward, multinacional que oferece serviços como vistos para expatriação, abertura de novos negócios, startups ou expansão de empresas já consolidadas para o exterior, planejamento tributário, gerenciamento de patrimônio, realocação de famílias para outros países, consultoria profissional e recrutamento executivo.

E ele relaciona algumas estruturas empresariais comuns utilizadas por empresas brasileiras envolvidas em comércio internacional:

Escritório de Representação: Um escritório de representação é uma estrutura básica que permite que a empresa brasileira tenha uma presença no exterior, principalmente para fins de representação e pros-

peção de mercado. Geralmente, não é permitido realizar transações comerciais diretas através dessa estrutura.

Filial: Uma filial é uma extensão da empresa brasileira estabelecida no exterior. Ela tem maior autonomia do que um escritório de representação e pode realizar atividades comerciais, como vendas e negociações contratuais, em nome da empresa-mãe.

Subsidiária: Uma subsidiária é uma empresa independente, legalmente constituída no exterior, controlada total ou parcialmente pela empresa brasileira. A subsidiária tem personalidade jurídica própria e pode realizar todas as atividades comerciais de forma autônoma, mas está sujeita às leis e regulamentos locais.

Joint Venture: Uma joint venture é uma parceria comercial entre uma empresa brasileira e uma empresa estrangeira. Nesse modelo, as empresas compartilham recursos, conhecimentos e riscos para realizar um empreendimento conjunto no exterior. As joint ventures podem ser estruturadas como uma nova empresa separada ou como um acordo contratual entre as partes.

Agente ou Distribuidor: Em vez de estabelecer uma presença direta no exterior, uma empresa brasilei-



“Cada empresa deve avaliar suas necessidades, recursos e objetivos comerciais antes de decidir sobre a melhor estrutura empresarial no exterior”, aconselha **Batista**, da Hayman-Woodward

ra pode optar por contratar um agente ou distribuidor no mercado estrangeiro. Esses parceiros locais são responsáveis pela venda e distribuição dos produtos da empresa brasileira no exterior.

Fábrica ou Unidade de Produção: Em alguns casos, especialmente quando há uma demanda significativa e contínua, pode ser vantajoso estabelecer uma fábrica ou unidade de produção no exterior. Isso permite reduzir custos de transporte, aproveitar vantagens competitivas locais e estar mais próximo dos mercados consumidores. “É importante destacar que a escolha da estrutura empresarial

dependerá de diversos fatores, como o tamanho da operação, o mercado-alvo, as regulamentações locais, os recursos disponíveis e a estratégia de negócios da empresa brasileira”, aconselha Batista. Jackson Campos, diretor de mercado farmacêutico e relações governamentais da AGL Cargo – agente de cargas especializado em transporte para a indústria farmacêutica –, também lembra que existem diferentes estruturas disponíveis para atender aos importadores e exportadores brasileiros no exterior e acrescenta, além das já citadas anteriormente, a utilização de empresas de logística. “Estas fornecem serviços de armazenagem, transporte e gerenciamento de carga, corroborando para um melhor fluxo de produtos entre os países.”

Mas, adverte Campos, é importante avaliar cada uma dessas opções com base nas necessidades específicas da empresa, além de verificar as leis comerciais e tributárias do país estrangeiro para garantir a conformidade com as regulamentações locais.

Montagem das estruturas

Pelo mencionado, fica claro que ao montar estruturas empresariais no exterior para atender importadores e exportadores brasileiros, é importante considerar vários aspectos. Batista, da Hayman-Woodward, cita alguns postos-chave a serem considerados:

Pesquisa de Mercado: Realizar uma pesquisa de mercado abrangente para entender as características do mercado-alvo, demanda por produtos/serviços, concorrência, barreiras comerciais, regulamentações locais e preferências dos consumidores. Isso ajudará a tomar decisões informadas sobre a localização e a estratégia de entrada no mercado.



Legislação e Regulamentação: Familiarizar-se com as leis e regulamentações comerciais do país de destino. Isso inclui questões relacionadas a impostos, aduaneiras, licenciamento, proteção de propriedade intelectual, padrões de qualidade, regulamentos trabalhistas e ambientais. Garantir que a estrutura empresarial esteja em conformidade com essas regulamentações. “Também é importante avaliar a relação do país com o Brasil, com base em acordos comerciais e a proteção de investimentos”, acrescenta Campos, da AGL Cargo.

Planejamento Tributário: Compreender o sistema tributário do país de destino e as obrigações fiscais que a empresa enfrentará. Consultar especialistas em impostos internacionais para otimizar a estrutura tributária e minimizar a exposição a riscos fiscais.

Parcerias Locais: Estabelecer parcerias confiáveis com agentes, distribuidores, fornecedores ou parceiros locais pode facilitar o processo de entrada no mercado. Eles podem fornecer conhecimentos locais, redes de distribuição, acesso a clientes e ajudar na adaptação às práticas comerciais locais.

Recursos Humanos: Avaliar a dis-

ponibilidade de talentos locais e as exigências de mão de obra para a estrutura empresarial. Considerar questões como contratação, leis trabalhistas, treinamento, retenção de talentos e diversidade cultural. “É fundamental buscar profissionais que possuam experiência e estejam familiarizados com a cultura e os costumes do país”, completa Campos, da AGL Cargo.

Finanças e Custos: Analisar os custos envolvidos na montagem da estrutura empresarial, como aluguel de escritórios, salários, logística, importação/exportação, registros legais, marketing e promoção. Certificar-se de que a empresa tenha recursos financeiros adequados para sustentar as operações no exterior.

Gestão e Controle: Definir uma estrutura de gestão adequada para supervisionar as operações no exterior. Determinar como a comunicação, o controle e a tomada de decisões serão gerenciados entre a matriz e a estrutura no exterior. Estabelecer sistemas de monitoramento e relatórios para avaliar o desempenho e garantir a conformidade.

Riscos e Contingências: Identificar os riscos comerciais e políticos associados à entrada no mercado

estrangeiro e desenvolver planos de contingência para mitigar esses riscos. Isso pode incluir riscos cambiais, instabilidade política, problemas logísticos, mudanças nas regulamentações, entre outros.

A estas “dicas”, Campos, da AGL Cargo, acrescenta outras;

Objetivos de Negócios: É fundamental definir claramente os objetivos de negócios que pretende alcançar com a operação no internacional. Isso permitirá escolher a estrutura mais adequada que atenda às demandas da empresa;

Escolha da Estrutura mais Adequada: É importante avaliar diferentes opções de estruturas disponíveis e escolher aquela que melhor atenda às necessidades do negócio. Cada estrutura tem suas próprias particularidades, que devem ser analisadas cuidadosamente para tomar uma decisão consciente.

“Considerando esses fatores, a companhia poderá criar uma base estrutural que atenda suas necessidades e objetivos de negócios em conformidade com as leis e regulamentações locais”, diz o diretor de mercado farmacêutico e relações governamentais da AGL Cargo.

Finalidades e benefícios

Batista, da Hayman-Woodward, também aponta que as estruturas empresariais no exterior oferecem uma série de finalidades e benefícios para importadores e exportadores brasileiros. E pontua alguns dos principais:

Acesso Direto ao Mercado: Ao estabelecer uma estrutura empresarial no exterior, os importadores e exportadores brasileiros podem ter um acesso mais direto e eficiente ao mercado estrangeiro. Isso permite uma maior proximidade com os clientes, possibilitando a compreensão das necessidades e preferências locais, adaptando seus produtos ou serviços de acordo.

Expansão dos Negócios: Montar



Campos, da AGL Cargo: É importante avaliar cada uma das opções de estrutura com base nas necessidades da empresa, além de verificar as leis comerciais e tributárias do país estrangeiro

uma estrutura empresarial no exterior é um passo fundamental para a expansão internacional dos negócios. Isso proporciona a oportunidade de explorar novos mercados, aumentar a base de clientes e diversificar as fontes de receita. Além disso, estar presente localmente demonstra comprometimento e confiança aos clientes e parceiros internacionais.

Redução de Custos e Riscos: Estabelecer uma presença local no exterior pode levar à redução de custos e riscos associados ao comércio internacional. Por exemplo, ter uma filial ou subsidiária pode permitir a otimização das cadeias de suprimentos, a eliminação de intermediários e a redução dos custos de transporte e logística. Além disso, ter uma estrutura empresarial localizada em um país estrangeiro pode ajudar a mitigar riscos cambiais e oferecer proteção contra flutuações nas taxas de câmbio. “De fato, a montagem de uma estrutura no em outro país permite a redução de custos com logística e tributos, já que a companhia terá presença local e poderá usufruir de vantagens fiscais e comerciais específicas de cada país”, completa Campos, da AGL Cargo.

Controle e Gestão Eficazes: Ao ter uma estrutura empresarial no exte-

rior, os importadores e exportadores brasileiros podem exercer um controle mais direto sobre suas operações internacionais. Isso permite uma gestão mais eficaz das atividades comerciais, tomada de decisões estratégicas e monitoramento do desempenho. Além disso, ter uma equipe local pode ajudar a estabelecer relações comerciais mais estreitas e a responder rapidamente às necessidades do mercado.

Oportunidades de Parcerias e Crescimento Conjunto: A montagem de estruturas empresariais no exterior pode abrir portas para oportunidades de parcerias e crescimento conjunto com empresas locais. Isso pode incluir joint ventures, alianças estratégicas, acordos de distribuição ou colaborações em pesquisa e desenvolvimento. Essas parcerias podem ajudar a aproveitar o conhecimento local, compartilhar recursos e distribuir riscos, facilitando a entrada e a expansão nos mercados estrangeiros.

Possibilidade de Fabricação Local: Para exportadores brasileiros, especialmente aqueles com uma demanda significativa em determinado mercado estrangeiro, a montagem de uma fábrica ou unidade de produção local pode trazer benefícios substanciais. Isso inclui a redução de custos de produção, maior agilidade na entrega dos produtos aos clientes e a possibilidade de adaptar a produção às preferências e regulamentações locais.

“É importante ressaltar que os benefícios podem variar de acordo com o mercado e o setor de atuação. Cada empresa deve avaliar cuidadosamente suas necessidades, recursos e objetivos comerciais antes de decidir sobre a melhor estrutura empresarial no exterior para suas operações de importação e exportação”, aconselha o diretor de Tax Compliance da Hayman-Woodward.

O diretor de mercado farmacêuti-

co e relações governamentais da AGL Cargo também destaca que as estruturas montadas no exterior pelos importadores e exportadores brasileiros podem trazer diversos benefícios e finalidades, dependendo dos objetivos de negócio da empresa. E, aos já citados, ele complementa com a Diversificação de Riscos: “A montagem de uma estrutura no exterior pode ajudar a diversificar riscos, já que a empresa terá operações em mais de um país, reduzindo sua exposição a um único mercado”. Campos lembra que cada empresa terá objetivos e necessidades específicos ao montar uma estrutura no exterior, e é fundamental considerar todos os fatores para tomar a melhor decisão para o negócio.

Opções

Finalizando este pequeno “compendio”, vale destacar que as estruturas empresariais no exterior oferecem diversas opções de negócios para importadores e exportadores brasileiros. Batista, da Hayman-Woodward, cita algumas das principais opções: **Exportação de Produtos Brasileiros:** Uma das opções mais comuns é utilizar a estrutura no exterior para

exportar produtos brasileiros para o mercado estrangeiro. Isso envolve identificar os produtos com demanda no mercado-alvo, estabelecer canais de distribuição, lidar com questões de logística e gerenciar as operações de exportação.

Importação de Produtos Estrangeiros: Através da estrutura empresarial no exterior, é possível importar produtos estrangeiros para o Brasil. Isso pode incluir a identificação de fornecedores no exterior, negociação de contratos, gestão logística e cumprimento de regulamentações de importação.

Distribuição e Revenda de Produtos: Com uma estrutura no exterior, os importadores e exportadores brasileiros podem atuar como distribuidores ou revendedores de produtos. Eles podem estabelecer parcerias com fabricantes estrangeiros e distribuir seus produtos no mercado local, aproveitando sua rede de contatos e conhecimento do mercado.

Prestação de Serviços: Dependendo do setor de atuação, a estrutura empresarial no exterior pode ser utilizada para oferecer serviços para clientes estrangeiros. Isso pode incluir consultoria, suporte técnico, treinamento, serviços de TI, engenharia, serviços financeiros, entre outros.

Investimentos e Participação em Projetos Locais: Através das estruturas empresariais no exterior, os importadores e exportadores brasileiros podem buscar oportunidades de investimento e participação em projetos locais. Isso pode envolver a criação de joint ventures com empresas locais, investimento em empresas ou projetos existentes, participação em licitações governamentais, entre outros.

Desenvolvimento de Novos Produtos e Tecnologias: A estrutura empresarial no exterior pode ser utilizada para pesquisa, desenvolvimento e inovação. Os importa-

dores e exportadores brasileiros podem colaborar com parceiros locais para desenvolver novos produtos, adaptar tecnologias existentes para atender às necessidades do mercado-alvo ou realizar pesquisas de mercado para identificar oportunidades de negócios.

Criação de Marcas e Expansão de Marketing: Com uma presença no exterior, os importadores e exportadores brasileiros podem trabalhar na criação de marcas e expandir suas atividades de marketing. Isso pode incluir estratégias de branding, publicidade, participação em feiras e eventos internacionais, marketing digital e outras iniciativas para promover seus produtos ou serviços no mercado estrangeiro. Campos, da AGL Cargo, também cita as opções sob sua ótica:

Exportação Direta: A empresa pode exportar seus produtos diretamente para o mercado externo, sem a necessidade de intermediários, aproveitando a sua estrutura no exterior para atender a demanda dos clientes;

Importação: A empresa pode importar matérias-primas e produtos acabados, reduzindo custos e buscando novas oportunidades de negócios;

Investimentos em Produção: a empresa pode investir na produção no exterior, aproveitando mão de obra e matéria-prima local, além de custos reduzidos, dependendo do país; **Investimentos em Novos Negócios:** a empresa pode investir em novos negócios no exterior, por meio de parcerias ou aquisições de empresas locais, por exemplo.

“Cada opção de negócio tem vantagens e desvantagens, por isso é importante avaliar cuidadosamente as condições de mercado, produtos, estratégia e capacidade da empresa antes de tomar decisões”, finaliza o diretor de mercado farmacêutico e relações governamentais da AGL Cargo. **Logweb**



IFOY AWARD 2023: “Oscar da Intralogística” premia seis empresas por inovações

Foi realizada na noite do dia 22 de junho último, em uma cerimônia glamorosa, com cerca de 200 convidados ligados às áreas de negócios, ciência, política e mídia, no Dortmunder U, Ismaning, perto de Munique/Dortmund, na Alemanha, a cerimônia de entrega do IFOY AWARD 2023. O Prêmio Internacional de Intralogística e Empilhadeira do Ano (IFOY), realizado sob o patrocínio do Dr. Robert Habeck, Ministro Federal de Economia e Proteção Climática da Alemanha, é conhecido mundialmente.

O IFOY AWARD homenageia os produtos e as soluções de intralogística mais inovadores do ano. Estabeleceu-se como um indicador de custo-benefício e inovação e é considerado o prêmio de inovação internacional de destaque em intralogística devido ao seu conhecimento técnico. A base da decisão é a auditoria em três etapas – consistindo no protocolo de teste IFOY que compreende cerca de 80 critérios, o IFOY Innovation Check científico e o teste do júri. O fator decisivo é que os indicados não sejam comparados entre si, mas sim com seus aparelhos concorrentes no mercado.

O júri, internacional, é composto por jornalistas especializados. Vale destacar que a Logweb é a única jurada das Américas.

Ganhadores

Em 2023, 21 empresas com 23 produtos e soluções foram finalistas na décima primeira rodada do prêmio. “O júri tomou uma de suas



Veja todos os indicados
ao IFOY AWARD 2023 em:
<https://tinyurl.com/43twmtyw>

decisões mais difíceis em abril, sinalizando por mais tecnologia em logística. Já durante o IFOY TEST DAYS, ficou evidente o excelente nível dos finalistas deste ano, alguns dos quais estão muito à frente de seus concorrentes

no mercado em termos de inovação e benefícios para o cliente. Seus produtos e soluções serão a referência futura para Centros de Distribuição modernos”, disse Anita

Würmsler, presidente executiva do júri do IFOY, durante o evento.

Agilox, Crown, DS Automotion, Hunic e Still receberam, cada uma, um dos cobiçados prêmios de intralogística, enquanto a Jungheinrich venceu em duas categorias.

O IFOY AWARD na categoria "Automated Guided Vehicle (AGV/AMR)" foi ganho pela Agilox com o Agilox ODM. O dolly, que se move de modo omnidirecional, é um robô de logística inteligente para transporte de cargas pequenas. Graças à tecnologia X-Swarm, a solução encontra, de forma autônoma, a rota mais rápida através do ambiente de produção ou logística. Entre outras coisas, o júri destacou as funções autônomas para evitar obstáculos no percurso de forma muito positiva. A vencedora na categoria "Warehouse Truck highlifter" foi a Crown, com a selecionadora de pedidos completamente redesenhada com alcance de 11,2 metros e capacidade de carga de até 1,25 toneladas SP 1500, que pontua em performance, eficiência e ergonomia. O IFOY Innovation Check enfatiza a "ergonomia única com muitas opções de configuração desenvolvidas a partir de estudos diretamente nas instalações dos clientes". Ele também destaca "a utilização em diferentes larguras de corredor, uma operação única ajustável individualmente, bem como o excelente campo de visão".

Na categoria "Software Intralogístico", a DS Automotion levou para casa um troféu pelo seu software Arcos, para veículos. A TI torna possível pela primeira vez ter frotas AGV e AMR dirigindo com base em zona variável entre orientação de faixa fixa, orientação de faixa com prevenção flexível, bem como navegação livre com um único software de veículo flexível (autonomia programável). Segundo o júri, em combinação com a navegação cooperativa, que permite aos robôs realizar

ações evasivas coordenadas, o fabricante oferece uma solução muito eficiente que também pode integrar veículos de outros fabricantes por meio da interface VDA 5050.

Um total de cinco jovens empresas concorreram a um prêmio na categoria "Startup do ano" deste ano. Na disputa acirrada, o Hunic convenceu os jurados na final com o SoffExo Lift. O exoesqueleto passivo é um auxiliar de levantamento e transporte extremamente leve, mas eficaz. Trabalhadores qualificados são apoiados por até 21 por cento ao levantar e transportar cargas. O corpo é aliviado em até 50 por cento. Além disso, movimentos incorretos são apontados ao usuário. Segundo os jurados, o grande salto inovador está no desenho do exoesqueleto exclusivamente de materiais elásticos.

A Jungheinrich venceu na categoria "Especial do Ano" com sua "câmera de garfos addVIEW". A câmera totalmente digital com leitura de código de barras reduz os erros de armazenamento e recuperação. Evita mercadorias registradas incorretamente ou locais de armazenamento no WMS e, portanto, tempos de busca não planejados, devoluções ou perda de mercadorias.

A câmera lê os códigos de barras diretamente no local de armazenamento, compara com as especificações do WMS e marca os compartimentos corretos e incorretos em cores conforme o veículo passa. O reconhecimento é feito no volante. Embora as tecnologias individuais não sejam novas em si mesmas, "a combinação nesta implementação exemplar deve ser considerada altamente inovadora", de acordo com o veredicto do júri.

A Jungheinrich também levou para casa um segundo troféu com o PowerCube, na categoria "Robô de Intralogística". Neste sistema de armazenamento compacto e


automatizado, flexível, rápido e eficiente, o acesso é possível por baixo, permitindo uma manutenção mais fácil e alturas de teto variáveis. O júri destacou várias inovações, incluindo o peso de carga de 50 quilos e uma função de carregamento rápido para operação ininterrupta dos robôs sem tempo de inatividade.

O fornecedor de intralogística STILL ganhou um dos cobiçados prêmios para a transpaleta para operador a pé EXH 16 na categoria "Empilhadeiras para armazém". O modelo faz parte da série EXH 14-20 Plus – elevadores guiados manualmente e derivados com elevação adicional para aplicações de separação de pedidos. O design compacto, juntamente com o novo cabeçote funcional e as melhorias resultantes em termos de operação e características de direção, são classificados como "indubitavelmente novos" pelo IFOY Innovation Check. A EXH mostra assim que as inovações ainda não chegaram ao fim nesta classe de veículos.

A fase de candidatura ao IFOY AWARD 2024 começa em 1 de agosto de 2023.

Patrocinadores

Os patrocinadores do IFOY AWARD são a VDMA Materials Handling and Intralogistics Sector Association e a VDMA Robotics + Automation Sector Association. Os parceiros da IFOY são a Messe Dortmund e a Cascade, fabricante líder mundial de implementos para empilhadeiras. O parceiro de paletes da IFOY é a CHEP, líder global de mercado em pooling de paletes. Parceiro de logística é LTG. O parceiro do trailer é Fliegl Fahrzeugbau.

A sede da organização IFOY fica em Ismaning, perto de Munique. 

Veja o vídeo com lances da premiação em:
<https://tinyurl.com/nhuxahux>

Pandemia trouxe mudanças significativas no transporte marítimo nacional e internacional, e lançou novos desafios

Hoje, pode-se afirmar, de um modo geral, que o setor é um berço de tecnologia e inovação com processos modernos e totalmente automatizados, que reduzem a burocracia e aprimoram o monitoramento e a segurança da movimentação de cargas.

A pandemia do coronavírus afetou a cadeia de logística internacional, com reflexos no transporte marítimo. Embora as operações não tenham sido paralisadas no país, houve aumento do valor do frete e escassez de contêineres, e é importante compreender as razões que levaram a esse desequilíbrio entre oferta e demanda de capacidade.

O crescimento do consumo durante a pandemia foi muito superior ao esperado em diversos setores da economia, e muitos portos sofreram com os efeitos da pandemia, principalmente nos portos na China.

“Apesar dos desafios, os terminais brasileiros operaram com nível muito alto de eficiência. Na DP World, em 2020 tivemos uma queda nos volumes das cargas de importação de contêineres, enquanto o volume de carga de exportação aumentou. Em 2021, a média mensal de 79 mil TEUs ficou 13% acima de 2020. A operação do terminal da celulose consolidou-se em 2021, primeiro ano com operação nos 12 meses. Isso fez com que os volumes tivessem um aumento significativo em relação ao ano anterior devido aos maiores volumes operados, além da maior cotação do dólar em relação ao real. Já em 2022, com a retomada da economia e o

fim das principais restrições, atingimos a marca de mais de 1 milhão de TEUs movimentados (15% a mais em comparação com 2021) e 3,7 milhões de toneladas de celulose embarcadas (15% a mais em comparação com 2021)”, comenta Márcio Medina, diretor comercial da DP World.

E ele continua: “Globalmente, observamos filas de atracação em alguns portos, como o que ocorreu no porto de Los Angeles, acompanhada de acúmulo de cargas nos pátios, atrasos nas operações de

descargas e embarques. A situação fez com que a programação dos navios mudasse e estes chegassem atrasados em Santos, o que comprometeu toda a cadeia de suprimentos. Também é preciso mencionar que, em meio à pandemia, houve a obstrução do Canal de Suez por diversos dias, desarranjando o fluxo de mercadorias”.

Felipe Gurgel, diretor Comercial da Log-In Logística Intermodal, também ressalta que, durante a pandemia, o transporte marítimo nacional precisou se adaptar a



todas as restrições impostas para o controle da Covid-19, passando por mudanças tanto operacionais, no controle de atracações e troca de tripulações dos navios, bem como na organização do trabalho administrativo e comercial das empresas. Todas essas adaptações geraram mudanças de rotinas e processos importantes que, consequentemente, trouxeram aumentos sensíveis de custos para as empresas, de forma geral.

“Neste sentido, o principal desafio era manter o nível de serviço, a produtividade e, principalmente, a saúde e a conexão com nossos colaboradores. Comercialmente, o maior desafio foi manter o relacionamento próximo com os clientes, mesmo à distância. Isso exigiu avanços tecnológicos importantes e de rápida implantação.”

Além disso – continua Gurgel –, houve uma mudança no comportamento de consumo e modo de compra dos brasileiros, fazendo com que toda cadeia logística se adaptasse à nova realidade. “Destta forma, como a navegação possui uma frequência regular e com a possibilidade de proporcionar



Gurgel, da Log-In: O transporte no Brasil ficou mais rápido e desburocratizado, absorvendo de forma irreversível algumas mudanças implementadas na pandemia

um melhor planejamento operacional para a indústria, conseguimos crescer com sustentabilidade. Apesar de todas as dificuldades, o transporte marítimo nacional não foi interrompido em nenhum momento durante a pandemia. Manteve-se a regularidade e o atendimento a todos os mercados no Brasil, garantido a distribuição de produtos de primeira necessidade e medicamentos em um momento tão crítico da economia brasileira e mundial.”

Na visão regional, ele diz que a empresa atua no Trade do Mercosul, realizando transporte marítimo entre Brasil, Argentina e Paraguai, e puderam destacar, primeiramente, a importância de empresas de logística com atuação dedicada a estes mercados. “Os clientes passaram a entender o compromisso que existe na garantia da logística por empresas locais e focadas na região, o que tem gerado maior fidelidade e acordos de longo prazo.”

Ainda na visão logística, foi preciso inovar com ferramentas de acesso online, comunicação mais customizada e pacotes de serviços mais diversos e completos, indo além do “porto a porto” e passando a ter uma logística mais integrada no “porta a porta” ou, até mesmo, nos serviços de 3PL. Do ponto de vista documental, alguns países conseguiram evoluir na eliminação da transação de papéis, priorizando o digital.

Já Fabiano Lorenzi, diretor Comercial da Norsul, destaca que a pandemia elevou a demanda por transporte, sendo o marítimo – principalmente contêiner – um dos mais afetados. Inicialmente, houve um cenário de falta de disponibilidade de ativos no mundo e, com isto, aumento do hire (“uma expressão do mercado que se refere a um valor pela contratação, uma taxa”) dos navios, o que contribuiu para elevar o patamar de fretes praticados na cabotagem, uma vez que os custos são balizados pelos indicadores internacionais.

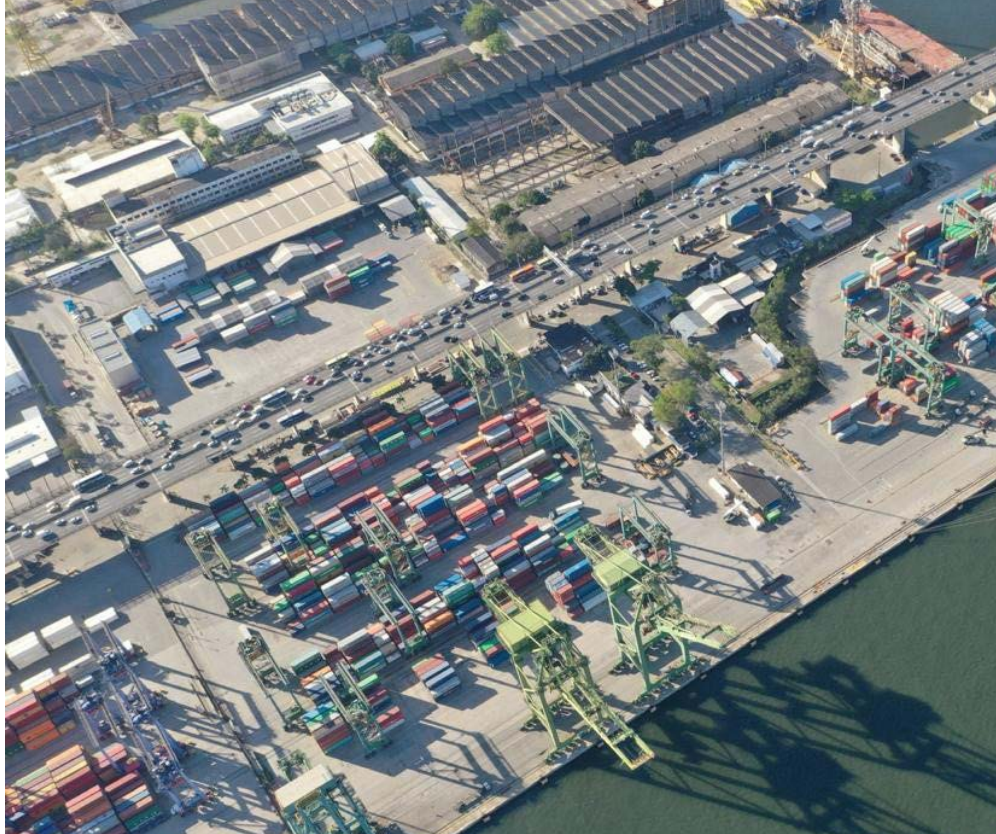
Com o cenário de indisponibilidade de ativos, dentre eles os contêineres, percebeu-se também um interesse dos embarcadores em migrar as cargas anteriormente containerizadas para a cabotagem bulk/break bulk, numa tentativa de garantir previsibilidade de preço e garantia de entrega, argumenta Lorenzi, acrescentando que o cenário mundial também foi afetado



Modal

por este aumento de demanda e alta de custos, principalmente devido à falta de disponibilidade de ativos – então, os impactos foram semelhantes.

“No transporte marítimo e na atividade portuária em geral, assim como na cabotagem marítima e fluvial/lacustre, tecnicamente não houve mudanças significativas, pois exceto por uma breve paralisação, tudo voltou rapidamente às suas origens. Algumas regras geraram certa celeridade a esse modal, mas nada que denotasse um diferencial”, completa, agora, Eduardo Mendes Galo, CCO (Chief Commercial Officer) da Rio Brasil Terminal.



Pós-pandemia

Logicamente, o transporte marítimo no pós-pandemia é bem diferente do de antes, tanto em nível nacional quanto internacional. Como lembra Medina, da DP World, a fim de mitigar os impactos da pandemia e garantir a produtividade, o transporte marítimo participou do ecossistema de inovação que já estava em curso no setor e que repaginou toda a cadeia. “Hoje, o setor é um berço de tecnologia e inovação com processos modernos e totalmente automatizados, que reduzem a burocracia e aprimoram o monitoramento e a segurança da movimentação de cargas. Um bom exemplo é a transformação digital para agilizar operações portuárias, principalmente em Santos.”

Em âmbito global, continua o diretor comercial da DP World, o transporte marítimo ainda enfrenta a persistência dos gargalos na logística. “Como consequência, vemos armadores buscando aumentar a vida útil das embarcações e transportadores e produtores procurando utilizar rotas alternativas e opções de transporte – como o

ferroviário. Também temos impactos diretos da guerra na Ucrânia e das sanções impostas à Rússia, que também têm prejudicado a movimentação de contêineres. Será mais um desafio para o qual os grandes players do transporte de cargas e companhias do setor já devem estar preparados.”

Gurgel, da Log-In, ressalta que o processo de transporte no Brasil ficou mais rápido e desburocratizado, absorvendo de forma irreversível algumas mudanças implementadas na pandemia. Na parte de segurança, algumas normas implementadas no período de pandemia se mantiveram.

“Em relação ao mercado, observamos que o pós-pandemia está se caracterizando pelo aumento na demanda por capacidade no transporte marítimo nacional (cabotagem) com a transferência de novos clientes e produtos do modal rodoviário para o marítimo e multimodal. Este aumento na base de clientes também é explicado por uma tendência das empresas em atender às suas pautas de ESG (Environmental, Social and Governance), buscando, na cabotagem, um modal comprovadamente



Lorenzi, da Norsul, acredita que o transporte marítimo nacional seguirá o desafio de resolver gargalos diversos para se consolidar no país, complementando outros modais

mais sustentável, devido às reduzidas emissões de CO₂, que podem chegar a 80% a menos se comparado ao transporte rodoviário, em alguns trechos. Tivemos também um grande avanço tecnológico, uma vez que hoje podemos atender os nossos clientes com mais agilidade.”

Já o Mercosul, continua o diretor Comercial da Log-In, segue muito bem consolidado com crescimento de share de mercado e um nível de serviço muito reconhecido pelos clientes. Durante a pande-



mia, em razão de diversos fatores, como retenção de produção na China, devido às paralisações por conta do Covid-19, acidente com um navio no canal de Suez, restando por meses grande número de embarcações naquela região, bem como a dificuldade na redistribuição de equipamentos (contêineres) no mundo, houve um aumento expressivo nos fretes internacionais, principalmente nas rotas mais importantes do mundo, como EUA, Europa e Ásia. Com isso, os grandes players redirecionaram seus navios e equipamentos para estes trades principais, deixando de atender com a mesma qualidade os trades do Mercosul.

“Enquanto isso, a Log-In, que é um armador regional, manteve a regularidade no atendimento ao serviço do Mercosul, assim como estabilidade nos níveis de frete. Foi uma oportunidade também de ampliar o atendimento do serviço feeder, que teve maior volume devido ao atraso e omissão de portos por embarcações de serviços internacionais, que deixavam seus contêineres para que os armadores regionais, como a Log-In, realizassem o transporte marítimo nos trechos

complementares. No pós-pandemia, com a regularização da oferta de embarcações no mundo, assim como dos níveis de frete, gradualmente, estamos observando a volta ao mercado desses operadores não regionais”, diz Gurgel.

A pandemia tanto expôs fragilidades já existentes nas cadeias logísticas (o transporte marítimo incluso), quanto acelerou o aparecimento de novas condições adversas, que, ao longo dos últimos anos, vem se reequilibrando. “Diversos gargalos operacionais, como indisponibilidade de equipamentos, longas filas, omissões de atracação e outros. Este cenário despertou a atenção de



Medina, da DP World: A fim de mitigar os impactos da pandemia e garantir a produtividade, o marítimo participou do ecossistema de inovação que já estava em curso

operadores, armadores e transportadores para a necessidade de se organizarem com o intuito de melhorar os processos e se adequarem às mudanças impulsionadas pela pandemia, investindo recursos em infraestrutura, novos ativos, modernização e tecnologia para suas operações”, completa o diretor Comercial da Norsul.

Finalizando esta questão, Mendes, da Rio Brasil Terminal, diz que, no âmbito nacional, poucas mudanças significativas foram sentidas. “Houve recentemente o anúncio

da entrada de um novo player, ainda sem muitos detalhes de sua estratégia, mas o impacto em competitividade é esperado, bom para o Brasil, para o setor e seus usuários.”

No âmbito internacional, o CCO da Rio Brasil Terminal entende como principais mudanças: foco na redução de emissão de carbono dos navios – a chamada descarbonização; alterações de fretes, mas que já retornaram ao patamar regular; investimento em equipamentos de primeira geração para navios e também terminais, com o intuito de tornar as operações mais ágeis; além de algumas regulamentações que foram colocadas em prática, como, por exemplo, a BR do Mar.

Novos desafios

Agora, o setor também enfrenta novos desafios. “Em resposta às interrupções de fornecimento e em antecipação a uma desaceleração na atividade comercial em 2023, as empresas estão focadas em aprimorar sua resiliência a longo prazo com o objetivo de evitar surpresas no futuro. Por meio de mudanças em suas operações comerciais, elas estão se esforçando para descobrir e aproveitar toda oportunidade de crescimento em um cenário de perspectivas pouco animadoras – a OMC projeta que o volume do comércio mundial de mercadorias será de um ponto percentual em 2023, em comparação com 3,5% em 2022”, afirma Medina, da DP World.

A diversificação ainda é a principal abordagem para a reconfiguração da cadeia de suprimentos, mas há uma tendência de regionalização, que reduz o impacto dos custos de transporte e obtém incentivos dos governos.

“Para além de superar os desafios acima, há outro fator que traz uma

grande esperança para as empresas do setor: as práticas ESG dentro de uma cadeia de suprimentos, a fim de atingir menores níveis de emissões, aumentar a eficiência energética e reduzir a pegada de carbono, o que pode melhorar a vantagem competitiva e está ligada a uma recuperação mais rápida pós-crise", completa o diretor comercial da DP World.

Na Log-In tem sido observada uma demanda do mercado por mais capacidade na cabotagem, de forma a absorver as estimativas de crescimento da indústria e os novos clientes que estão migrando para o modal marítimo e para a multimodalidade. "Com as novas possibilidades geradas pela BR do Mar, as empresas de navegação poderão trazer mais embarcações para suprir esta demanda, o que já está acontecendo. Isso mostra uma tendência de crescimento ainda maior nos volumes a serem transportados", diz Gurgel.

No caso da Log-In, continua ele, há um plano de expansão da cabotagem. Foi iniciado um novo serviço para Manaus com o emprego de mais dois navios afretados, considerando as alterações regulatórias positivas trazidas pela BR do Mar. E isso promove mais volume para toda a cadeia logística da cabotagem, e seu atendimento, por si só, trará novas demandas para toda a cadeia.

"O desafio, portanto, está na necessidade de aumentar a produtividade dos terminais para atender essa demanda crescente sem impactar as janelas de atracação nos portos; na redução necessária de custos de praticagem, que impactam sensivelmente os custos fixos do transporte marítimo no Brasil; na garantia de formação e qualidade da tripulação marítima brasileira, exigida nos navios que fazem o transporte nacional; e na desburocratização dos processos

que englobam o transporte nacional, principalmente junto à Receita Federal, e que ainda precisam ser revistos", afirma Gurgel.

No Mercosul, a Log-In tem como desafio a busca de crescimento e atendimento a novos mercados. Com este objetivo, aumentou a capacidade em seu Serviço Atlântico Sul. Além disso, segue em busca de emprego de novas tecnologias, inovação e a manutenção do nível de serviço no Trade do Mercosul.



Mendes, da Rio Brasil Terminal: "Houve recentemente o anúncio da entrada de um novo player, ainda sem muitos detalhes de sua estratégia, mas o impacto em competitividade é esperado"

"Tudo isso dentro de um cenário onde os países ainda seguem lutando para voltar a crescer frente a questões macroeconômicas regionais desafiadoras. Hoje, na Argentina, temos mudanças regulatórias que prejudicam o pagamento dos fretes e envio de dólares aos países de origem dos serviços, e este tem sido, certamente, um grande desafio para todos os armadores e players do comércio exterior argentino." Lorenzi, da Norsul, acredita que o transporte marítimo nacional seguirá o desafio de resolver gargalos diversos para se consolidar no país, complementando os outros modais como o rodoviário, que é amplamente utilizado. A sustentabilidade da matriz de transportes passa por uma maior utilização do



transporte marítimo, combinado com os demais modais. Desta forma, os armadores deverão intensificar ações na busca por melhorias em seus serviços, com foco em melhores práticas ESG, redução de níveis de emissão, digitalização e automatização de seus processos. No caso do transporte marítimo internacional, o diretor Comercial da Norsul diz que os principais desafios também estão associados a uma matriz logística mais sustentável e limpa, o que passa pela utilização de combustíveis mais limpos e uma melhor integração multimodal. Outro desafio deste segmento será a busca pelo equilíbrio entre oferta e demanda. As mudanças ocorridas nos últimos anos, em especial 2021 e 2022, levaram os principais armadores a uma intensa busca por construção de novos navios. As empresas deverão estar atentas ao novo equilíbrio econômico gerado por este aumento de oferta, aliado a mudanças nas cadeias logísticas globais, além de mudanças no perfil de demanda e consumo. A ausência de incentivo à cabotagem por parte do governo pode ser considerada o principal desa-



fio dos armadores, uma vez que vivenciam a disputa de mercado entre transporte marítimo e terrestre, agora com mais um player com um gigante por trás, aponta, agora, Mendes, da Rio Brasil Terminal. Ainda segundo o CCO, o maior desafio é receber navios de grande porte, uma tendência global e que requer investimentos nos portos brasileiros. "Realidade vivida em portos do hemisfério norte."


Empresas Participantes

DP World - É a empresa responsável pela operação de um dos maiores terminais privados multipropósito do Brasil, na margem esquerda do Porto de Santos, SP. Instalado em área estratégica com acesso por via marítima, rodoviária e ferroviária, o empreendimento conta com 1.100 metros de cais e uma área total de 845.000 m² e capacidade de movimentação anual de 1,2 milhão de TEU e 3,6 milhões de toneladas de celulose.

Log-In - O grupo Log-In Logística Intermodal oferece soluções logísticas customizadas, movimentação portuária e navegação de cabo-

tagem integrada a outros modais e serviços, conectando, por mar e terra, o Brasil e o Mercosul. Atualmente, possui uma frota própria de sete navios porta-contêineres com capacidade total de 18.050 TEUs e que oferecem serviços de navegação com rotas regulares, integrando os principais portos do país à Argentina e ao Paraguai. Além disso, a Log-In também administra e opera o Terminal Portuário de Vila Velha, localizado no Porto de Vitória, ES, além de dois terminais intermodais, um em Itajaí, SC, e outro no Guarujá, SP, com operações dedicadas.

Norsul - Uma das maiores empresas privadas de navegação e logística integrada do país, busca ampliar a sua presença na cadeia logística de seus clientes, expandindo sua atuação para conectar outros modais a partir da navegação. Especializada no transporte de granéis secos, líquidos e neo-granéis com cargas homogêneas, gerais e de projeto - tanto na cabotagem como no longo curso - possui a maior quantidade de embarcações do setor privado. No Brasil, suas bases de apoio estão nos estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e Santa Catarina.

Rio Brasil Terminal - Faz parte de uma das maiores empresas portuárias do mundo, a ICTSI - International Container Terminals Service Inc e opera 33 terminais em 20 países. Atendendo aos hubs de importação e exportação que se expandem a sua volta, é capacitada a oferecer serviços para movimentação de contêineres, cargas reefer, cargas de projeto e cargas com classificação IMDG Code, contando com áreas de segregação e armazenagem e dedicadas a esse tipo de carga. Conta, também, com o apoio logístico de REDEX próprio destinado a operações de unitização e pre-stacking de exportação. 

LOGWEB, MULTIPLATAFORMA EM MÍDIA NO SEGMENTO DE LOGÍSTICA

Conteúdo

- por voz
- temporário
- por imagem
- por vídeos
- por textos

Público-Alvo: Canais que te conectam a segmentos e pessoas específicas e eficazes

Canais e Ações: Estratégia típica da mídia segmentada

Conteúdos adaptáveis: De acordo com seu alvo. Cada mídia, um conceito

Orçamento: Ao contrário do que se imagina, estabelecido e aberto, a mídia pode melhorar muito seus benefícios

Somos parceiros: Mostre sua linha de chegada com o cliente, te ajudaremos objetivamente.

CONFIRA
COM A GENTE!

GRUPO
Logweb

Fale com
Maria Zimmermann
11 9 4382-7545
maria@logweb.com.br

www.logweb.com.br

 Portal.e.Revista.Logweb

 @logweb_editora

 logweb_editora

 Canal Logweb

 grupologweb

 logweb

RIOgaleão entrega prêmio a empresas com melhor desempenho logístico no ano passado, em 12 categorias

No 7º Prêmio de Eficiência Logística (PEL), o RIOgaleão – Aeroporto Internacional Tom Jobim prestigiou as empresas que se destacaram por sua performance no Terminal de Cargas em 2022. A cerimônia ocorreu em 22 de junho, no Copacabana Palace, na cidade do Rio de Janeiro, e contou com o apoio da Firjan, além de comemorar também o Dia do Aeroaviário. A Logweb participou do evento, que foi conduzido pelo jornalista Alex Escobar.

A premiação reconheceu 12 setores de mercado, incluindo Automotivo Transporte Terrestre, Instrumentos e Equipamentos Médicos, Farmacêutico, Metal Mecânico e Petróleo & Gás (operações e serviços). Cada empresa vencedora indicou um parceiro nas categorias de agente de cargas, despachante aduaneiro e transportador

rodoviário, que também foram homenageados, destacando a importância de toda a cadeia logística no processo.

Assim como na edição anterior, o PEL 2022 premiou também seis destaques nas categorias Melhor Companhia Aérea, Importador,

Exportador, Agente de Cargas, Despachante Aduaneiro e Transportador Rodoviário.

Neste ano, houve um crescimento de 10% no total de empresas participantes em relação a 2022, alcançando um número de 562 participantes.

Fehring: "Atingimos a marca de US\$ 10 bilhões de importações pelo Teca, o que representa até 25% da entrada de produtos no estado do Rio"



Cada empresa vencedora indicou um parceiro nas categorias de agente de cargas, despachante aduaneiro e transportador rodoviário



GANHADORES DO PRÊMIO DE EFICIÊNCIA LOGÍSTICA 2022

	Segmento	Vencedor	Agente de Cargas	Despach. Aduaneiro	Transport. Rodoviário
1	Automotivo / Transporte Terrestre	Peugeot Citroen do Brasil Automóveis	GEFCO Logística do Brasil	Tito Smart Modal Logistics	Trans Ferrari Express Transportes
2	Diversos	Sociedade Michelin de Participações Indust. e Comércio	DMS Log	DMS Broker	M & MV Realengo Transportes
3	Equip. Instrum. Médicos	Carl Zeiss Vision Brasil Indústria Óptica	Prolink Brasil	Interfreight Logistics	Veloex Logística e Transportes
4	Farmacêutico	Roche Farma Brasil	DSV Air & Sea Brasil	DMS Broker	Rio Lopes Transporte
5	Indústria e Transporte Naval	Siem Offshore do Brasil	AVX Logística	JS Assessoria Aduaneira	Quality Plus Consultoria Encomendas e Serviços Internacionais
6	O&G – operação	Equinor Brasil Energia	Pentagon Logística de Frete Brasil	JS Assessoria Aduaneira	NB Transportes de Macaé
7	O&G – serviços	TECHNIPFMC.	DSV Air & Sea Brasil	JS Assessoria Aduaneira	G. Silva Transportes e Logística
8	Transp. Aéreo	Aero Rio Táxi Aéreo	AGS Cargo	Airways Despachos Aduaneiros	Marcelo Faria Transporte de Carga/ME
9	Químicos	Mane do Brasil Indústria e Comércio	ILS Cargo Transportes Internacionais	ILS Cargo Transportes Internacionais	Transairtruck Transporte e Logística
10	Tecnologia	Globo	DHL Global Forwarding	Task Global Logistics Services	Rick Rio Transportes e Locação
11	Metal-mecânico	Hideo Nakayama Imp. Exp. Com. e Ind.	Giant Cargo	Giant Cargo	West Cargo
12	Têxtil	Zara Brasil Ltda.	Clipper Transportes Internacionais	Clipper Transportes Internacionais	Lordelô Logística e Serviços

Destaques para GE e Globo

A grande homenageada da noite foi a GE Celma, maior empresa do mundo de manutenção de turbinas de aeronaves localizada em Petrópolis, RJ, que é um case de sucesso na operação junto ao RIOgaleão. Além disso, suas bases de funcionamento no Rio de Janeiro são referências internacionais no setor de aviação.

“Nesses 25 anos do nosso Terminal de Cargas, entendemos que quanto mais eficiente fôssemos, mais eficientes nossos clientes seriam e mais negócios poderíamos gerar. Esse trabalho técnico e detalhado permitiu, por exemplo, que a GE Celma desemba-

raçasse 387 motores só em 2022 no RIOgaleão, um recorde histórico para a empresa. Esse resultado fez com que a companhia aumentasse sua competitividade em relação a outras oficinas pelo mundo, obtendo reconhecimento da GE Global”, declarou Leandro Lopes, gerente comercial do RIOgaleão Cargo.

Entre as empresas ganhadoras, a TV Globo se destacou no segmento de Tecnologia como a

mais eficiente em 2022. Seus processos aduaneiros e de liberação de cargas tiveram os menores tempos entre as empresas de todos os segmentos, sendo que em agosto o tempo médio de operação bateu o recorde de 6h54 minutos. No período, a companhia importou cargas como plataformas de sincronização de tempo e frequência, monitores, lentes, cabos e carregadores de bateria de lítio.

DESTAQUES

GE Celma	Caliman Agricola	United Airlines	DHL Global Forwarding	JS Assessoria Aduaneira	Expresso Predileto Transportes, Logística e Armazenagem
Importador	Exportador	Cia Aérea	Agente de Cargas	Despachante Aduaneiro	Transportador Rodoviário

Transporte Aéreo

Motor da economia

Na abertura do evento, o diretor de Negócios Aéreos do RIOgaleão, Patrick Fehring, disse que o aeroporto retomou 80% da sua malha internacional em 2022 e os fretes aéreos caíram expressivamente, estimulando as importações e exportações. "Atingimos a marca de US\$ 10 bilhões de importações pelo Teca, o que representa até 25% da entrada de produtos no Estado do Rio. Isso mostra como o RIOgaleão é um verdadeiro motor da economia da região", ressaltou. (Clique no link e veja o vídeo com o Patrick no [Reels do Instagram da Logweb](#) sobre a importância do prêmio.)

Segundo Alexandre Monteiro, CEO do RIOgaleão, o PEL mostra a rele-

Conduzida pelo jornalista Alex Escobar, a cerimônia ocorreu em 22 de junho, no Copacabana Palace, RJ



vância do RIOgaleão para o desenvolvimento econômico do Rio de Janeiro. "Esse evento sempre me emociona, pois mostra o desenvolvimento desse equipamento que temos a honra de cuidar desde

2014. Estamos olhando para frente com uma malha mais conectada. Não somos apenas um lugar de chegada e partida de passageiros, somos também um local de chegadas e partidas de cargas", disse.

Novo galpão não alfandegado de 20.000 m²



O novo espaço conta com 8 módulos e será inaugurado em julho

Em julho, o Aeroporto RIOgaleão passará a contar com um novo galpão não alfandegado, visando atender a demanda crescente por operações logísticas. Com uma área total de 20.000 m² e dividido em 8 módulos, o espaço é focado em clientes do aeroporto que possuem negócios relacionados à importação e exportação, especialmente voltados para ope-

rações de last mile. Fehring destacou a importância da localização privilegiada do aeroporto, próximo à cidade. "Quando você reduz custos e tempo, diminui também os riscos da cadeia logística", afirmou. Empresas do setor de e-commerce, farmacêutico e aviação, que realizam a manutenção e armazenagem de peças, são alguns dos

possíveis interessados. Além disso, o segmento de exportação de óleo e gás também poderia utilizar os armazéns, otimizando suas operações dentro do aeroporto.

As atividades podem incluir picking e cross-docking ou operações mais complexas. Segundo Fehring, o galpão é flexível e pode ser adaptado de acordo com as demandas específicas de cada usuário. "Um dos clientes do RIOGaleão Log, por exemplo, criou uma câmara fria para atender às necessidades de sua carga. A climatização de todo o ambiente também é possível, dependendo do tipo de carga que será operada no local", explicou.

O complexo do RIOgaleão conta atualmente com galpões para importação, exportação e cargas domésticas, além do RioGaleão Log. O investimento para a construção do novo galpão foi realizado pela Hire Capital. O anúncio foi feito durante a cerimônia de entrega do PEL. [Logweb](#)

Modern Logistics

A Modern Logistics anuncia a nomeação de Cristiano Koga como seu novo CEO. Ele assume o cargo sucedendo o CFO Mario Fernandes, que vinha ocupando o cargo de CEO interinamente e continuará sua função como CFO e também assumirá a posição de CTO (Chief Transformation Officer), além de integrar o Board of Directors da empresa junto com Koga. Este, por sua vez, tem 23 anos de experiência em atividades de Conselho, C-Level, gerenciamento geral, comércio internacional, cadeia de suprimentos e indústria de transporte marítimo em organizações multinacionais (América do Norte, América do Sul e Europa), em várias funções seniores. Atuou por 10 anos na Fedex, como VP da Fedex Express e VP da FedEx Logistics; anteriormente ocupou o cargo de diretor regional América do Sul da Penske Logística e vários cargos de liderança na Panalpina no Brasil e na América Latina. A Modern Logistics anuncia ainda outras novas contratações. Filipe Ricardo Araújo assume como Chief Commercial Officer (CCO) e Tarcísio Fernandes é o novo diretor de Tecnologia e Inovação da empresa. Araújo tem mais de 20 anos de experiência no mercado de transporte e logística, predominantemente na área comercial, com liderança bem-sucedida em projetos e equipes de alto desempenho. Antes da Modern Logistics, era diretor comercial na FedEx e também atuou em cargos de alta liderança em empresas como TNT Mercúrio e Braspress. Fernandes, por sua vez, conta com quase 25 anos de atuação como principal executivo de tecnologia em grandes empresas nacionais e multinacionais, nos segmentos de Food Service, Supply Chain e Transporte e Logística. Entre suas experiências mais relevantes, trabalhou na DHL, Martin Brower e P&G.

DHL Supply Chain

A DHL Supply Chain, unidade responsável por contratos logísticos do Grupo Deutsche Post DHL, anuncia mudanças em sua equipe regional. Javier Bilbao, atual líder da América Latina, foi nomeado CEO da DHL Supply Chain na região Ásia-Pacífico, a partir de 1º de setembro de 2023. Em seu lugar, Agustín Croche, atual presidente da DHL Supply Chain México, assumirá o cargo de CEO da América Latina. Croche ingressou na DHL Supply Chain em 1997, como parte do setor automotivo da empresa no México. Desde então, ocupou cargos de crescente responsabilidade em áreas como operações, desenho de soluções e desenvolvimento de negócios em diferentes países da América Latina, incluindo Chile, Argentina, Brasil e México. Em 2015, assumiu o cargo de presidente da DHL Supply Chain no México. Ele inicia sua gestão na América Latina a partir de 1º de julho de 2023, e fará parte do Board Global da DHL Supply Chain. Bilbao, por sua vez, iniciou sua carreira no Grupo Deutsche Post DHL no ano de 2000 no Reino Unido e, desde 2017, ocupa o cargo de CEO da

DHL Supply Chain América Latina, além de ser membro do Board Global da divisão. Ele assume a liderança da empresa na região Ásia-Pacífico sucedendo Terry Ryan, que está se aposentando após 40 anos no Grupo Deutsche Post DHL.

Thermo King

Patrícia Corrêa Abdalla é a nova gerente de marketing para América Latina da Thermo King, considerada líder mundial em sistemas de temperatura controlada para transporte e empresa do Grupo Trane Technologies®. Com a nova função, Patrícia passa a se reportar diretamente ao vice-presidente da Thermo King na América Latina, Ivan Collazo. Formada em engenharia mecânica pela Universidade Mackenzie, a nova gerente de marketing da Thermo King dedica-se às questões relacionadas à equidade e liderança feminina. Além disso, é autora do livro "Carreira Feminina – um projeto colaborativo", produzido em parceria com o HubMulher e com o apoio da ONU Mulheres. O livro conta ainda com o prefácio de Clara Piloto, diretora do MIT Professional Education.

Abradilan

Completando 25 anos de atuação, a Associação Brasileira de Distribuição e Logística de Produtos Farmacêuticos – Abradilan também conta com nova diretoria, para a gestão de 2023 a 2025.

• Presidente:

Juliano Cunha Vinhal
Meditem Comércio e Representações

• Vice-Presidente:

Vinicius Casimiro Carneiro Andrade
Orgafarma – Organiz. Farmacêutica

• Diretor Financeiro:

Jony Anderson Tavares de Sousa
Emefarma Dist. de Prod. Farmacêuticos

• Diretor de Relações Institucionais:

Marco Aurélio Alves Melo
Grupo MTF

• Diretor Secretário:

Aclair José Ferreira de Machado
Neosul

• Diretor Secretário Adjunto:

Ubiratan Lessa Novelino Junior
American Farma

• Diretor Executivo:

Vinicius Dall'Ovo

• Diretor Executivo de relações institucionais:

Ivan Coimbra

PACCAR Parts

A PACCAR Parts, uma divisão do Grupo PACCAR que distribui produtos sob as marcas DAF, Kenworth, Peterbilt, peças genuínas PACCAR e TRP para todas as marcas de caminhões, reboques, ônibus e motores no mundo, anuncia uma série de mudanças na estrutura regional para a América do Sul, inclusive no Brasil. Rafael Simoni é o novo diretor de Vendas Brasil. Há oito anos no Grupo PACCAR, ele é graduado em Administração com ênfase em Comércio exterior (Comex) pela Faculdade Internacional de Curitiba (FACINTER) e possui MBA em neuroestratégia pela ESIC. Com passagem pela UPS, Volkswagen e Scania, o executivo também foi gerente regional de vendas na DAF Caminhões do Brasil. Outras áreas estratégicas da companhia também passaram por alterações. Thiago Prestes é o novo diretor de Marketing & Business da PACCAR Parts América do Sul. Há quatro anos na empresa, ele é graduado em engenharia mecânica automobilística pelo Centro Universitário FEI e possui MBA em Gestão Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). Atuou em empresas como Magneti Marelli, Festo, Donaldson Filtros e Cummins. Recentemente, ocupou a posição de Gerente de Marketing de Produto na PACCAR Parts Brasil. Para a Diretoria de Operações da PACCAR Parts América do Sul foi nomeada Elisângela Portela. Há 10 anos na empresa, ela atuava anteriormente como Controller na PACCAR Parts Brasil. Com passagens também pelas empresas Contitech e Tetra Pak, Elisângela é graduada em administração de empresas e contabilidade, pela Universidade de Ponta Grossa e pela UniCesumar,

respectivamente. Também possui especialização em finanças corporativas pela Universidade Federal do Paraná e MBA em controladoria, finanças e auditoria pela FGV.

VLI

A VLI – companhia de soluções logísticas que engloba as ferrovias Norte Sul (FNS) e Centro-Atlântica (FCA), além de terminais intermodais, que unem o carregamento e o descarregamento de produtos ao transporte ferroviário e termi-

nais portuários situados em eixos estratégicos da costa brasileira – anuncia a escolha de Gustavo Pimenta como novo presidente do Conselho de Administração, para mandato de um ano. Pimenta é vice-presidente executivo de Finanças e Relações com Investidores na Vale e sucede a Luciano Siani no desempenho da função. O executivo tem sólida carreira em companhias multinacionais, tendo exercido previamente à sua passagem pela Vale o cargo de CFO Global na AES Corporation. Formado em Eco-

SETCERGS

Já foi eleita a nova diretoria do SETCERGS – Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Estado do Rio Grande do Sul para o período de 2023/24.

• Presidente:

Sérgio Mário Gabardo
Transportes Gabardo

• Vice-Presidente de Transportes:

Diego Tomasi
Tomasi Logística

• Vice-Presidente de Logística:

Roberto Dexheimer
Dex Soluções Logísticas

• Vice-Presidente de Transp. Intern.:

Nadressa Scapini
Scala Transporte e Administração

• Vice-Presidente Institucional:

Marcelo Pellenz Dinon
Dinon Transportes

• Vice-Presidente de Respons. Social:

Gustavo Afonso Bernardini
Transportes Edini

• Vice-Presidente de Patrimônio:

Manoel Renê Cardoso de Mesquita
Modular Transportes

• Diretor de Gestão:

Roberto Machado da Silva
Rodagro Transporte e Logística

• Diretor Financeiro:

Antônio Carlos Bebber
Transportes Bebber

• Diretoria Efetiva:

- Etiane Clavijo
Cooperativa de Transporte de Produtos Líquidos: Cooperlíquidos

- Vinicius Reiter Pilz
Reiter Transportes e Logística

- Carlos Henrique Mähler
Transportadora Mahler

- Rodrigo Michelon
Rodocell Transporte e Logística

- Lucas Holderle
Transportes Pratavera

- Eduardo Luiz Richter
Transportadora Transvr

- Delmar Albarello
Troca Transportes

- Betina Kopper
Olinda Transportes

- Marcelo Garcez
Transportes Silveira Gomes

- Jeancarlo Giovanella
Giovanella Transportes

• Conselho Fiscal:

- Alexandre Kieling
Kodex Logística

- Gerson Guterres da Silva
GMLOG Transportes

- Jeferson Cardoso da Silva
Justo Silva Transportes


nomia pela Universidade Federal de Minas Gerais e com mestrado em Finanças e Economia pela Fundação Getúlio Vargas, Pimenta foi também vice-presidente de Estratégia e Fusões e Aquisições do Citibank, em Nova York, além de ter sido membro de diversos conselhos de empresas, como AES Gener (Chile) e AES Clean Energy (EUA). A VLI anuncia, ainda, a permanência de Mônica Stefanini Herrero como conselheira independente no Conselho de Administração. A posição, criada em maio de 2022, é um avanço que coloca a VLI como uma referência no rol de companhias de capital fechado, uma vez que não possui obrigação legal ou regulatória de ter membros independentes no seu Conselho de Administração.

ABC Cargas

Visando aumentar e profissionalizar ainda mais seus processos internos, a ABC Cargas – empresa atuante no transporte de cargas pelo Mercosul – contratou Marcelo Cesar Gonçalves como diretor de logística e projetos de Tecnologia da Informação. Com mais de 30 anos de experiência na área de Logística, ele é formado em Administração de Empresas, com MBA pela Universidade de São Paulo – USP e Fundação Dom Cabral, possuindo vasta experiência em Supply Chain nacional e internacional e em diversos Projetos em Tecnologia de Informação visando melhorias operacionais para o fluxo logístico. Gonçalves já atuou como

diretor de Operações Logísticas e Head de Projetos de TI em empresas como Veloce, Tegma, Multilog e Ryder Logística.

Tellus

A Tellus, gestora de fundos imobiliários, anuncia a chegada de Marcelo Guerra para liderar a área de Fils de logística e infraestrutura. O profissional possui mais de vinte anos de carreira no mercado financeiro, com passagens pelas áreas de financiamento de projetos de infraestrutura em bancos como Santander e Votorantim, bem como private equity. Além de liderar a gestão de fundos fechados, ele também assume o SDIL11, veículo listado na B3. A experiência de Guerra com real state começou ainda nos bancos, quando participou de financiamentos para empreendimentos como o do Shopping Metro Tucuruvi e do Estádio do Mineirão. Depois de uma temporada fora do Brasil, quando concluiu seu MBA na London Business School, retornou ao País e atuou na área de private equity de energia e infraestrutura na Actis. Os fundos da Tellus focados em logística já construíram mais de 90.000 metros quadrados de parques industriais com mono e multifocatórios. Os ativos estão localizados em importantes rodovias do país, entre Rio de Janeiro e São Paulo. O portfólio está dividido em três veículos, sendo um deles o SDIL11, listado na B3 desde 2012 e co-gerido ao lado da Rio Bravo. 

Byd.....	31
Canal Logweb.....	19
Energys	11
Globalbat.....	5
Logweb.....	35
M Torres	37
Multimídia Logweb ..	4ª Capa
Multiplataforma Logweb ..	55
Podcast Logweb	17
Retrak	43
Veloe Go.....	2ª Capa
Webinares Logweb	41

Logweb: várias mídias, para a máxima informação ao leitor

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

Portal, Facebook, LinkedIn, Canal Logweb no YouTube, podcast, newsletter, e-book, Telegram, Twitter e Instagram.

É só acessar. Está tudo **facilmente disponível.**



A plataforma Multimídia da **LOGWEB** (www.logweb.com.br) está com muitas novidades!

Venha divulgar a sua marca em um segmento em **plena ascensão**.

Você pode participar em nossa plataforma com banners na newsletter e no portal com 500.000 acessos, revista on line e nas matérias **divulgadas em todas as redes sociais**.

Vamos conversar?

Temos o plano adequado a sua empresa.

Estamos te esperando.

Comercial

**maria@logweb.com.br e
Whatsapp: 11 94382.7545**