

REVISTA **Logweb** Digital

| www.logweb.com.br | edição nº 30 | Maio 2019

GESTÃO DE CARGAS FRACIONADAS

*Diversos itens, de
diversos clientes, em
um mesmo veículo,
impõem desafios*

MEIO SÉCULO DE INOVAÇÃO

Este ano a Tegma completa 50 anos atuando como um dos principais operadores logísticos do Brasil. Venha visitar nosso stand na Intermodal 2019 e conhecer nossas soluções logísticas!



19 a 21 de março de 2019



São Paulo Expo - SP - Brasil

13h às 21h

Rua 17 - Stand 36



www.tegma.com.br

Siga a Tegma nas redes sociais:



/tegmagestaologistica



Os desafios da gestão da carga fracionada

O título acima é o destaque (capa) desta edição digital de *Logweb*. Na matéria, são detalhadas as mudanças na logística em decorrência deste tipo de carga – incrementado, sobretudo, pelo e-commerce –, os desafios e as tecnologias empregadas aqui, como a Internet das Coisas e o Business Intelligence.

Ainda com foco na tecnologia, esta edição inclui matéria sobre o uso de robôs para manipulação de embalagem secundária, embalagem final ou na paletização. Uma tendência, em virtude de a indústria precisar produzir um maior mix de produtos com menor prazo de entrega, melhor qualidade e menor custo.

Ainda entre os segmentos que integram esta edição o leitor vai encontrar a logística no agronegócio – com foco na armazenagem de grãos e notícias do setor – e também o Modal Marítimo, com destaque para o uso da ferrovia no Porto do Itaquí.

E tem mais: case sobre a aplicação do modelo SCOR e do Fulfillment ao processo de logística reversa, matéria sobre a mudança no despacho com a Declaração Única de Importação (Duimp) e várias notícias sobre operações logísticas e intralogísticas. Aproveite.

Os editores

4 relato técnico - case
A aplicação do modelo SCOR e da metodologia do fulfillment ao processo de logística reversa: é possível essa integração?

6 logística no agronegócio
Armazenagem de grãos deve apresentar déficit em 2019. Mas há previsão de investimentos em silos

12 capa
Diversos itens, de diversos clientes, em um mesmo veículo, impõem desafios na gestão de cargas fracionadas

16 especial
Uso de robôs no segmento de embalagens se apresenta como tendência

17 legislação
Mudança no despacho com a Declaração Única de Importação agiliza comércio exterior

18 Modal Marítimo

23 operações logísticas e intralogísticas

26 fique por dentro

Baoli	9	Retrak.....	3ª Capa
Bauko	5	RTE Rodonaves.....	7
Brasil Log	15	Tegma	2ª Capa
Fispal.....	11	TGA	13
Fronius	19	Top do Transporte ..	4ª Capa
Logweb	21		

REVISTA
Logweb
Digital

Edição nº 30 | Maio 2019

Os artigos assinados e os anúncios não expressam, necessariamente, a opinião da revista.

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

Redação, Publicidade, Circulação e Administração

Rua Engenheiro Roberto Mange, 353
13208-200 - Anhangabaú - Jundiaí - SP
Fone/Fax: 11 3964.3744 - 3964.3165

Diretor de Redação

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

Redação

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

Diretora Executiva

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

Diretor de Marketing

José Luiz Nammur
jlnammur@logweb.com.br

Diretor Administrativo-Financeiro

Luís Cláudio R. Ferreira
luis.claudio@logweb.com.br

Administração

Wellington Christian Borsarini
admin@logweb.com.br

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

Diretora Comercial

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

Gerência de Negócios

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

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

Diagramação

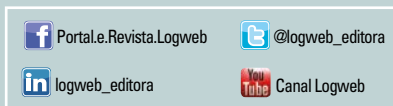
Alexandre Gomes



Download do app



Download do app



A aplicação do modelo SCOR e da metodologia do fulfillment ao processo de **logística reversa**: é possível essa integração?

O crescimento acelerado e desorganizado das organizações, a grande necessidade de produtividade e eficácia por resultados, o dinamismo mercadológico e a alta competitividade foram fatores que contribuíram diretamente para as atuais demandas de mercado, gerando reflexos em diversas áreas organizacionais, sobretudo nos processos logísticos das organizações.

Em função deste contexto torna-se necessário um controle ainda maior dos processos logísticos, a fim de garantir a eficácia das operações. E nesta proposta o Modelo SCOR (Supply Chain Operations Reference – Referência das Operações da Cadeia de Suprimentos) e a metodologia fulfillment começam a ganhar destaque na gestão das operações logísticas. Mas, partindo do pressuposto destas metodologias cabe um questionamento: É possível integrar essas metodologias ao processo de logística reversa?

Ao realizar uma pesquisa de caráter exploratório na Empresa Alfa, foi possível demonstrar que essa integração é possível, porém, é constituída de inúmeros desafios. A Empresa Alfa é uma distribuidora de produtos químicos fundada em 1985 e que atualmente trabalha com o Modelo Scor e o fulfillment integrado ao sistema de logística reversa. Os seus principais produtos são: ácidos, solventes, álcool, querosene, hipoclorito, hidróxido de sódio e produtos químicos em geral. O processo de logística reversa da empresa opera por meio da coleta de vasilhames para o reaproveitamento ou descarte adequado. Atualmente a empresa atende toda a região de Minas Gerais, São Paulo e Espírito Santo.

Na proposta desta pesquisa entrevistou-se o gerente de logística da empresa que atua na empresa há 12 anos e está há cinco anos no cargo gerencial. É graduado em Administração e especialista em gestão empresarial e há 19 anos atua no setor de logística, possuindo uma grande experiência, o que credibiliza este processo empírico.

Durante a entrevista foram apontados alguns desafios e dificuldades, evidenciando o risco de se trabalhar com produtos químicos, a dificuldade de atendimento no prazo das coletas de bombonas junto aos clientes, ocasionado a partir da limitação das frota, o rigoroso controle diário dos indicadores, o desafio de atender com rapidez e atingir as metas e as perdas geradas no ambiente de trabalho. O relato a seguir evidencia essa proposta: “trabalhamos com distribuição de produtos químicos e isso requer que os nossos processos estejam integrados à segurança de todos. O nosso desafio é que não pode-

mos falhar... a legislação nos exige a coleta das bombonas de produtos químicos. Isso requer um desafio logístico imenso. Por algumas vezes não conseguimos realizar as coletas dentro dos prazos... O SCOR é uma boa referência para nós, mas requer um controle muito incisivo das práticas. Só nesta perspectiva trabalhamos com 10 indicadores que precisam ser acompanhados diariamente”, diz o gerente de logística.

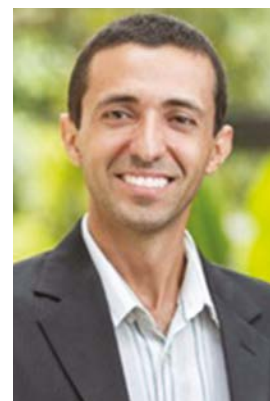
Ainda evidenciaram-se os seguintes relatos: “Atualmente, o nosso maior desafio é atender com rapidez e atingir as metas referentes aos custos operacionais, que muitas vezes são reflexos das perdas... trabalhamos com a logística reversa de nossas embalagens. Uma embalagem de ácido, por exemplo, não pode ser descartada ao ar livre e em lixeiras convencionais. Temos um planejamento de coleta conforme solicitação dos nossos clientes. Um dos problemas que temos aqui é que por algumas vezes recolhemos as embalagens de solventes e ácidos em nossos clientes e as empresas



Gilvam Vieira da Silva,
administrador e articulador –
especialista em Metodologia do
Ensino Superior



Daniel de Mello Machado,
consultor e professor
universitário



**Marcelo Agenor
Espindola,** consultor
organizacional e professor
universitário

LÍDER EM LOCAÇÃO DE EMPILHADEIRAS

Figura 01 – Relação entre Modelo SCOR, logística reversa e fulfillment



Fonte: desenvolvido pelos autores


não coletam essas embalagens também no prazo. Isso, além de gerar acúmulo de materiais em nosso depósito, acarreta também perdas e impacta novas remessas de coletas. O SCOR nos ajuda bastante, mas muitas vezes ficamos reféns dos processos”, continua o gerente de logística.

Como última proposta de análise questionou-se o gestor de logística sobre a sua percepção do Modelo SCOR e da metodologia fulfillment aplicados ao sistema de logística reversa da empresa. Os fragmentos a seguir apresentam essas propostas: “O Modelo SCOR é uma grande referência para as operações da logística reversa, pois ele nos dá um direcionamento sobre as práticas operacionais que envolvem esse processo. Em seguida temos a metodologia do fulfillment que nos ajuda, e muito, nas etapas de entrega e pós-entregas. Na minha percepção, a relação entre os modelos é muito nítida. Enquanto o SCOR nos dá um direcionamento, o fulfillment nos oferece o controle dos nossos processos associados à logística reversa. Se, por um lado, precisamos absorver e adaptar as práticas que o SCOR nos apresenta, por outro precisamos ter indicadores que nos ajudam a mensurar a eficácia do nosso processo de logística reversa... As duas metodologias são complementares. Elas ajudam a empresa a mensurar e a avaliar os seus processos. Confesso que a tarefa não é fácil. É um desafio diário articular as duas ferramentas e extrair informações que nos ajudam na tomada de decisão. Mas, confesso que são excelentes ferramentas que nos ajudam muito no dia a dia da empresa”.

A partir dos últimos fragmentos citados

observa-se a relação do Modelo SCOR e a metodologia fulfillment aplicados ao processo de logística reversa. Evidencia-se que ambos os processos contribuem diretamente para a otimização dos processos na empresa, porém precisam ser aplicados e acompanhados de forma criteriosa para que os resultados sejam satisfatórios. Não basta ter boas referências e indicadores se não houver um acompanhamento eficaz. Este acompanhamento é fundamental para a veracidade das informações que servirão como base para a tomada de decisões.

A figura 01 acima evidencia a importância da relação entre as três propostas em estudo. A empresa, ao adotar o Modelo SCOR com suas quatro métricas de avaliação (processos, desempenho, melhores práticas e pessoas) e a metodologia fulfillment com o objetivo de atendimento aos clientes de forma eficaz em seu processo de logística reversa, consegue gerenciar a sua cadeia de suprimentos com maior eficácia, agregando valor.

A partir da pesquisa foi possível evidenciar uma possível integração entre o SCOR e o fulfillment aplicados à logística reversa, porém o desafio é grande e o acompanhamento da rotina a partir da mensuração dos indicadores é fundamental para a gestão e otimização desses processos. O trabalho não é fácil, requer, acima de tudo, um verdadeiro compromisso do empresário, o qual deve estar disposto a envolver toda a equipe e direcionar todo o foco para o cliente final. É fundamental uma cultura de mensuração e análise de cada ponto da cadeia de valor e distribuição das responsabilidades de forma a agregar valor ao processo. 

✓ **Locação com o melhor custo benefício.**

✓ **Pós Venda.**

✓ **Equipe técnica especializada.**

✓ **Peças a pronta entrega.**

✓ **Venda de Novas e Seminovas.**

✓ **Mais de 3.000 equipamentos locados.**



Entre em contato e solicite um orçamento.

(11) 3693.9339

baukomovimentacao.com.br

Armazenagem de grãos deve apresentar déficit em 2019. Mas há previsão de investimentos em silos

Com base em dados divulgados pela consultoria Cogo, a ABI-MAQ – Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos, prevê que o déficit de armazenagem de grãos no Brasil deverá chegar a 77,4 milhões de toneladas neste ano. Isto se deve ao gradativo aumento da produtividade e da área plantada e ao não investimento na mesma proporção em unidades de armazenagem.

Porém, segundo Andrea Hollmann, coordenadora do Grupo de Trabalho Armazenagem de Grãos (GT-ARM), da ABIMAQ, o que pode amenizar a falta de espaço é a previsão de que o investimento em silos deve crescer 10%.

Segundo Andrea, os juros atrativos de 5,25% a 6% do Programa para Construção e Ampliação de Armazéns (PCA) poderia atrair mais investimento, mas há limitadores. Primeiro, os produtores também têm usado o dinheiro que “sobra” para comprar terras e expandir o plantio. “As distâncias são grandes no Brasil e faria mais sentido ter armazéns nas propriedades rurais. Ou seja, o ideal seria que fossem realizados investimentos em construções de unidades de armazenagem na propriedade rural”, diz Andrea.

Outros limitadores são a falta de dinheiro na linha PCA – o ponto de maior limitação – e também o fato de não fazerem parte dos beneficiários do PCA os cerealistas.

Mas, Andrea ressalta que entre os motivos para se prever o investimento em silos em 10% está no fato de que a falta de infraestrutura em armazenagem de



grãos gerará uma demanda expressiva, porém a falta de financiamento disponível gerará um represamento que será atendido com o novo plano de safra.

Recursos

A coordenadora do GT-ARM também fala sobre como a armazenagem de grãos poderia ser “barateada”, destacando que os equipamentos de armazenagem são praticamente commodities, e o que poderiam ser barateados são os projetos de instalação que, em muitos casos, podem ser mais simples e consequentemente mais baratos.

“Porém, como disse anteriormente, acredito que os investimentos em terras e maquinários ainda vêm primeiro na cabeça do produtor, mas esta realidade está mudando aos poucos. O produtor que coloca os custos na ponta do lápis já reconhece que a armazenagem é um excelente investimento com retorno

garantido. São inúmeras as vantagens comerciais: Melhor planejamento da safra; menor custo por tonelada de grãos secos armazenados; valorização da propriedade; menores perdas qualitativas e quantitativas no campo; aproveitamento dos resíduos; economia de frete (demanda da safra e transporte de umidade e impurezas); autonomia; produto não ‘blended’ (misturado); maior tranquilidade na venda da produção; garantia para financiamentos (penhor); maior rendimento na colheita, por evitar a espera dos caminhões nas filas das unidades coletoras ou intermediárias; e possibilidade de atender a nichos de mercado (produção contratada).”

Andrea também lembra que os tipos de armazéns mais utilizados pelos produtos rurais são os privados de cerealistas e cooperativas. Estas últimas, aliás, têm papel bastante importante na armazenagem de grãos.

pois centralizam a recepção, dando possibilidades aos cooperados de escoar sua produção.

Logweb

Andrea:
“O produtor que coloca os custos na ponta do lápis já reconhece que a armazenagem é um excelente investimento com retorno garantido”



**PRECISA ENVIAR
UMA ENCOMENDA?
MANDE BEM
COM A RTE RODONAVES.**

rte.com.br



Realizar mais de **60 mil coletas e entregas** por dia com segurança e pontualidade faz da RTE Rodonaves sinônimo de eficiência por onde passa.

São mais de **3.500 cidades** atendidas em **12 estados e no Distrito Federal.**

É a agilidade que você precisa e a sua mercadoria nas mãos de quem está na estrada conectando pessoas há quase **40 anos.**

COM A
RTE RODONAVES,
SEMPRE CHEGA *bem*

RTE RODONAVES
TRANSPORTES

Agrishow 2019: empresas de armazenagem fecham vários negócios

As empresas do setor de armazenagem se mostram otimistas com os resultados alcançados na Agrishow 2019 – 26ª Feira Internacional de Tecnologia Agrícola em Ação, realizada no período de 29 de abril a 3 de maio último em Ribeirão Preto, interior de São Paulo. Os expositores revelam que foram realizadas ou iniciadas diversas negociações na feira.

José Antonio Basso, diretor-comercial da Waig, informa que nos primeiros três dias de Agrishow já tinha conseguido fechar diversos pedidos e que espera atingir um aumento da ordem de 43% em relação ao evento de 2018. A empresa produz ensacadeiras, máquinas de costurar sacarias, seladoras para saco plástico e esteiras de transportes.

Outra empresa satisfeita com a visita em seu estande é a Comil, que produz silos e secadores. “A feira deste ano foi melhor do que a do ano passado e acreditamos num crescimento de cerca de 25%”, afirma Rogério Spacht, gerente comercial. Estreante na feira, a Horbach fa-

brica silos, secadores e equipamentos para armazenagem de grãos. E seus dirigentes também se mostram satisfeitos com os resultados. “Está além das nossas expectativas”, enfatiza o gerente comercial Flávio Bittencourt.

Erli Vincensi, gerente-comercial da Saur Equipamentos, fabricante de tombadores e coletores de amostras, ficou surpreso ao concretizar negócios na Agrishow. “A movimentação foi boa, acima da média dos últimos três anos”, diz Vincensi.

Para Luiz Felipe Leidens, coordenador de Marketing da Kepler Weber, a rede privada de instituições financeiras está suprimindo as necessidades de crédito do segmento. “A feira foi movimentada, sempre é interessante para prospecção e esteve dentro de nossas expectativas”, afirma. Também Edmundo Neves, coordenador-comercial da unidade agroindustrial da TMSA, demonstra otimismo com a tendência de crescimento nos próximos meses e com a cobertura por parte dos bancos privados.

Vanzin inaugura terminal no Distrito Industrial de Rio Grande



Aconteceu no dia 15 de maio último, a inauguração do novo terminal da Vanzin – prestador de serviços em despacho aduaneiro, transporte e operação portuária – no Distrito Industrial de Rio Grande, RS. O empreendimento estava sendo construído desde 2016 e fará a armazenagem de arroz e trigo, principalmente.

“O empreendimento é muito simbólico. É preciso lembrar que 70% do arroz que o brasileiro consome saem da nossa região, mas a disputa inevitável de logística com a soja às vezes diminui o espaço apropriado para a carga, que ganha muito com esse terminal”, avaliou, na ocasião, o superintendente dos Portos do Rio Grande do Sul, Fernando Estima. Por seu lado, Leonardo Vanzin, proprietário do empreendimento, destacou que o terminal está equipado com tecnologia de ponta e equipamentos modernos.

Câmara de Comércio Brasil-Panamá avalia uso do canal para transporte de grãos

O uso do Canal do Panamá, como alternativa logística para o escoamento da produção agrícola brasileira, foi o tema de reunião no dia 13 de maio último entre o diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados – ATP, Murillo Barbosa, e o presidente da Câmara de Investimentos e Comércio Brasil-Panamá – CICBP, Giuliano Vitorino.

“Nosso olhar está na região do Arco Norte. A ideia é conectar todos os atores na Câmara para juntos termos mais vozes em uma negociação para o possível uso do canal”, afirmou o presidente da CICBP. Segundo ele, a câmara já possui acordos firmados com entidades como a Associação Brasileira dos Produtores de Soja – Aprosoja Brasil e o Porto do Itaqui, MA, para incentivar o início das negociações.

Para o diretor-presidente da ATP, a iniciativa representa uma facilidade logística que pode diminuir os custos do transporte de grãos, principalmente, dos portos que operam na Região Norte do país e que têm maior proximidade com o Canal do Panamá.

“A nova travessia, passando pelo Canal do Panamá, pode contribuir para aumentar a competitividade dos portos do Arco Norte em razão da redução do tempo do trajeto até os portos asiáticos. Porém, é necessário que os custos de passagem pelo canal permitam tornar essa nova rota, em termos de custos, mais atrativa em relação à rota atualmente utilizada”, salientou.

Volkswagen apresenta supercaminhão canavieiro

A VW Caminhões e Ônibus apresentou, na Agrishow, o seu primeiro protótipo de supercaminhão canavieiro – o Constellation 31.280 8x4. O supercaminhão tem eixos dianteiros tubulares com capacidade para 8 toneladas e bitola de 3 metros, intercambiáveis à suspensão original, desenvolvidos pela Suspensys. O prolongamento lateral do chassi foi realizado através de uma estrutura rígida facilmente acoplada a ele. O eixo traseiro tem redução no cubo, ampliando a robustez. Esta inovação no prolongamento permitiu o deslocamento da suspensão e freios, proporcionando maior estabilidade lateral do veículo em terrenos inclinados e otimizando a distribuição das cargas, segundo a montadora. Por fora, o protótipo traz ainda pneus de alta fluência Mitas, que minimizam qualquer



dano à lavoura, aumentam a tração e o desempenho na operação. Ele é implementado com aplicador de vinhaça em alto volume, de 22,5 mil litros, da Noino, e conta, ainda, com transmissão automática Allison, para aplicação off-road, o que confere maior disponibilidade e elimina uso da embreagem. Ela combina-se à caixa de direção hidráulica Knorr-Bremse com assistência eletrônica de última geração e sistema de auxílio de partida em rampa, que aumenta a

segurança na operação. Outra vantagem é o motor MAN D08 de 6,9 litros, seis cilindros e potência de 277 cavalos, 1.050 Nm de torque e tecnologia EGR (Recirculação de Gases de Escape), que dispensa o ARLA 32. A tomada de força de série é um diferencial, pois pode ser utilizada com o veículo em movimento. Ele também tem instalado o kit Canavieiro sob medida, com diversos itens que adaptam o caminhão à operação no segmento sucroalcooleiro.

BAOLI F 25 G

**O MELHOR
CUSTO/BENEFÍCIO
DA CATEGORIA**

F 25 G

Empilhadeira
contrabalançada
a combustão



www.baoli.com.br

(19) 3115.0600 - comercial@baoli.com.br



KION SOUTH AMERICA

Louis Dreyfus Company inaugura novo armazém de café em Matipó

A Louis Dreyfus Company (LDC) acaba de inaugurar um novo armazém para estocagem e beneficiamento de café no município de Matipó, em Minas Gerais. A construção do ativo na região das Matas e Montanhas, segunda maior produtora de café arábica do país, faz parte da estratégia da companhia de reforçar a originação, investindo em capacidade de armazenagem mais próxima das regiões produtoras, facilitando para levar o café de pequenos e médios produtores ao mercado.

O armazém de Matipó é um ativo moderno, com equipamentos considerados de ponta. “Nosso novo armazém está em uma região de fácil acesso e que produz uma grande variedade de café de alta qualidade. Isso nos permite oferecer aos produtores locais uma opção acessível para armazenar o café, e aos nossos clientes, os blends que desejam”, afirma Marcelo Pedro, diretor de café da LDC para o Brasil.

A empresa comercializa café há 25 anos em Minas Gerais e também possui um armazém em Varginha, no Sul do estado, uma importante região produtora de café arábica, com capacidade para 500 mil sacas. Em 2017, dada à elevada qualidade dos grãos produzidos na região de Matas e Montanhas, a LDC começou a construir uma unidade em Matipó, aumentando sua capacidade no Estado para cerca de um milhão de sacas.

“O armazém de Matipó é o mais recente de um ciclo de investimentos em originação de café no Brasil que começamos em 2012, quando abrimos um armazém em Nova Venécia, ES, para 500 mil sacas de café conilon. Em 2015, ampliamos a capacidade dessa unidade para um milhão de sacas e, agora, adicionamos outras 500 mil sacas de arábica com Matipó. Isso eleva a capaci-

dade de armazenagem total de café da LDC no país para 2 milhões de sacas”, confirma Marcelo.

Presente no Brasil desde 1942, a LDC

está entre as cinco maiores exportadoras do país. No mercado de café há 30 anos, se tornou uma das dez maiores comercializadoras do produto no mundo.

Caminhão Axor da Mercedes-Benz com direção autônoma é usado no transbordo de cana



O extrapesado Axor 3131 8x4, primeiro caminhão Mercedes-Benz com direção autônoma a ser utilizado numa operação diária regular no Brasil, foi uma das grandes atrações da marca na Agrishow 2019. “O Axor 3131 é o caminhão de direção autônoma para transbordo de cana com a maior capacidade de carga líquida do mercado brasileiro, chegando até 20 toneladas de cana picada. Além disso, sua utilização em substituição a tratores agiliza o processo de transbordo dentro das fazendas, trazendo mais produtividade, menos consumo de combustível e menor custo operacional”, afirma Roberto Leoncini, vice-presidente de Vendas e Marketing Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. Esse cami-

nhão Axor com direção autônoma desenvolvida para aplicações fora de estrada é fruto de uma parceria exclusiva da Mercedes-Benz do Brasil com a Grunner, empresa de tecnologia para o campo. O modelo já opera 24 horas por dia na colheita de cana-de-açúcar na Agro Cana Caiana, no interior de São Paulo, região considerada a maior produtora do País, aumentando, assim, a produtividade no abastecimento das usinas de açúcar e etanol. De acordo com a Grunner, o uso de caminhão com direção autônoma na colheita de cana assegura até 50% de redução no consumo de combustível, 40% a menos no consumo de lubrificantes e 30% a menos no custo de reparo e manutenção, em comparação com tratores. **Logweb**



FISPAL
TECNOLOGIA

35 ANOS
Alimentando Negócios

TRANSFORMANDO

A INDÚSTRIA DE ALIMENTOS E BEBIDAS

A **Fispal Tecnologia** é o principal evento para quem é da **indústria de alimentos e bebidas** e busca soluções, novas tecnologias e tendências. O evento conta com cerca de **440 expositores** e mais de **2.000 horas de conteúdo** de ponta com profissionais que são referência no setor.

**Programe sua visita para o
maior encontro do setor!**

25-28 SÃO PAULO EXPO
Jun 2019

fispaltecnologia.com.br

Faça sua
inscrição
gratuita



#FispalTec2019
#35anosAlimentandoNegócios

Promoção e
Organização

informa
exhibitions

Diversos itens, de diversos clientes, em um mesmo veículo, impõem desafios na **gestão de cargas fracionadas**

Com o incremento da informática, o consumidor se digitalizou e impulsionou o crescimento do e-commerce no país, gerando uma transformação, também, do segmento logístico.

Por outro lado, o transporte de cargas, concentrado em sua grande parte no modal rodoviário, precisou se adaptar para trabalhar com um volume, cada vez maior, de cargas fracionadas. E aqui surgem os desafios.

“Os desafios da gestão da carga fracionada são vários, desde aqueles que passam pela adoção de tecnologia até os que só poderiam ser tratados com a implementação de políticas públicas de incentivos, melhorias na infraestrutura rodoviária e adoção de outros modais de transporte, como fluvial, aéreo e ferroviário”, afirma Rafael Loth, gerente de logística da Benner (Fone: 11 2109.8500).

Segundo pesquisa feita em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, o especialista destaca que a defasagem do frete nas operações de transporte rodoviário de cargas é de 20,89%. Quando se olha especificamente para o transporte de cargas fracionadas, o índice de defasagem é relativamente menor, mas igualmente preocupante, tendo sido observado um déficit de 7,72% nos preços praticados. Com números como esses – comenta Loth –, toda a cadeia logística das empresas é afetada, assim como os seus índices de produtividade, já que é preciso reduzir os custos de produção ao máximo para tentar equilibrar as perdas observadas com os valores de frete cada vez mais abaixo da média ideal.

“Algumas medidas são fundamentais: o planejamento de rotas, por exemplo, para a carga fracionada é um diferencial de eficiência. Ele contempla todos os pontos de atendimento, ao mesmo tempo em que se otimiza os custos do frete. Deve-se ter como objetivo principal a redução da quilometragem a ser rodada, mas sem desconsiderar os custos do transporte, como pedágios, segurança e, hoje em dia, o trânsito em tempo real”, diz o gerente de logística da Benner. Outro ponto é definir uma gestão do custo bem alinhada. Sabemos que os custos são vários dentro de uma única viagem: custos diretos, indiretos, de riscos e segurança, embalagens, depreciação do veículo, manutenção do veículo, pedágio e impostos, entre tantos outros. “Saber realizar um rateio de custos entre as mercadorias transportadas, visando à lucratividade em cada viagem e em cada volume transportado, é um cálculo que diferencia negócios rentáveis daqueles que não dão certo! Já que no transporte fracionado temos diversos itens, de diversos clientes, em um mesmo veículo.”

A segurança da carga também merece atenção redobrada! De maneira geral, pode-se dizer que o transporte fracionado oferece menos segurança para as cargas, dada a quantidade de etapas intermediárias e o excesso de manuseio. Por isso,

essa modalidade requer um cuidado maior para evitar perdas e outras ocorrências que podem afetar a satisfação dos clientes. Ter uma forma de comunicação colaborativa e o mais próximo possível do tempo real

diminui riscos de prejuízo. Loth lembra que também é preciso ter atenção ao controle de redespacho, redespacho intermediário e subcontratação! “Sabemos que o Brasil é um país com distâncias continentais e, para atender a uma entrega que sai do Rio Grande do Sul até o Pará, por exemplo, a mercadoria pode passar por várias etapas, sendo manuseada por vários parceiros de uma transportadora. Fazer a gestão dessas etapas é um desafio gigantesco, assim como manter a informação com o cliente e os parceiros.”

Após a entrega ainda há outro importante desafio: nada menos do que manter a lucratividade esperada da viagem, analisando os possíveis desvios de cobrança dos parceiros de transporte.

Diversidade

O fracionamento de carga é geralmente utilizado para atender às demandas do segmento de mercado B2C. Dentro do varejo, há outros nichos que também geram um grande volume de viagens fracionadas. As empresas de varejo que trabalham no formato Omnichannel – do físico para o online e/ou vice-versa, também devem se



Loth: “Nos próximos anos viveremos uma era de compartilhamento de informações, de aumento de sistemas colaborativos para atendimento das necessidades”

preparar para transportar cargas fracionadas, pois, existe neste formato, em especial, uma demanda por transferências regionais de mercadorias entre filiais, lojas e CDs.

"Outros setores que possuem uma alta demanda são os de cosmético e fármacos, pois são lojas pequenas, geralmente sem estoques, situadas em regiões centrais das cidades, onde se tem um difícil acesso, geralmente por restrições de trânsito", coloca Loth. Também há a questão das cargas fracionadas em outros modais. Neste aspecto, o gerente de logística da Benner diz que a cabotagem tem sido uma opção eficiente em estados como Rio Grande do Sul, Ceará e Bahia.

"O Brasil possui 8.000 km de costa. Podemos citar algumas vantagens em utilizar a cabotagem na movimentação de cargas dentro do país: é um modal que compensa em distâncias mais longas (acima de 1.500 km); redução no tempo de entrega; menores riscos de avarias e de sinistros (acidentes e roubos)."

Naturalmente, existem diferenças entre transportar com caminhão e transportar com navio. Uma delas é que a cabotagem ainda sai mais cara em relação à carga de projeto – aproximadamente, 30% a 40% mais cara que o transporte rodoviário, destaca Loth. Quanto ao transporte aéreo de cargas, o Brasil ainda peca na estrutura, mas alguns pontos devem ser levados em conta, continua o especialista: é um sistema modal ágil, recomendado para mercadorias de valor agregado mais alto e para encomendas urgentes. Em relação às desvantagens do transporte aéreo, Loth elenca: incapacidade de transporte de carga a granel, como minério, químicos, petróleo e grãos; valor do frete com um custo maior, se comparado aos demais modais; possibilidade de carga muito menor que os modais marítimo e ferroviário, ficando na frente apenas do rodoviário; valor elevado da sua infraestrutura; existência de diversas restrições no tocante ao

transporte de itens perigosos; e não viabilidade de absorção do alto valor das tarifas aéreas por mercadorias de baixo custo unitário, como matéria-prima e produtos semifaturados.

Tecnologia

A tecnologia também se faz presente na gestão de cargas fracionadas. Por exemplo, a IoT (Internet das Coisas) já é uma realidade neste segmento. Celulares e rastreadores fixos e móveis integram um pool de tecnologias atualmente quase que indispensáveis para uma boa prática de transporte de carga fracionada. Essas tecnologias proporcionam integração em tempo real de informações e permitem mudar planejamentos de forma ágil, além de proporcionar uma comunicação efetiva com parceiros e clientes de forma automática, fidelizando os clientes. "As APIs de integrações possibilitam compartilhar informações e tomar decisões de forma rápida e, também, disponibilizar e descentralizar dados. A roteirização possibilita fazer um planejamento diário, semanal, quinzenal ou qual for a periodicidade necessária da operação de transporte. Também se pode planejar a distribuição de mercadorias, levando em consideração gastos com combustível, obstáculos na estrada, entre outros fatores. O roteirizador permite encontrar rotas mais vantajosas e calcular a quilometragem, o que é feito para mensurar custos de fretes e analisar valores pagos às transportadoras terceirizadas", ressalta Loth. O TMS é um tipo de software aplicativo voltado para o planejamento, controle e gestão de todos os processos relacionados ao transporte de cargas. Com ele, controlamos e monitoramos a lucratividade por serviço, operação e viagem, controlamos gastos e recebíveis. Um dos grandes facilitadores para o aprimoramento da gestão logística é a facilidade de acesso a informações estratégicas proporcionada pelo Business Intelligence (BI). Ele possibilita antever

NOSSA META É SEMPRE MERECEER SUA CHANCELA



A TGA disputa pela 1ª vez o prêmio Top do Transporte, na categoria 'Transporte Internacional', motivada pela certeza da qualidade de suas soluções e por sua constante dedicação à satisfação de seus clientes. Embarcador, participe conosco deste importante prêmio! Seu voto é que irá mostrar se o nosso mercado está no caminho certo.

TGA
LOGÍSTICA

tgalogistica.com.br

TGALogistica2013

+55 11 3464-8181

problemas, correlacionar causas e auxiliar no processo de tomada de decisões.

“O Blockchain, o IoT, a IA (Inteligência Artificial), Machine Learning, Big Data e a Cloud Computing são as grandes tendências do setor da Logística 4.0. Existem já vários experimentos e conceitos sendo testados no Brasil e ao redor do mundo”, enfatiza o gerente de logística. É importante salientar – continua ele – a aplicabilidade de cada uma dessas inovações. Por exemplo, o Blockchain pode ser utilizado para pagamento e conciliação de pagamentos de fretes, bem como rastreamento de mercadoria da produção até a entrega final. A implementação da Inteligência Artificial promove o aumento da produtividade por uma série de fatores. Em primeiro lugar, isso é resultado da diminuição das falhas: com a automatização de tarefas, erros mínimos que atrapalham o desempenho serão identificados e, assim, novas ações serão traçadas para eliminar os problemas. Portanto, as funcionalidades da IA promovem uma base mais eficiente para o planejamento das ações e a tomada de decisões no dia a dia das empresas. A Internet das Coisas tem impactado o dia

a dia dos profissionais da área de logística. Com o conceito, é possível aperfeiçoar o monitoramento em tempo real de processos e atividades, além de tornar mais simples o gerenciamento de processos e o rastreamento de mercadorias e melhorar a detecção de falhas. Isso se dá por meio da fácil integração de devices, como celulares, rastreadores, sensores, coletores, transponders e RFID, entre outros. Além de tudo, estas novas tecnologias apresentam importante papel na segurança da carga, tanto na questão de manuseio quanto de roubo. “Para minimizarmos os furtos, desvios e ou roubos de carga temos alguns passos a serem observados, como a conferência por meio de um aplicativo móvel das mercadorias, que diminui o risco de desvio e aumenta a segurança nos pontos de manuseio. O rastreamento minimiza os riscos durante a transferência da mercadoria entre filiais e durante a viagem até o cliente final.” A aplicabilidade dessas tecnologias visa aumentar o nível de serviço do prestador de serviço de transportes, atrair a confiança e fidelização do cliente. Atualmente não existe como em uma operação de alto volume ter um alto nível de

qualidade de prestação de serviço sem a aplicação e o uso de tecnologia, enfatiza o gerente de logística.

O papel do embarcador

Outro elo importante, o embarcador logístico também está adotando processos mais inteligentes e automatizados. Isso significa que a operação dos transportadores deverá ser baseada, cada vez mais, nas melhores práticas do mercado e com atualizações constantes, para garantir uma comunicação integrada e evitar expor seus clientes a qualquer tipo de falha.

Loth argumenta que a tendência da logística, de forma mundial, é ser mais colaborativa, tanto na relação do embarcador com transportador, tanto nas relações embarcadores com outros embarcadores e transportadores com outros transportadores. Ele acredita que nos próximos anos iremos viver uma era de compartilhamento de informações, de aumento de sistemas colaborativos para atendimento das necessidades, diminuição dos custos e, de forma geral, muito menos conflitante.

Gestão de volumes

Sabendo a importância deste processo, principalmente para o ganho operacional do transportador, a Benner, desenvolvedora de software de gestão e serviços de BPO, apoia as empresas com um módulo específico, o “Gestão de Volumes”. Ele foi desenhado para viabilizar uma entrega segura e ágil das cargas com muitos itens. Assim, assegura os carregamentos, respeitando os prazos de liberação dos veículos, e prioriza, sempre, a qualidade do serviço do transporte, diz Loth.

A solução oferece recursos completos para evitar possíveis atrasos nas entregas, gerados por extravios de produtos. Isso porque todos os volumes carregados são devidamente registrados, nada passa sem documentação. E, ainda, a tecnologia é totalmente mobile, proporcionando flexibilidade e autonomia para os gestores. **Logweb**



7ª edição
7th edition

Brasil LOG

Feira Internacional
de logística

International Logistics Fair

11 a 13
Setembro
2019

Parque da Uva - Jundiaí-SP

Reserve seu Estande

www.feiradelogistica.com

Apoios



Realização e Organização



www.adelsoneventos.com.br

Catálogo Oficial e
Comercialização

+55 11 3964.3744
+55 11 94191.4650
feiras@logweb.com.br
www.logweb.com.br



Uso de robôs no **segmento de embalagens** se apresenta como tendência

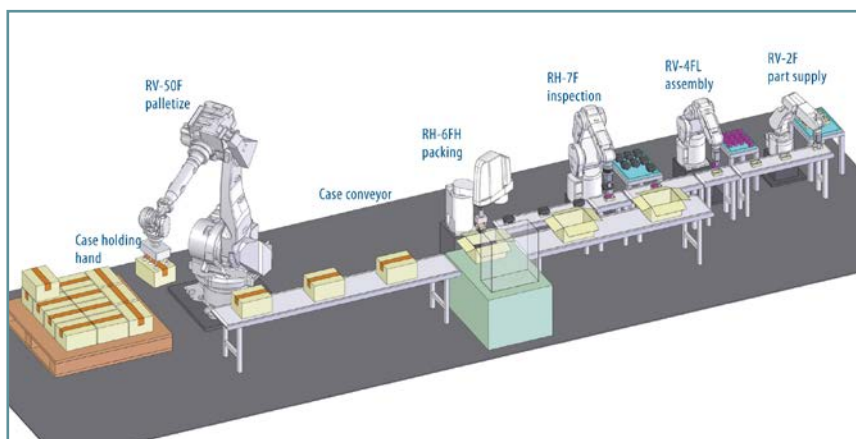
Nos dias de hoje, a otimização nos processos produtivos é imperiosa para a melhoria da competitividade das empresas.

Por outro lado, a automação no segmento de embalagens é primordial e proporciona agilidade ao processo de produção e promove melhoria no faturamento da empresa, além de uma diminuição da necessidade de maiores custos com mão de obra. Outra vantagem da automação no segmento de embalagens é a obtenção de embalagens de qualidade, que permitem a melhor proteção ao produto que contêm.

Neste contexto, a automação “mais drástica” no segmento envolve o uso de robôs para a manipulação de produtos no processo de embalagem secundária, embalagem final ou na paletização.

“Os robôs tradicionais, trabalhando em conjunto com o módulo de segurança, oferecem a alta velocidade e repetibilidade de operação proporcionadas pelos robôs industriais. Com a atuação dos dispositivos de segurança, como cortinas de luz ou scanners, o robô passa a operar com velocidade de segurança ou em modo de área de trabalho limitada.”

Ainda de acordo com Hélio Sugimura, gerente de Marketing – Automação Industrial da Mitsubishi Electric do Brasil (Fone: 11 4689.3000), esse tipo de operação oferece uma melhor produtividade, pois, ao atuar com os dispositivos de segurança, o robô não para em emergência e continua operando em uma velocidade reduzida ou área de trabalho limitada, permitindo, por exemplo, que o



operador faça operações de alimentação de produtos na célula.

Dificuldades

Sugimura destaca, também, que há interesse cada vez maior na utilização de robôs, porém, o cliente precisa, em primeiro lugar, mapear o desafio ou qual processo precisa de melhoria. Após essa definição, a aplicação pode requerer o uso ou não de um robô. “Atualmente há um modismo do termo Indústria 4.0, através do qual os clientes têm a imagem de que colocar um robô na linha de produção é sinônimo de Indústria 4.0 e a solução para os gargalos de produção, o que não é necessariamente verdade. Ao implementar um robô, o cliente precisa rever e ter em mente a melhoria do processo, não apenas substituir um dispositivo mecânico ou operador por um robô. É preciso definir qual processo necessita de melhoria e o cálculo de pay-back é fundamental.”

O gerente de Marketing da Mitsubishi Electric também coloca a questão do

custo dos robôs, revelando que, como em todo investimento, é necessário levantar o valor deste e os custos das perdas de produção, custo da não qualidade ou mão de obra do sistema atual. Com esses dados, é possível calcular o retorno de investimento de forma simples.

“O que também merece destaque é que estes robôs são uma tendência neste segmento. Com a necessidade da indústria de produzir um maior mix de produtos, com menor prazo de entrega, melhor qualidade e menor custo, as linhas de produção precisam trabalhar com uma eficiência cada vez maior. Para atingir esse objetivo, o robô é um aliado para reduzir tempo de setup de linha e realizar trabalho em ciclos de alta velocidade e com precisão”, completa Sugimura.

A Mitsubishi Electric fornece robôs industriais desde a década de 80. Seu portfólio é composto por robôs verticais de seis eixos para cargas de 2 a 70 kg e robôs Scara com quatro eixos para cargas de 3 a 20 kg. **Logweb**

Mudança no despacho com a Declaração Única de Importação agiliza comércio exterior

A Receita Federal tem anunciado nos últimos anos uma série de medidas com o objetivo de agilizar a compra de produtos no exterior. De acordo com a empresária e sócia-fundadora da Ativo Soluções em Comércio Exterior (Fone: 48 3879.1700), Samanta de Souza Brito, entre as ações mais recentes, o aprimoramento do despacho com a Declaração Única de Importação (Duimp) deve beneficiar cerca de 40 mil empresas que trabalham com comércio exterior no Brasil. “A Duimp é um documento que reúne todas as informações do processo de importação, desde a parte aduaneira, comercial, administrativa e fiscal, entre outras que fazem parte do controle de órgãos públicos.”

Ainda segundo Samanta, um dos principais diferenciais do novo modelo é a prestação de contas de forma centralizada a todos os órgãos governamentais, o que reduz significativamente o tempo gasto em toda a operação. “Outra vantagem é o fato de que esta declaração pode ser emitida antes mesmo de a mercadoria chegar ao Brasil, de forma paralela às licenças de importação. Isso possibilita a antecipação de processos, diminuindo o tempo de fluxo da carga”, explica.

De fato, um dos principais benefícios do aprimoramento do despacho com a Declaração Única de Importação (Duimp) é o retorno da Licença de Importação (LI) parcial, antigo Guia de Importação, que há mais de 20 anos estava em desuso.

“Como isso favorece o Comércio Exterior? Hoje, cada importação precisa pedir uma Licença de Importação, aguardar deferimento, muitos órgãos levam 20 dias ou mais para emitir, dependendo da demanda. Com a LI

parcial é possível pedir a licença para uma quantidade ‘x’ e ir a usando de forma parcial, conforme a necessidade do importador. Isso garante rapidez ao processo e promove a desburocratização”, comenta Samanta.

Expectativa

A expectativa é que a mudança, que deve entrar totalmente em vigor neste ano, fomenta o setor, pois reduz os custos e acelera o processo.

Por enquanto, a implantação da Duimp está ocorrendo de forma gradual, sendo que a fase piloto começou em 1º de outubro de 2018. Neste primeiro momento, apenas os importadores certificados como Operadores Econômicos Autorizados (OEA), na modalidade Conformidade Nível 2, poderão fazer o registro utilizando esse modelo. Depois de totalmente em vigor, o que deve acontecer ainda em 2019, o novo processo de importação da Receita Federal deve beneficiar as empresas que trabalham com comércio exterior no Brasil. O objetivo é fazer uma grande reformulação normativa e procedimental para que a atuação dos órgãos governamentais seja mais eficiente e, ao mesmo tempo, segura.

“É esperada, também, uma diminuição dos custos financeiros, uma vez que a carga deve ficar armazenada em recinto alfandegado por muito menos tempo. Além disso, com base em uma gestão de riscos antecipada, muitas mercadorias chegarão ao



Samanta: Com a Duimp, é esperada uma diminuição dos custos, uma vez que a carga deve ficar armazenada em recinto alfandegado por muito menos tempo

Brasil já com a definição do nível de conferência aduaneira”, explica Samanta.

Ela resalta que a armazenagem é um dos custos que as empresas que importam têm que arcar. Agora, o controle é feito pelo depositário no modelo Controle de Carga e Trânsito (CCT), ou seja, a carga só ficará nas áreas alfandegadas caso algum órgão ou o próprio importador solicite. Para os portos isso também é uma vantagem, pois carga para-

da significa menos espaço disponível. Assim, a movimentação ficará mais ágil.

Por outro lado, a Duimp permite que as informações sobre o processo de importação sejam prestadas antecipadamente, assim, é possível adiantar alguns dos procedimentos de fiscalização. Isso ajuda a gerenciar riscos e, também, a acelerar a importação. Quando iniciado antes da chegada da mercadoria, o processo pode ser readaptado antes do despacho e seguir um novo modelo caso seja necessário.

A empresária encerra comentando outras mudanças que deveriam ser feitas para agilizar o processo de importação. “Acredito que a análise dos processos sob anuência da ANVISA seja feita pela jurisdição, onde a carga será liberada. Hoje, quando registrada uma licença de importação, ela é distribuída para todo território nacional de forma aleatória. Se a carga irá chegar a Florianópolis, a mesma LI pode ser analisada no Acre, por exemplo.” **Logweb**

Uso da ferrovia ajuda no crescimento do Porto do Itaqui

No primeiro quadrimestre deste ano, o Porto do Itaqui, localizado no Maranhão, exportou mais de 2,5 milhões de toneladas de grãos, somando os embarques da VLI (839 mil toneladas) e do Tegram (1,7 milhão de toneladas). Desse total, cerca de 80% das cargas foram recebidas pela ferrovia. A VLI recebe pela via férrea a totalidade da carga de grãos que opera no Itaqui e o Tegram saltou de 46% no ano passado para 67% nos primeiros quatro meses de 2019, com expectativa de chegar aos 80% quando concluída a segunda fase.

Atualmente, o modal ferroviário responde por 55% da movimentação total de cargas no porto público do Maranhão e essa faixa vem crescendo a cada ano, principalmente nas operações de grãos sólidos e líquidos. Além dos grãos operados pela VLI, todas as operações de cobre e celulose utilizam a ferrovia, bem como parte da distribuição de combustíveis.

Diversas expansões e novos negócios para o desenvolvimento do Maranhão

a partir do Porto do Itaqui precisarão de integração ferroviária. “Por isso estamos estudando a implementação de peras ferroviárias – pátios em formato de pera que possibilitam o transbordo da carga sem a necessidade de desmembrar o trem, proporcionando agilidade e segurança – para aumentar a produtividade e a capacidade de atendimento aos clientes atuais e futuros que necessitam de interligação com o Itaqui”, afirma o presidente do Porto do Itaqui, Ted Lago.

A revisão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Itaqui contempla a possibilidade de desenvolver três soluções de peras ferroviárias. Com a expansão da Norte-Sul, a tendência é de aumento significativo dos volumes de cargas, motivo pelo qual a viabilização de pera ferroviária no Porto do Itaqui se torna mais estratégica a cada dia.

A concessão do tramo central da Ferrovia Norte-Sul, referente a um trecho de 1.537 km que vai de Porto Nacional, no Tocantins, a Estrela d’Oeste, em São

Paulo, foi definida em leilão realizado pelo Governo Federal em março último. A ferrovia é um dos principais projetos para escoamento da produção agrícola do país e os investimentos da empresa Rumo (Grupo Cosa), vencedora do leilão, devem chegar a R\$ 2,7 bilhões.

O transporte ferroviário é o mais recomendado para commodities e cargas que precisam ser transportadas em grandes volumes por longas distâncias. “E a conexão ferroviária, especialmente com a Estrada de Ferro Carajás interligada à Norte-Sul, é uma das principais vantagens competitivas do Porto do Itaqui em relação aos demais portos da região e do país”, lembra Ted.

Investimentos

A instalação de terminais de grãos líquidos – derivados de petróleo e outros –, de grãos sólidos – Tegram e terminais de cobre e de fertilizantes – e as exportações de celulose no Itaqui foram viabilizadas em razão de uma conexão ferroviária eficiente. “Esse fator está associado à confiança do investidor pri-



Estrada de Ferro Carajás é vantagem competitiva do Itaqui

vado na EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária e às demais vantagens do porto, como localização geográfica estratégica para os principais mercados mundiais”, explica o presidente do Porto do Itaqui.

Nos primeiros quatro meses deste ano o Tegram embarcou 1,7 milhão de toneladas de grãos pelo Itaqui, um aumento de 22% se comparado ao mesmo período do ano passado. Desse total, 67% da carga movimentada foram recebidas pelo modal ferroviário – composições ferroviárias de 80 vagões. Se o ritmo de crescimento for mantido, considerando as obras de implantação da segunda fase que estão em andamento, o terminal deve operar com um volume ainda maior recebido pelo modal ferroviário.

Segundo a gestão do terminal, esse modal agrega um valor considerável nas operações, dada a capacidade de recebimento do Tegram (cada trem descarrega em média 7.500 toneladas de grãos). Entre as vantagens do aumento de volume de carga recebida pela ferrovia está a redução na ociosidade do ativo e o incremento nos volumes de embarque.

O gerente geral do Corredor Centro-Norte da VLI, Fabiano Rezende, informa que a companhia está investindo R\$ 9 bilhões para estruturar um sistema de logística integrada que conecta terminais, ferrovias e portos. “O objetivo é oferecer ao mercado eficiência nas operações e capacidade”, destaca.

“Para que os grãos alcancem o Porto do Itaqui operamos mais de 700 quilômetros do tramo norte da Norte-Sul (entre Porto Nacional, TO, e Açailândia, MA) e estamos conectados à Estrada de Ferro Carajás formando um importante elo entre as áreas produtoras e o mercado externo”, explica Rezende.

Entre os estados de Tocantins e Maranhão a VLI investiu mais de R\$ 1,7 bi – dois terminais integradores, ampliação da frota de vagões e locomotivas, construção do acesso ferroviário ao porto, etc. Desse modo foi possibilitada a criação de uma rota para suportar a demanda da nova fronteira agrícola do Brasil, que inclui o leste e nordeste do Mato Grosso, Maranhão, Tocantins, Pará, Piauí e Bahia.

Fertilizantes

Em 2020 deve ficar pronto o novo terminal de fertilizantes que está sendo construído pela COPI no Porto do Itaqui. Em 2018 foram movimentadas 1,9 milhão de toneladas (recorde histórico) e a expectativa é seguir crescendo. Com a nova estrutura é esperado que o volume movimentado chegue a 3,5 milhões de toneladas.

“Para atingir essa marca temos de entrar na nova fronteira, chegando ao Norte do Tocantins, Nordeste do Mato Grosso e Sudeste do Pará”, explica o presidente da COPI, Carlos Roberto Frisoli. “Saindo de trem do Itaqui até Pameirante, TO, levamos três dias e depois aproveitamos os caminhões que chegam para descarregar soja. Assim reduzimos o frete marítimo, percorremos distâncias menores de caminhão e o produtor tem um custo final menor”, explica.

Essa logística permite que indústrias de fertilizante se instalem ao longo da ferrovia, o que deve proporcionar mais agilidade e uma oferta maior de produtos. “Desenvolvemos uma parceria com a VLI para alcançar a região central do Brasil a partir do Porto do Itaqui e o sucesso dessa empreitada depende também do trabalho conjunto com a EMAP. Acredito que podemos inverter a logística de fertilizante do país pelo Porto do Itaqui”, finaliza Frisoli. ■

/ Perfect Welding
/ Solar Energy
/ Perfect Charging

Fronius

**REDUZA ENERGIA,
BATERIAS,
TEMPO DE CARGA
REDUZA CUSTOS
COM CARREGADORES
DE BATERIA FRONIUS**

Faça um estudo de redução de custo da sua empresa.



NOS VISITE NA INTERMODAL
RUA 4 - ESTANDE 40
SÃO PAULO EXPO
19 A 21 DE MARÇO

VENDAS.CARREGADORES@FRONIUS.COM
11 3563-3800
FRONIUS.COM.BR

Norsul estabelece novo padrão no transporte aquaviário de cimento a granel

"A Norsul se tornou a primeira empresa de navegação de cabotagem a utilizar um navio especializado para o transporte de cimento a granel no Brasil, trazendo uma inovação no cuidado com o meio ambiente", comemora o engenheiro Angelo Baroncini, diretor-presidente da empresa.

O navio Glory Tellus, tipo "cement carrier", controlado pela Norsul, tem como característica marcante a ausência de contato entre o produto e o meio ambiente.

"A tecnologia existente neste navio utiliza compressores que tratam o cimento como um fluido, evitando qualquer contato com o ar. A tecnologia é ambientalmente amigável e o navio ainda pode funcionar como um silo capaz de armazenar toneladas de cimento até que a descarga seja realizada, de acordo com a necessidade logística do cliente" diz Baroncini.

Ele também destaca que a solução, inédita na cabotagem brasileira, já existia na Europa e nos EUA e foi viabilizada diante de demandas específicas do mercado de cimento no Brasil e da crescente preocupação com a proteção do meio ambiente.

O transporte acontece entre os portos de Barra dos Coqueiros, SE, e de Manaus, AM, com embarques mensais. ■

A.P. Moller – Maersk acelera crescimento em serviços e logística através de integração com APM Terminals



A partir do próximo dia 1º de agosto, os Serviços de Transporte Interno (Inland Services) da APM Terminals serão integrados com a parte de Logística e Serviços da Maersk, oferecendo acesso contínuo a uma ampla variedade de ofertas terrestres.

O portfólio da Inland Services inclui uma rede de terminais terrestres ao redor do mundo, em mais de 100 localidades. Além de estar presente em dez países na América Latina, no Brasil, a Inland Services conta com cinco terminais terrestres.

"A APM Terminals pode se concentrar totalmente em se tornar uma operadora portuária de classe mundial. Enquanto isso, a Maersk continuará a se concentrar no transporte marítimo, mas também no desenvolvimento e na entrega de produtos e serviços de logística", afirma Søren Toft, COO da A.P. Moller - Maersk.

A APM Terminals continuará atendendo clientes das linhas marítimas e ter-

restres com serviços dentro e ao redor das instalações portuárias, como armazenamento tradicional e manuseio de terminais, bem como serviços recém-desenvolvidos, como fast-gates, para maximizar a eficiência dos terminais. Ao mesmo tempo em que se concentra em sua principal oferta, a APM Terminals também continua colaborando com a Maersk para clientes que buscam soluções de ponta a ponta.

Atualmente, a Inland Services oferece um conjunto de soluções para clientes da linha de navegação e também da rede terrestre. Em termos de navegação, os clientes contam com ofertas de centros de serviços fluviais em torno de depósitos, manutenção e reparo de equipamentos de contêineres e transporte. Já para os terrestres, os serviços apoiam a integração das cadeias de suprimentos dos clientes, por meio de soluções de transportes, centro de frete de contêiner, armazéns e depósitos, além de ambientes de manuseio e armazenamento com temperatura controlada. ■

Svitzer investe em Vitória e inicia segunda fase de expansão no Brasil

A Svitzer – considerada líder global em rebocagem – deu início às operações de dois novos rebocadores em Vitória, ES. A empresa aumentou sua presença no sudeste brasileiro depois de concentrar seus esforços de expansão nas cidades de Rio Grande, RS, e Santos, SP, em 2018.

Os dois novos rebocadores possuem 32 metros de comprimento por 11 metros de largura e são equipados com motores MTU e propulsão Schottel, gerando uma tração de amarração superior a 70 toneladas. Construídos no estaleiro de Detroit e entregues no final de dezembro de 2018, os rebocadores foram batizados de Svitzer Elias D e Svitzer Joaquim R.

Vitória representa o início da segunda fase de expansão da Svitzer no Brasil,

e é parte de uma estratégia global de crescimento em mercados em desenvolvimento. Durante a primeira fase, entre 2015 e 2018, a empresa concentrou-se no sudeste e no sul do país e entrou nos portos de Paranaguá, Santos, Rio Grande, São Francisco do Sul e Itapoá. Mas agora também está de olho em oportunidades potenciais no Nordeste. “Estamos subindo no mapa do país seguindo a necessidade dos nossos clientes. Já fornecemos serviços de reboque para grãos, fertilizantes e navios porta-contêineres”, diz Rutger Thulin, diretor administrativo da Svitzer no Brasil.

Atuando desde 1833, a empresa chegou em 2015 ao Brasil após a compra da Transmar Serviços Marítimos, com sede no Rio de Janeiro, e já investiu cerca de um bilhão de reais desde então. ■



Tenha a
logística
em suas mãos

Assine a
REVISTA
Logweb

12 meses
R\$ 233,00

24 meses
R\$ 413,00

**Universitário
paga
meia!**

11 3964.3744

11 3964.3165

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

Empresas de portos e terminais se preparam para a expansão do setor

Grande parte dos acidentes que aconteceram na indústria brasileira de portos e terminais foi decorrente da falta de uma matriz de risco estruturada e programas de seguros adequados ao perfil de cada empresa do setor.

Em 2018, segundo levantamento da consultoria de risco e corretora de seguros e resseguros Marsh, os prejuízos com acidentes em portos e terminais foram da ordem de R\$ 30,3 milhões. Os altos valores chamam a atenção para a necessidade de um gerenciamento de risco mais estratégico, de acordo com Sérgio Caron, líder de prática de transportes, cascos marítimos, portos e terminais, aeronáutico da Marsh Brasil. Para ele, a partir de agora, o gerenciamento de risco será uma ferramenta cada vez mais estratégica para empresas e investidores em portos e terminais.

“A indústria de portos e terminais está enfrentando um momento de perspectiva de um grande volume de investimentos. A Secretaria Nacional de Portos do Ministério da Infraestrutura prevê realizar o arrendamento de dez áreas portuárias apenas no primeiro semestre deste ano, o que atrairá mais investimentos por meio do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Mas, é necessário que os investimentos dos participantes dos leilões sejam protegidos por um amplo e estratégico gerenciamento de risco e programa de seguros”, afirma Caron.

A necessidade do gerenciamento de risco e das coberturas de seguros acontece porque cada empresa tem suas particularidades de riscos e perfis diferentes de ameaças imprevisíveis aos negócios. A operação portuária está inserida em uma cadeia

que envolve um grande número de empresas como as de terminais portuários, operadores portuários, armadores, retroporto, porto seco, além de armazéns, transportadores e Operadores Logísticos.

Riscos – Segundo Caron, as regulamentações ambientais são exemplos de variáveis de mudanças que impactam profundamente os negócios das empresas. Essas mudanças estão forçando os portos a se tornarem ecológicos por meio de alternativas de combustível, água de lastro e construção de portos. “Os novos desenvolvimentos tecnológicos e as mudanças geopolíticas, juntamente com o tamanho crescente dos navios e os riscos ambientais, têm ao mesmo tempo o potencial de gerar maiores ganhos, mas também causar grandes prejuízos”, alerta.

A indústria brasileira de portos e terminais também já experimenta problemas emergentes como terrorismo, inexistência de fronteiras em blocos econômicos e segurança cibernética. A tecnologia em evolução, incluindo soluções via blockchain e a capacidade de veículos autônomos, também está mudando a base da indústria e deve ser gerenciada. “Lembramos também que navios cada vez maiores precisam redesenhar a infraestrutura e os bancos de terra e mudanças nos padrões globais de comércio devem ser atendidas com estratégias e investimentos inteligentes”, explica o especialista.

Na análise da corretora de seguros Marsh, também foram mapeados os 11 riscos que podem gerar prejuízos e até mesmo paralisar as operações das empresas de portos e terminais:

1. Carga e descarga, incêndio, explosão, vendaval;
2. Armazenagem de mercadorias;

3. Contaminação de mercadoria, pragas (ratos e pombos), poeira proveniente dos grãos, operação do shiploader;

4. Contaminação do solo, canal da galheta tem passado por problemas de assoreamento;

5. Vias de acesso, rodoviárias e ferroviárias, aos terminais portuários;

6. Cláusulas contratuais;

7. Segurança da navegação e movimentação;

8. Prover e qualificar recursos humanos capacitados;

9. Proteção de dados e controles digitais;

10. Falta de demanda, seja por razões econômicas ou mercadológicas;

11. Condições meteorológicas adversas.

De acordo com Caron, a estratégia mais eficiente de mitigação dos riscos físicos é a transferência dos mesmos, ou seja, implantar programas de seguros para se proteger das ameaças imprevisíveis.

Os seguros podem ser contratados para proteção contra riscos de danos sofridos pelo patrimônio, danos causados à carga de terceiros, ambientais e perdas materiais.

Também trazem coberturas para perdas de receita e lucros cessantes, contra riscos de variações de demanda decorrente de quebra de safra, danos sofridos e causados em decorrência de ataques de hackers e impactos de condições climáticas adversas. ■

Edenred Brasil lança plataforma digital de frete

A Edenred Brasil, por meio de sua Divisão Frota e Soluções de Mobilidade para o mercado rodoviário, apresenta o Freto, plataforma totalmente digital desenvolvida para conectar diretamente transportadores autônomos ou frotistas com o embarcador, funcionando como um marketplace da indústria para transporte de carga pesada. No painel do Freto, os transportadores podem consultar as cargas disponíveis, o volume e o valor do frete. "O match, que é a conexão da disponibilidade da carga com o aceite do trabalho, é feito pelo smartphone e pode levar somente 1 minuto", explica o diretor de Mercado Rodoviário da divisão de Frota e Soluções de Mobilidade Edenred Brasil, Thomas Gautier. Os dados da mercadoria e o valor definido para o transporte são cadastrados diretamente pelo embarcador e, diante da disponibilidade, basta sinalizar com um clique o interesse no transporte e a contratação é iniciada. Os embarcadores acessam a lista dos caminhoneiros interessados no seu frete, que ingressam na plataforma após atenderem critérios de compliance, como habilitação específica e permissão para o transporte de determinadas cargas, processo que faz da plataforma uma aliada para garantir as regras estabelecidas para o setor. "O Freto explora um nicho do mercado em que o embarcador se utiliza, principalmente, da terceirização. E a plataforma pode ser baixada em forma de aplicativo disponível para Android", finaliza Gautier.

Gimba associa-se à ABF como Operador Logístico

O Gimba, pioneiro na gestão e distribuição de suprimentos, associou-se à Associação Brasileira de Franchising – ABF como fornecedor de suprimentos e Operador Logístico para franquias. O objetivo da parceria é aproximar-se do mercado de franchising e apresentar os benefícios que a gestão de compras de suprimentos indiretos (itens de não revenda) pode trazer para as franquias associadas. Segundo Michelle Lima, gerente de Relacionamento B2B no Gimba, são várias as vantagens oferecidas pela solução Gimba, como a padronização

do fornecimento com portfólio completo de suprimentos indiretos, o desenvolvimento de itens personalizados, como material de merchandising, a redução de custo do frete com a otimização das entregas, a aquisição de tecnologia para facilitar os pedidos e o controle total dos gastos, tanto pelo franqueado como pelo franqueador, via plataforma web, o atendimento personalizado com Gerente de Contas e vendedor exclusivo, além do ganho de escala concentrando todas as unidades na negociação e o abastecimento nacional ponto a ponto.

AT&M lança aplicativo para gestão de operação de coleta para transportadoras e embarcadores

A AT&M acaba de lançar o aplicativo Smart Milk Run. Quando a transportadora envia o motorista para realizar a coleta das mercadorias em um determinado cliente, existe a nota fiscal da empresa proprietária dos produtos. Após o motorista pegar essa nota, ele vai escanear o código de barras no aplicativo por meio de seu smartphone para realizar a averbação da carga. "Por exemplo, a empresa responsável pelo transporte realiza 10 coletas em locais diferentes, conforme necessidade da indústria ou empresa, depois coloca tudo no caminhão, todos os produtos com localidades distintas. Isso pode demorar vários dias dependendo da demanda, até preencher um caminhão inteiro e depois volta para a sede da transportadora. Até esse momento, para esse período da coleta, não há um registro ou documento fiscal dessa demanda para a seguradora, pois não existe o CT-e (Conhecimento Eletrônico) dessa carga nesse percurso. Esse é o buraco negro do seguro de transporte, pois, a seguradora cobre os custos em caso de roubo, mas não sabe exatamente o valor da mercadoria", relata Vagner Toledo, CEO da AT&M. Ele explica que o lançamen-

to do aplicativo Smart Milk Run veio para solucionar esse problema, entre transportadoras, embarcadores e seguradoras para atender uma grande necessidade do mercado solicitada pelos seus clientes. E explica como funciona: Quando a transportadora envia o motorista para realizar a coleta das mercadorias em um determinado cliente, existe a nota fiscal da empresa proprietária dos produtos. Quando o motorista pegar essa nota, ele vai escanear o código de barras no aplicativo Smart Milk Run através de seu smartphone para realizar a averbação da carga. "Com isso, as seguradoras conseguem ter conhecimento de todas as coletas que são feitas em tempo real. Toda vez que um motorista chegar para retirar uma carga, transportadoras e seguradoras terão conhecimento sobre a atividade", garante ele. Além disso, a solução facilitará em relação à obrigatoriedade dos transportadores de averbar todos os embarques antes do início do risco também nas apólices de RCF-DC (Responsabilidade Civil Facultativa do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga), conforme circular Susep Nº 586, de 19 de março de 2019.

BX LOG entra para o mercado de mudanças corporativas



O Operador Logístico BX LOG anuncia a compra de uma empresa do setor de mudanças, criando uma nova marca dentro do GRUPO BX, a BX LOG Mudanças. O GRUPO BX prevê um faturamento de cinco milhões de Reais nos primeiros doze meses de atuação com a nova unidade de negócios que, além de diversificar as operações, irá proporcionar ao mercado e aos clientes atuais serviços especializados de mudança corporativa e residencial. A nova empresa vai atender a clientes em todo o Brasil e, além do transporte nos modais aéreo e rodoviário, contará com serviço de embalagens especiais, área de armazenagem (storage), remoções e remanejamentos de materiais, máquinas e equipamentos de alto valor agregado, pesados e sensíveis.

TRANSLIFT anuncia fabricação de AGVs multitarefas

A TRANSLIFT Sistemas de Movimentação e Armazenagem anuncia a fabricação, em território nacional, de AGVs (Automated Guided Vehicles, ou veículos automaticamente guiados). "O sistema desenvolvido pela empresa tem como objetivo prover alta tecnologia através de uma solução simples e de valor economicamente acessível, graças à sua produção e pós-vendas no Brasil. Isso possibilitará, além da redução dos custos, customizações para aplicações específicas, permitindo flexibilizar ou desdobrar atividades no e-commerce, em indústrias farmacêuticas, de alimentos e bebidas, cosméticos & perfumaria, eletroeletrônicos, implementos agrícolas, vestuário, aeroespacial, autopeças e instalações logísticas", diz o engenheiro Jair Alves, presidente da TRANSLIFT. Ele também argumenta que o sistema inteligente desses robôs móveis autônomos vai promover a comunicação com equipamentos diversos e, no caso de instalações logísticas, com transportadores automáticos, sistemas de picking, empilhadeiras, coletores de dados, antenas e tags RFID, além de ERP e WMS, facilitando a gestão das operações. Os AGVs podem ser utilizados em aplicações em ambientes secos, refrigerados

e frigoríficos. Com projeto customizável, se transformam em robôs colaborativos e recebem acessórios como braços robotizados, mesas de rolos ou bandejas e, com isso, podem fazer, por exemplo, a preparação de pedidos de medicamentos. "O projeto flexível permite ampliar ou reduzir a quantidade de veículos operando no sistema e realizar a fácil configuração de rotas, facilitando o transporte de materiais a uma quantidade de localizações diversas sem impacto na produtividade e a um custo reduzido. A interface amigável homem-máquina faz gestão completa, com emissão de relatórios de produtividade, ocorrências e manutenção preventiva, preditiva e corretiva, com informações em tempo real", diz Alves. Outra novidade anunciada pelo executivo é o modelo de negócios que a empresa está oferecendo ao mercado, além das vendas dos AGVs: a locação. Incomum no país, este modelo comercial foi pensado para oferecer aos clientes um leque de serviços ligados à engenharia e manutenção dos veículos, das rotas, bem como da conectividade com outros sistemas, com equipe especializada para realizar ajustes e upgrades de tecnologia dos equipamentos.



Penske Logistics gerencia o novo CD do Makro, no Paraná

A Penske Logistics, responsável pelo gerenciamento do Centro de Distribuição do Makro desde 2016, iniciou a gestão do novo Centro de Distribuição da rede atacadista em Pinhais, no Paraná, que atende as unidades da região Sul como Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina. A unidade conta com um espaço de 5.400 m², que tem capacidade para processar mais de 3,6 milhões de caixas por ano. O contrato contempla a gestão de dois fluxos de logística, cross docking e staple stock: no primeiro sistema de distribuição, a mercadoria não é estocada, mas separada e preparada para carregamento no mesmo dia e distribuição no dia seguinte, ou seja, já segue para os Atacados (Lojas – Makro). Já no staple stock, a mercadoria permanece em estoque por um breve período. “Estamos avançando com esse novo modelo de gestão para o Makro. Implementamos o primeiro em Pernambuco há três anos e, com bons resultados, conseguimos replicar em outros CDs da empresa”, explica Endrigo Taurisano, gerente de operações sênior da Penske Logistics para o Makro. Para viabilizar a operação, a Penske Logistics utilizará o sistema híbrido de distribuição para gerenciamento dos armazéns, desenvolvido especificamente para atender às particularidades desta operação e integrado ao sistema de gestão empresarial do Makro, que permite reduzir processos e eliminar retrabalhos, resultando em ganho de produtividade e eficiência.

Interroll lança nova geração de transportadores modulares inteligentes

A Interroll lançou uma nova geração da plataforma de transportadores modulares, usada para movimentação de itens e caixas. “Trata-se de um sistema especialmente concebido para instalações intralogísticas: permite a separação de pedidos e o roteamento (distribuição) com maior precisão para os locais em que serão expedidos os produtos para veículos e promove a organização do trabalho dos operadores, proporcionando maior ergonomia e segurança”, enumera Marcos Gaio, diretor da Interroll no Brasil. O sistema é composto por esteiras transportadoras desenvolvidas a partir de uma abordagem holística que considera cada nível de processo, desde a formação dos pedidos até o planejamento do sistema de transporte e sua instalação e integração a outros sistemas. Em grande parte pré-montados, os módulos aceleram a instalação no local. Entre alguns dos detalhes que reduzem o esforço de instalação estão as guias laterais ajustáveis, suportes infinitamente ajustáveis e

conduítes elétricos integrados. De acordo com Gaio, esta geração de transportadores tem atraído a atenção de segmentos como e-commerce e de vendas diretas, graças à automatização que promove na movimentação de cargas a longas distâncias, sua versatilidade e ao seu alinhamento com o conceito de logística 4.0, de conectividade com outros sistemas. “Essa característica permite elevado nível de rastreabilidade, em tempo real, dos produtos ao longo de sua movimentação, pois dispositivos inteligentes informam outros sistemas presentes na instalação logística sobre a operação que nela se desenrola, proporcionando rapidez no tempo de resposta em caso de problemas.” Logweb



Fale com a Logweb

Para falar com a Logweb, você pode usar as nossas várias mídias sociais



E também pode entrar em contato diretamente com a redação:
jornalismo@logweb.com.br

Comente os assuntos publicados, dê sugestões para a realização de matérias, envie artigos e outras informações que considere importantes para os nossos leitores.

Aproxime-se mais da Logweb e aproveite as nossas mídias – digitais e impressa.

E mais: Tenha em mãos a revista impressa – ler assim dá mais prazer.

Assine a revista Logweb impressa.



AHK Rio de Janeiro

Presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus, Roberto Cortes assumiu o comando da Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Alemanha do Rio de Janeiro – AHK-RJ, instituição sem fins lucrativos que tem como objetivo apoiar acordos entre empresários do Brasil e da Alemanha. Na entidade, Cortes está à frente da negociação para implementar nacionalmente o sistema dual de ensino, um método criado no país europeu em que o aprendizado de nível superior é dividido entre aulas na faculdade e vivência prática empresarial desde o início do curso. Fruto do incentivo da AHK-RJ, a primeira faculdade a adotar o sistema será a Associação Educacional Dom Bosco, em Resende, RJ, que contará com a parceria com a Volkswagen Caminhões e Ônibus.

AHK São Paulo

A Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Alemanha – AHK São Paulo já tem uma nova presidência para os próximos dois anos. Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do Brasil & CEO América Latina, assumiu o cargo de presidente da entidade, sucedendo Dr. Wolfram Anders, vice-presidente executivo da Bosch Brasil. Schiemer é formado em Administração de Empresas pela University of Cooperative Education de Stuttgart, na Alemanha, e terá ao seu lado na Presidência da Câmara: André Clark, presidente e CEO da Siemens no Brasil; Maite Leite, Chief Country Officer Deutsche Bank Brasil; Manfredo Rübens, presidente da BASF para a América do Sul; Martin Duisberg, Chief Representative do DZ BANK; e Tom Maes, diretor sênior de Vendas para a América do Sul do Lufthansa Group.

Repom

A Repom, marca da Edenred Brasil de soluções de gestão e meio de pagamento de despesas para o transporte rodoviário de carga, apresenta Guilherme Ocanha como seu novo diretor Comercial e Redes. Formado pela Universidade Paulista em Administração de Empresas, e com MBA em Gestão Empresarial pelo Mackenzie, o executivo comandou as áreas comerciais e de gestão de frotas de grandes companhias, como Sascar/Michelin e Raízen. Sua última passagem foi pela Ipiranga, onde atuou como head da unidade de negócios de frotas.

Desenvolve SP

Após aprovação do Banco Central do Brasil, Nelson de Souza assumiu a presidência da Desenvolve SP – Agência de Desenvolvimento Paulista.

O nome do executivo foi indicado pelo governador João Dória, e sua chegada marca um novo momento para a agência de fomento, que deverá ampliar sua atuação no Estado com foco no microcrédito. Souza já foi presidente da Caixa Econômica Federal e do Banco do Nordeste. É graduado em Letras e em Psicologia e possui MBA em Administração e Marketing. Vinculada à Secretaria da Fazenda, a Desenvolve SP é agência de fomento do Governo do Estado de São Paulo que financia o crescimento planejado de empresas e municípios.

IDV

A chapa encabeçada por Marcelo Silva foi eleita para um mandato de dois anos no IDV – Instituto para Desenvolvimento do Varejo.

Além de ser um dos fundadores, Marcelo é conselheiro e atual vice-presidente da entidade. Atualmente, ele é vice-presidente do Conselho de Administração do Magazine Luiza e integra o Conselho de outras empresas, como Raia Drogasil (RD), Movida, Grupo Silvio Santos, Grupo Raymundo da Fonte e Grupo Avenida.

Formado em Economia e Ciências Contábeis e pós-graduado em Administração Financeira, em sua carreira profissional Marcelo exerceu os cargos de diretor-executivo e CEO do Bompreço Supermercados do Nordeste, G Barbosa, Pernambucanas e Magazine Luiza. O IDV também conta com novos membros do Conselho Executivo: Antonio Carlos Pipponzi (RD), Fernando de Castro (Independente), Flávio Rocha (Riachuelo), Hugo Bethlem (Independente), Jorge Gonçalves Filho (Independente), Luiza Helena Trajano (Magazine Luiza), Marcos Gouvêa de Souza (GS&MD) Ronaldo Iabrudi (GPA), Sérgio Herz (Livraria Cultura), Sérgio Zimerman (Petz), Jorge Herzog (Walmart), Ronaldo Pereira (Óticas Carol), Sérgio Borriello (Pernambucanas) e Juliano Ohta (Telhanorte).

Deixe a RETRAK movimentar seus produtos

 **Retrak®**
Aluguel de Empilhadeira



Transpaleta
elétrica
2,75t



Empilhadeira
elétrica
1,6t



Empilhadeira
elétrica
2,0t



Empilhadeira a
combustão
2,5t



Empilhadeira Linde
até **18,0t**



Empilhadeira elétrica retrátil
2,0t

RESERVE ESTA DATA

15

AGOSTO



onde embarcadores e transportadores de carga se reúnem para homenagear as empresas Top do Transporte 2019 eleitas pelo mercado

ETAPAS

Fevereiro e Março

Envio do convite para 5.000 embarcadores de cargas, de 14 ramos industriais, para participar da 13ª Pesquisa Nacional dos Fornecedores de Serviços de Transportes.

Março, Abril e Maio

Envio de cédula de votação eletrônica, para os eleitores darem as notas de desempenho aos fornecedores de transportes, relativas a 5 parâmetros de performance.

Junho

Tabulação dos votos recebidos e checagem se as transportadoras indicadas operam de fato na especialidade

Julho

As transportadoras rodoviárias de cargas, eleitas nas 17 categorias da premiação, são comunicadas da sua indicação ao Top do Transporte 2019.

Julho e Agosto

Produção das edições especiais das revistas Frota&cia e LOGWEB, que trazem o Ranking e as notas das empresas eleitas como Top do Transporte 2019.

Agosto

Cerimônia de premiação com a participação das transportadoras eleitas e dos representantes da indústria que as indicaram

Realização

Frota&Cia

GRUPO
Logweb

Saiba mais em www.topdotransporte.com.br