

REVISTA

Logweb

referência em logística

I www.logweb.com.br | edição nº 158 | Abr | 2015 | R\$ 22,00 |



- Agrologística
- Armazenagem
- Comércio Exterior
- E-commerce
- Embalagem
- Logística Portuária
- Movimentação
- Multimodal
- PDV
- Supply Chain



Mesa-redonda promovida pela
Logweb na ABOL destaca os
OPERADORES LOGÍSTICOS

Equipamento financiado pelo



Agilidade com garantia de Produtividade.

PT16 Fast



A PT16Fast é a empilhadeira elétrica da Paletrans com capacidade de carga de 1.600kg e com modelos de elevação até 5,4 metros.

Totalmente produzidas no Brasil com os melhores componentes do mundo elas oferecem:

- Grande agilidade na operação em curtas distâncias;
- Acionamento dos comandos elevação e descida no timão;
- Comando proporcional de elevação e descida;
- Motor de tração A.C. de 1,2kW;
- Operação com bateria tracionária;
- Motor de elevação robusto de 3.0kW.

FEIMAFE 2015
Stand N300 de 18 a 23 de maio

Paletrans

EMPILHADEIRAS & TRANSPALETES



CONSULTE NOSSA LINHA COMPLETA DE EQUIPAMENTOS DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGA

www.paletrans.com.br

Consulte Rede de Revendedores Autorizados:

0800 941 4442

Publicação mensal, 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 Gonçalves Gonçalves
Tel.: 11 94390.5640
(MTB/SP 12068)
jornalismo@logweb.com.br

Redação

Mariana Mirha (MTB/SP 56654)
redacao2@logweb.com.br

Diretora Executiva

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

Diretor de Marketing

José Luiz Nammur
jnammur@logweb.com.br

Diretor Administrativo-Financeiro

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

Administração

Wellington Christian Borsarini
admin@logweb.com.br

Diretoria Comercial

Maria Zimmermann
Tel.: 11 99618.0107 e 94382.7545
maria@logweb.com.br

Gerência de Negócios

Cleo Brito - Tel.: 11 99666-9504
cleo@logweb.com.br

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

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

Diagramação e Capa

Alexandre Gomes

Em discussão, a importância dos Operadores Logísticos

Mais uma vez, *Logweb* discute a importância dos Operadores Logísticos, não apenas no aspecto da logística em si, mas também no âmbito econômico e social.

Neste número, o leitor vai encontrar o resultado da mesa redonda promovida pela *Logweb* para discutir o papel dos OLs no mercado brasileiro e, também, no exterior, e, ainda, apresentar os resultados do estudo levado a cabo pela ABOL – Associação Brasileira de Operadores Logísticos, visando à regulamentação destas empresas no país, buscando a simplificação burocrática e a sustentabilidade do setor.

Uma ótima oportunidade para conhecer estas empresas, suas principais características e a sua importância na redução dos custos, além do estudo propriamente dito e as suas consequências para as atividades logísticas no Brasil.

Ainda no contexto dos Operadores Logísticos, mas agora incluindo, também, as transportadoras, outra matéria desta edição enfoca a logística nos segmentos de cosmético, perfumaria e higiene pessoal. A abordagem aqui envolve a representatividade destes setores na carteira de clientes ou no faturamento da empresa, como está a demanda de Operadores Logísticos e transportadoras para os setores em destaque, as exigências quanto à higiene no transporte e armazenagem, bem como com a rapidez no transporte destes produtos, os fatores que mais dificultam a atuação do Operador Logístico/transportadora nesses segmentos, as tendências para transporte e distribuição e os próximos investimentos das empresas em termos de distribuição e armazenagem para esses setores, além da regulamentação para atuar com cosmético, perfumaria e higiene pessoal.

Finalizando as matérias especiais desta edição de *Logweb* temos a específica sobre pneus industriais, quando representantes de empresas fazem um balanço do segmento em 2014 e traçam as perspectivas e as tendências para 2015. Também são apontados os novos nichos de mercado a serem explorados e as novidades previstas para o segmento, em termos de tecnologias, etc. Os representantes das empresas participantes da matéria também dão algumas dicas para ajudar na escolha do pneu adequado para as empilhadeiras.

Como esta edição de *Logweb* vai ser distribuída na Intermodal, aproveitamos a oportunidade para dar as boas-vindas aos nossos novos leitores, esperando que os mesmos também passem a usar a revista – já reconhecida como referência em logística – para suas consultas sobre o setor.

Os editores



especial

- 40 Pneus industriais:
mercado nacional se
aperta e apresenta várias
novidades em tecnologia



capa

- 44 Mesa-redonda promovida pela
Logweb com a ABOL discute
regulamentação do Operador
Logístico

6 armazenagem

Conceito self storage ganha espaço e clientes no Brasil, tanto pessoas físicas, quanto empresas

8 tecnologia

MiX Telematics aposta no crescimento do mercado de telemetria no Brasil

10 artigo

Portos e malfeitos

12 alimentos & bebidas

Aqua Capital promove a união da Comfrio Soluções Logísticas e da Stock Tech

14 Logística no Nordeste

18 negócios

Volvo divulga balanço de 2014 e anuncia mudanças na diretoria

19 negócio fechado

20 distribuição

Setores de cosmético, perfumaria e higiene pessoal: uma logística em expansão

30 evento

Mais destaque aos Expositores da CeMAT 2015

34 logística farmacêutica

AGV instala Centro de Distribuição no Paraná para armazenar medicamentos

36 transporte

São Paulo tem nova unidade da TNT para atender pequenas e médias empresas da região

38 transporte aéreo

TAM Cargo inaugura, no Aeroporto de Guarulhos, SP, maior terminal de cargas do Grupo LATAM no Brasil

48 Notícias Rápidas

11, 19, 28, 33, 34 e 37 **Investimentos**

50 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



Aonde estiver,
para onde
você quiser.
IBL.



Grande Frota Rastreada
e Veículos Cofre.

Armazenagem • Distribuição • Aéreo • Rodoviário • E-Commerce
DTA • Inflamáveis • Fármaco • Nacional e Internacional
Rastreamento e Monitoramento 24h • Baús Blindados



ANVISA



SASSMAQ



IBL
LOGÍSTICA

55 11 2696.2230
www.ibllogistica.com.br

Conceito self storage ganha espaço e clientes no Brasil, tanto pessoas físicas, quanto empresas

O conceito mundial de armazenamento inteligente e flexível de bens e objetos está ganhando força no país. O self storage é uma solução que, além de atender pessoas físicas, também é capaz de suprir demandas de empresas que buscam otimizar seus espaços e sua logística, estocando produtos e suprimento fora de suas instalações, em galpões especializados nesta atividade. O conceito se adequa às necessidades das empresas de áreas menores para estocagem e armazenagem, idealmente abaixo de 500 m².

Já com grande aderência na América do Norte e Europa, a atividade está sendo ampliada por aqui, com companhias como a GuardeAqui (Fone: 11 3797.3999), que possui um plano de investimentos no Brasil projetado em mais de R\$ 1 bilhão até 2018.

Segundo Allan James Paiotti, presidente da GuardeAqui, o mercado de self storage, apesar de ainda relativamente novo no Brasil, está abrindo um enorme espaço para o desenvolvimento de empresas que

dependem de um ponto logístico estratégico e bem localizado nas grandes regiões metropolitanas.

As unidades de self storage geralmente são estabelecidas em regiões de grande fluxo e fácil acesso. Isso, por si só, já pode ser uma vantagem competitiva para companhias que dependem de uma logística próxima de seu mercado de atuação.

Outra vantagem do conceito são os contratos de curto prazo, de 30 dias, a flexibilidade para redimensionar o espaço conforme a necessidade, diminuindo ou aumentando, a segurança e facilidade de acesso. A eliminação da burocracia típica dos contratos de locação de grandes armazéns, como a não exigência de fiadores ou custos adicionais como água, luz, IPTU, são diferenciais de competitividade. Equipamentos para apoio na movimentação de cargas, como carrinhos e lifts, e áreas de apoio, como sala de reuniões, também são disponibilizados por companhias de self storage.

“O self storage se propõe a tornar mais eficiente o uso de espaços por seus clientes e, por isso, está ganhando cada vez mais adeptos, especialmente para aqueles que



Paiotti: “self storage é uma solução muito eficiente para o ‘last mile’ das empresas de logística. Nos próximos cinco anos, buscamos atingir 50 unidades”

dependem de espaço e localização para ganharem eficiência e competitividade em seu negócio. Por essas características temos visto um crescimento muito forte no uso por empresas de logística em geral, que têm se aproveitado da flexibilidade do self storage para trazer sua operação mais próximo de seus clientes e tornar sua operação mais rentável”, analisa Paiotti.

O GuardeAqui passou de três unidades em 2013 para oito em 2014, sendo três em São Paulo, SP, uma em Campinas, SP, uma em Jundiaí, SP, uma em Ribeirão Preto, SP, além de uma em Belo Horizonte, MG, e uma no Rio de Janeiro, RJ. Em pleno processo de expansão, a empresa age para atingir 50 unidades nos próximos cinco anos, com crescimento nas regiões Sul e Sudeste.

Estrutura

A estrutura da companhia abrange sistemas de segurança individualizados, boxes metálicos seguros, portas especiais fabricadas no exterior, sistema de reserva via web e call center.

Os tamanhos mais procurados são os espaços entre 20 e 100 m², sendo que alguns destes espaços têm altura privilegiada, permitindo maior capacidade de armazenagem. “Estes espaços estão localizados estratégicamente nas instalações do GuardeAqui, muitos deles com acesso direto pelas docas e outras áreas de acesso



às instalações, promovendo muita facilidade e conveniência para a movimentação de cargas", explica.

A empresa disponibiliza gratuitamente equipamentos de apoio para as operações internas de carga, descarga e movimentação realizada pelos clientes. Também estão disponíveis, sem custos adicionais, salas de reunião e computadores com internet como estruturas de apoio aos clientes.

Entre os clientes da empresa estão companhias que armazenam materiais esportivos, equipamentos de computador e impressoras, de telefonia e comunicação e de engenharia sanitária, como válvulas, tubos, sistemas de drenagem e caixas de descargas.

No caso de um dos clientes de engenharia sanitária, os produtos são importados da Suíça e chegam ao Brasil parte pelo aeroporto de Viracopos, em Campinas, SP, e parte pelo Porto de Santos, SP. O GuardeAqui é a interseção e o destino dessas duas vias. Depois

de os produtos chegarem ao GuardeAqui, um Operador Logístico distribui todos para seus clientes internos no Brasil todo.

Para Paiotti, o self storage é uma tendência no setor de logística, especialmente em função das crescentes restrições impostas pelas grandes cidades em termos de horário e vias de tráfego de caminhões. "O self storage representa uma solução muito eficiente para o 'last mile' das empresas de logística, além de toda a questão do armazenamento correto e operacionalização da distribuição dos produtos pelas empresas", analisa.

Pensando no futuro da modalidade, a companhia tem atuado na institucionalização do setor e apoiado iniciativas como a criação da Associação Brasileira de Self Storage – ASBRASS, com o objetivo de definir os padrões de qualidade necessários para o crescimento saudável e sustentável do setor no país.

Nova gestão

A Equity International, fundo de private equity americano especializado no mercado imobiliário com histórico de sucesso no Brasil, é o acionista controlador do GuardeAqui. A Equity International foi acionista de empresas como Gafisa, BRMalls, Bracor e AGV Logística. "Com a entrada da Equity International como acionista controlador, o GuardeAqui passou por uma intensa reformulação interna para preparar sua equipe, seus processos e sistemas de gestão para crescer de forma acelerada. Este processo de evolução foi concluído em 2013, a partir de quando saltamos das três unidades originais para as oito atuais, comprovando a capacidade instalada no GuardeAqui de promover um crescimento sustentado com cerca de seis a oito novas unidades por ano, ao longo dos vários próximos anos", finaliza Paiotti. 

NOSSO SERVIÇO SEMPRE AO SEU ALCANCE.

A Lintec conta com uma ampla rede de revendedores capacitados para oferecer as melhores soluções em movimentação de carga, dar suporte técnico e fornecer peças de reposição de todos os seus produtos.

Acesse o nosso site e veja onde fica o Revendedor Lintec mais próximo de sua empresa.

www.lintecmotores.com.br



Uma Empresa do Grupo Agrale

(54) 3229.0123

MiX Telematics apostava no crescimento do mercado de telemetria no Brasil

A MiX Telematics (Fone: 11 3393.8111), empresa que oferece soluções de telemetria – é considerada líder global no fornecimento de informações de gestão de frotas, segurança do motorista e de soluções de rastreamento de veículos –, apostava no crescimento deste segmento no Brasil. Tanto que tem como meta ultrapassar os 30 mil veículos conectados com suas soluções nos próximos três anos. E a projeção é ultrapassar um milhão de conexões globais dentro do mesmo prazo.

Hoje, já são mais de 450 mil veículos conectados em 120 países em seis continentes. Além disso, a MiX Telematics tem forte atuação no Oriente Médio, na Austrália, na Europa e nos Estados Unidos. No portfólio de clientes estão empresas líderes globais como Shell, Linde, Nestlé, Parmalat, Pepsico, Schlumberger, Chevron, BP (British Petroleum), AGIP, GE, Scania e Greyhound. No Brasil, destacam-se as transportadoras da Raízen (Shell), BR Distribuidora, Linde e Nestlé.

Mercado em expansão

“O Brasil é extremamente importante para a empresa pelo fato de o transporte rodoviário representar mais de 70% do volume de carga transportado e, também, por ser o quarto maior mercado de veículos do mundo, o que permite

muitas oportunidades para o segmento de telemetria”, diz Luiz Munhoz, diretor da empresa. Ele estima o mercado de telemetria na faixa de 25.000 veículos no Brasil, menos de 5% da frota, contra 2.500.000 de veículos rastreados com fins de segurança patrimonial. “Há

muito espaço para crescer, acreditamos num crescimento de mais de 100% anual. O nosso planejamento é que o Brasil represente 10% do faturamento global da empresa até 2017.”

Para isso, a empresa está se consolidando no país através da sua rede de parceiros e de uma estrutura própria com escritório comercial e de suporte técnico sediado em São Paulo, SP.

Munhoz explica que o mercado brasileiro vem acordando para a necessidade de melhorar a gestão da frota e reduzir o risco de acidentes. As duas demandas são supridas através de soluções de telemetria. “O desafio é juntar a solução de telemetria com as soluções de gerenciamento de risco e rastreamento de forma a prover todos os serviços com uma solução única”, completa o diretor.

Mas, por outro lado, ele explica que a maior resistência do mercado logístico para o uso da telemetria é ter que colocar um sistema a mais, além dos que já estão instalados para atender as

demandas de gerenciamento de risco e rastreamento. “Alguns clientes ainda não entenderam que o sistema de telemetria é uma ferramenta que irá reduzir o custo da sua frota, auxiliando a gestão, de forma que é um investimento, não um custo, e que irá trazer retorno em pouco tempo.”

A outra dificuldade – ainda segundo Munhoz – é a capacitação dos profissionais que utilizam as informações de telemetria para gerir melhor a sua frota. As limitações aparecem não só na interpretação dos dados, como também na gestão dos motoristas e na manutenção dos veículos.

Benefícios

Nas palavras do diretor da MiX Telematics, são vários os benefícios que a telemetria pode trazer para a logística.

De acordo com ele, o Custo Brasil é composto, dentre outras partes, de um alto custo logístico. As distâncias entre a área de produção e de consumo são grandes e uma boa parte dos lucros é perdida nos custos de transporte.

“A frota bem gerida traz uma redução de custo expressiva nas operações, tanto em consumo de combustível, como em manutenção e disponibilidade da frota. Os custos de um acidente trazem impactos diretos na operação, chegando a se tornarem inviáveis para



Munhoz: no Brasil, o mercado de telemetria está na faixa de 25.000 veículos, contra 2.500.000 de veículos rastreados com fins de segurança patrimonial





pequenas transportadoras e onerarem diretamente o seguro, especialmente o seguro ambiental. Todas essas variáveis podem ter seus custos reduzidos drasticamente através de um bom sistema de telemetria e uma gestão efetiva da frota", completa.

Computador de bordo

O diretor também analisa os sistemas de telemetria disponíveis no Brasil.

De acordo com ele, a maior parte dos sistemas é baseada em soluções de rastreamento e gerenciamento de riscos. "São soluções simples que não possuem inteligência embarcada e utilizam sensor de velocidade por GPS. Normalmente utilizam um banco de dados transacional, somente conseguindo analisar os dados dos últimos 30 dias", revela Munhoz.

E ele continua: "no nosso entender, essas soluções são ineficientes na gestão

da frota e no acompanhamento do perfil de direção dos motoristas. As soluções da MiX se baseiam em um computador de bordo integrado a um software de gestão poderoso capaz de processar grandes volumes de dados, indicando tendências e pontos de melhoria".

Sobre as tendências nos sistemas de telemetria no Brasil, o diretor aponta que câmeras que filmam os eventos em tempo real sejam uma tendência forte, bem como a convergência das soluções de rastreamento e gerenciamento de risco com as soluções de telemetria.

Novos clientes

A MiX Telematics acaba de conquistar novos clientes no mercado brasileiro: Bom Futuro e Della Volpe.

As duas empresas buscaram solução para controlar a jornada de trabalho dos motoristas. Por meio das ferramentas

da MiX Telematics esses clientes, que atuam em diversas áreas e precisam de um controle rígido sobre horas trabalhadas, com base na legislação da Jornada de Trabalho vigente, passaram a ter uma visão mais ampla sobre o que acontece dentro e fora da empresa. Isso quer dizer que é possível controlar a hora em que o motorista começa a trabalhar, paradas, forma de direção, entre outros aspectos importantes, por meio de relatórios detalhados e consistentes.

A Bom Futuro e a Della Volpe começaram o projeto com aproximadamente 50 veículos e irão, gradativamente, atingir a sua frota completa totalizando mais de 500 caminhões após validação da efetividade da solução.



A BTP tem diferenciais para, além de clientes, conquistar parceiros.



Localização privilegiada no acesso rodoviário e ferroviário do Porto de Santos.



Equipamentos de última geração que permitem uma operação eficiente e segura.



Ciclo de caminhões, em média, de apenas 30 minutos (gate in ao gate out).



Estacionamento interno para 85 caminhões, na área de pré-gate.



1.582 tomadas reefer, expansíveis a 3.000 tomadas.

Portos e malfeitos

Mais uma vez estamos voltando ao assunto portos. Uma porque gostamos do assunto, somos de transporte e da logística. Outra porque queremos vê-los funcionando como manda o figurino. No Brasil, quanto mais passa o tempo, maiores são os "malfeitos". Por isso é preciso ficar atento, apontar, cobrar. Até que algum dia possamos dizer que somos um país que dá atenção aos seus problemas. Grandes e pequenos. Só encarando -os se pode resolvê-los.

No Brasil os governos brasileiros, das várias esferas, só fazem falar. Legislativos e judiciário também. É um blá, blá, blá irritante e que vai desestruturando o país. Tudo é empurrado com a barriga.

Os portos não fogem a isso. Temos problemas sérios. Para começar a entender, basta ver que na análise do Fórum Econômico Mundial, de 2013, figuramos na 135ª posição na questão portuária. Isso entre apenas 144 países analisados. E na infraestrutura estamos na 107ª posição. Portanto, temos tudo a melhorar. Existe vontade de política para isso?

Precisamos mudar bastante coisa e começar a ter perspectivas para hoje e amanhã na questão portuária. Todos precisam fazer algo antes que seja tarde demais. Antes que nossos concorrentes no mundo se distanciem de modo a não poderem mais ser alcançados. A começar pelo governo central, que tem a política portuária nas mãos.

A situação econômica atual tem se apresentado bastante complicada. De modo que o governo teve que começar a fazer ajustes para recolocar o

país no rumo certo. Todos esperamos que dê certo e a economia retome seu crescimento. Precisamos parar de ter décadas perdidas, e apresentarmos crescimento. Esperamos não ter que recorrer à "Santa Padroeira das Cargas, Empregos e Crescimento Perdidos".

Mas, vamos deixar claro que não é um problema dos terminais. Desde a privatização das operações portuárias, a partir da Lei 8.630, de 25/02/1993, as coisas melhoraram e muito nos terminais em si. Basta ver o que ocorreu já na primeira privatização de terminal, ocorrida com a Libra Terminais, criando o T37, em Santos, em novembro de 1995.

O aumento da produção e da produtividade têm sido extraordinários. Lembramos de quando fizemos nossa dissertação de mestrado em 1999-2000, analisando o T37 privatizado de 1998/1999 e o Tecon estatal de 1996/1997. As diferenças eram brutais, mostrando o acerto nas privatizações. Mesmo o Tecon já sendo especializado em contêineres e o T37 ainda tendo que levar dois anos para se adequar a isso. Pena que o governo, como tem feito regularmente, anda para trás.

Em 2012 a lei 8.630, que só precisava de ajustes, foi revogada e substituída e, claro, com retrocesso e mais intervenção do governo.

Assim, fica um pouco mais complicado esperar avanços nestes tempos



Samir Keedi: Professor da Aduaneiras e de pós-graduação, autor de vários livros em comércio exterior, entre os quais "Logística de transporte internacional" e "Transportes, utilização e seguros internacionais de carga".
samir@multeditoras.com.br

bicudos que estamos vivendo. Tudo provocado pelo governo e sua incompetência em gerir a economia, para ficarmos apenas nessa área. Mas, fique claro, não só o governo federal.

Precisamos passar à iniciativa privada mais áreas, o que não é feito como se deve. Segundo se sabe, há umas 130 áreas a serem licitadas e a Antaq - Agência Nacional de Transportes Aquaviários parece

não existir. Enquanto isso não é feito, não existe este investimento da iniciativa privada que pode melhorar em muito a situação portuária. E, sabemos, ela está pronta para isso.

Outro dos graves problemas pelos quais passamos são os acessos aos portos. Pegue-se a situação do porto de Santos. O porto é bom, apesar dos seus problemas, e a produção e produtividade são muito boas. Mas, não tem acessos adequados. As rodovias Anchieta e Imigrantes não dão mais conta. E as coisas se complicaram com a inauguração recente de mais dois terminais de contêineres. Agora, com seis terminais do gênero, todos muitos bons, como se fará para levar as cargas se houver, repentinamente, por algum acaso, um boom de comércio exterior? E o que acontece com os recordes de safra?

E a profundidade do porto - que a maioria insiste em chamar de ca-

lado, que é uma expressão para o navio - nunca é aquela necessária. Há quantas décadas se insiste em falar em levar a profundidade total até 15 metros e depois 17 metros? Será que algum dia chegaremos a 14 metros? E isso não é um problema apenas do maior porto brasileiro.

E como podemos ter eficiência, agilidade, boa administração, se esta ocorre desde o Planalto Central? Temos que descentralizar tudo. Os portos têm que ser municipais como, por exemplo, Itajaí, ou estaduais, como Paranaguá. Temos que entender que "o olho do dono engorda o boi".

E a questão política então? Nossos portos ainda continuam com atrasos de séculos, divididos em capitania hereditária. Porto

não tem que ser administrado por partidos ou políticos. Têm que ser administrado por técnicos. Se possível, e isso é pedido antigo nosso, pela iniciativa privada, com a privatização efetiva de todos os portos. Privatização de fato, com venda de ativos, e não mera privatização de operações, sempre sujeita a retrocessos.

Claro que se dirá que isso não existe em lugar algum do mundo. Ok, tudo bem, mas em nenhum lugar do mundo também existe o que temos aqui. Os mais altos juros do mundo. A maior carga tributária. A maior corrupção já presenciada, etc. etc.

Privatização ou, pelo menos, municipalização ou estadualização já. Geral, ampla e irrestrita. Não importa o mundo, importa fazer bem.

Investimentos

Paraná terá novo terminal retroportuário

O Paraná terá um novo terminal retroportuário para caminhões, que parte da iniciativa privada de um grupo de investidores, a Enne Engenharia (Fone: 11 3032.5442), de São Paulo, e os paranaenses RF e Paraíso Participações. O GreenLog, como é chamado, ficará a 12 km do Porto de Paranaguá, o maior do Estado, e terá 700 vagas em uma área de 210.000 m². Focado tanto em cargas a granel, quanto em contêineres, o terminal deverá operar 24 horas por dia. O GreenLog promete ser uma alternativa interessante para embarcadores, uma vez que aproxima a carga do ponto de embarque e trabalhará de forma integrada ao sistema de agendamento online de cargas do Porto. Para transportadoras e caminhoneiros, o espaço também será importante, uma vez que oferecerá maior conforto e segurança.

LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA PARA DISTRIBUIÇÃO FACILITADA. CONDOMÍNIO LOGÍSTICO AAA COM CERTIFICAÇÃO LEED.

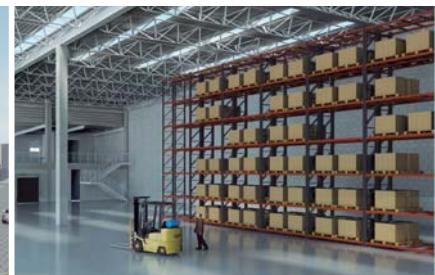
ALUGA | VENDE

CA35
CONDOMÍNIO ANHANGUERA



**MÓDULOS DE GALPÕES DE 9.300 m²
ATÉ 150.000 m², EM CAJAMAR/SP.**

Pé-direito de 12 metros | Piso com resistência de 6 toneladas
Cross docking | Sistemas de segurança e combate a incêndio
Infraestrutura completa para condomínio logístico
Prédio administrativo com salas de reunião, refeitório e ambulatório



Incorporação

BMC brasil máquinas **GRIFO** PROPERTIES

Administração e Incorporação

E TOILE

Commercialização **11 3775 4777**
www.ca35.com.br / www.etoile.com.br

**Ampliando suas
operações e estruturas
na Região Norte**

**Abertura de Filiais em
todas Capitais dos Estados
do Norte, aumentando
sua abrangência de
atendimentos direto em
449 cidades.**



**LIGUE AGORA
(092) 3643-0650
www.tradaamazonia.com.br**

alimentos & bebidas

Aqua Capital promove a união da Comfrio Soluções Logísticas e da Stock Tech

Aqua Capital (Fone: 11 3707.5820), private equity focado em empresas de médio porte dos setores de agribusiness, alimentos e logística no Brasil e no Cone Sul, acaba de promover a união da Comfrio Soluções Logísticas e da Stock Tech Logística. Após três anos como co-controladora e detentora de fatia da Comfrio, a Aqua adquiriu o restante do capital da empresa, assim como 100% da Stock Tech para, na sequência, promover a união de ambas. O grupo resultante já nasce como o maior do Brasil em armazenagem de frio, com mais de 600.000 m³ de capacidade. Ao mesmo tempo, a Aqua anuncia a entrada do AGRO Merchants Group na base de capital do novo grupo e em seu Conselho de Administração, dada a aquisição de fatia minoritária.

“Após três anos como co-controladora da Comfrio, a Aqua viu que suas avaliações sobre o potencial do segmento de armazenagem de frio estavam corretas. Há espaço para crescimento no País, assim como a possibilidade de atender necessidades ainda não cobertas. Isso nos levou a ampliar nossa posição na Comfrio e a promover sua união com a Stock-Tech, formando um grupo com maior capacidade de investimento e capacidade estratégica”, explica Sebastian Popik, sócio da Aqua e presidente do Conselho do grupo

resultante da união das duas empresas.

Ele continua: “este negócio dá origem a uma companhia com potencial de liderança na América do Sul. Prova da atratividade do novo grupo é o fato de já termos atraído o AGRO Merchants Group para o seu capital, o que nos traz os melhores recursos existentes”.

A Comfrio e a Stock Tech unidas formam a maior companhia do Brasil em armazenagem de frio, o segmento mais sofisticado na área de logística, já que opera com alimentos e tem uma demanda intensa por agilidade e velocidade. “Ambas as empresas detêm expertise e capacidade estratégica na



Popik: a previsão é dobrar a participação de mercado em quatro anos. “Não descartamos que parte deste crescimento seja por meio de novas aquisições”

área que, somadas, posicionam a Comfrio-Stock Tech não apenas como a maior, mas também a melhor do setor. Ao mesmo tempo, as redes de cada uma se mostram complementares – logo, o negócio soava como lógico e com amplo potencial. Um aspecto central é poder oferecer soluções integradas e escala nacional a grandes clientes. Isto é um enorme diferencial hoje: discutimos e apresentamos soluções

de malha, e não locações pontuais. Outro aspecto central é o investimento em tecnologia e processos. Estamos em pleno processo de um grande salto em termos de produtividade”, completa Popik.

Primeiro investimento

A entrada no capital da Comfrio e da Stock Tech marca o primeiro investimento do AGRO Merchants Group no Brasil e na América Latina, áreas foco para o AGRO no futuro. Junto com seu investidor OakTree Capital Management, o AGRO Merchants Group realizou 11 aquisições nos Estados Unidos e na Europa desde março de 2013 e agora inicia sua expansão pela América Latina.

"A união de Comfrio e Stock Tech nos garante meios de atender necessidades ainda não cobertas no País", diz o diretor do novo grupo e Operating Partner da Aqua Capital, Evandro Calanca. "O investimento do AGRO na plataforma de negócios, por seu turno, deixa clara a relevância do negócio desenhado e viabilizado pela Aqua Capital, assim como ratifica um horizonte de investimentos e de adição de

capacidade estratégica à Comfrio e à Stock Tech", completa.

Com o negócio, a Aqua Capital amplia seu portfólio e reforça seu foco: a expansão de empresas de médio porte dentro da cadeia de valor do agronegócio no Brasil e no Cone Sul. Fundada em 2009, a companhia de investimentos aloca capital hoje em quatro empresas. A filosofia de investimentos da Aqua Capital é buscar posições em empresas com potencial de liderança na cadeia do agronegócio, alimentos e logística. O investimento total na transação da Comfrio – Stock Tech foi de R\$ 120 milhões (US\$ 45 milhões).

Perspectivas

Sobre as perspectivas da união de Comfrio e Stock Tech, Popik diz que, "com a união das companhias, temos um horizonte de investimentos e

de adição de capacidade estratégica significativo. Isso nos permite trabalhar com a previsão de dobrar nossa participação de mercado em quatro anos e melhorarmos ainda mais nossos serviços. Não descartamos que parte deste crescimento seja por meio de novas aquisições."

Já se referindo aos próximos investimentos da Aqua, Popik lembra que o foco é criar excelentes empresas que atinjam a liderança dos seus segmentos dentro da cadeia de valor do agronegócio no Brasil e no Cone Sul. "Faremos novos negócios, sempre em linha com esta filosofia de investimentos. Buscamos posições em empresas com potencial de liderança na cadeia do agronegócio, alimentos e logística para as quais podemos oferecer capacidade de gestão, expertise operacional e abordagem empreendedora", completa. Logweb

NOVUS

Excelência no monitoramento de Temperatura e Umidade



Ideal para
Centros de
Distribuição

RHT-Air
Transmissor de
Temperatura e Umidade

A NOVUS fornece uma solução completa em controle e monitoramento da temperatura e umidade em centros de distribuição de produtos farmacêuticos ou alimentícios. As soluções NOVUS podem ser desenvolvidas, instaladas e validadas segundo os requisitos técnicos das principais normas, como a FDA 21 CFR Parte 11.

Registro de temperatura e umidade



NOVUS
CLOUD

Acesse os
dados a
qualquer hora
e de qualquer
lugar



Polo Automotivo Jeep em Goiana, PE, usa cross-docking e gerenciamento de pátio próprio para organizar logística

Tornar eficiente a chegada de materiais e componentes para fabricação de veículos e o escoamento e distribuição da produção se tornaram desafios para a FCA - Fiat Chrysler Automobiles (Fone: 0800 707.1000) quando optou por alocar o Polo Automotivo Jeep em Goiana, Zona da Mata Norte de Pernambuco.

E para solucionar a questão, duas ações foram tomadas: operar com cross-docking e com o gerenciamento de pátio próprio.

Para a operação de entrada, a solução adotada pela FCA foi o conceito de cross-docking, que centraliza a recepção dos componentes dos fornecedores nacionais.

Por meio de galpões estratégicos – os cross docks – a fábrica recebe as mercadorias em Minas Gerais e em São Paulo, distantes 2.100 e 2.800 quilômetros de Goiana, respectivamente. As peças são enviadas conforme a necessidade da produção. De acordo com o gerente de Logística de Distribuição da FCA para a América Latina, Maurício Faria, esse modelo ajuda na redução do estoque de peças, diminui as movimentações e, com isso, o risco de danos materiais.

Os componentes saem dos cross docks diariamente e seguem para o Centro de Distribuição de Carga (CDC), construído ao lado da fábrica Jeep – um galpão com 54.000 m², onde ocorrem o armazenamento, sequenciamento e entrega dos materiais para as linhas de produção.

O conceito "First In, First Out" é usado no gerenciamento do local. Isso significa que os primeiros componentes a chegarem são os primeiros a serem usados na linha de produção.

No escoamento da produção, o gerenciamento do pátio de veículos da fábrica é feito pela própria Fiat, algo inédito no Brasil, procurando trazer mais segurança para a operação. "Nas montadoras, de modo geral, quem faz isso é um Operador Logístico. Aqui no Brasil, somos os primeiros a

fazer, queremos trabalhar com ainda mais carinho. Com isso, conseguiremos garantir que, no momento do carregamento, o carro esteja 100% sob nosso controle", explica o gerente de Logística de Distribuição da FCA para a América Latina. No pátio, o monitoramento dos veículos é feito por meio de um sistema de gestão de estoque e de parqueamento, contando com o trabalho de cerca de 120 pessoas no local. O pátio tem capacidade para 5.900 veículos.

"Estamos implantando um sistema eletrônico de gestão chamado OBT, onde teremos o controle online da localização de cada veículo no pátio, garantindo a manutenção e o controle do estoque e a rápida localização para preparação do transporte. Além disso, os carros estarão com um TAG de RFID controlando a movimentação e passagem em todos os pontos entre a produção, o pátio, estoque, carregamento e a expedição", explica Faria.



Faria: "com o gerenciamento próprio de veículos, conseguiremos garantir que, no momento do carregamento, o carro esteja 100% sob nosso controle"

Distribuição

O escoamento segue o ritmo de produção e faturamento, e é feito todos os dias. A previsão é que saiam entre 100 e 120 carretas do pátio quando a capacidade total de produção de 250.000 carros ao ano for atingida. "Cada carreta possui capacidade para dez carros. No total, teremos cerca de 1000 carros saindo da fábrica diariamente", detalha Faria.

Todo o transporte é rodoviário e a distribuição dos carros é um dos grandes desafios da área de Supply Chain neste projeto, segundo Faria. Prontos, os veículos percorrem uma média de 2.400 quilômetros até o ponto de vendas, trajeto que leva oito dias para ser finalizado. O veículo que sai da linha de montagem da Fiat Automóveis em Betim, MG, por exemplo, leva metade do tempo e roda menos da metade dessa distância para chegar ao ponto de vendas.

A operação de distribuição do novo polo em Goiana, PE, exige um sistema de logística de distribuição integrado e eficiente, sincronizando com as frotas viajantes. Para conseguir a racionalização e a eficiência necessárias, o planejamento do transporte dos carros é concebido nacionalmente.

As mesmas carretas originadas da planta da Fiat em Betim, MG, carregadas de veículos destinadas às regiões Nordeste e parte da Norte, devem voltar carregadas com carros Jeep, o que obriga a sincronização do planejamento de embarques para o Sul, Sudeste e Centro-Oeste, no mesmo ritmo da movimentação das carretas vindas com produtos de Betim. Este sistema logístico integrado é eficiente, segundo a companhia, pois as carretas fazem a viagem de ida e de volta carregadas. "Não serão colocadas novas carretas no trajeto rumo ao Sul e Sudeste", afirma Faria. Para chearem com eficiência ao Sul, ao Sudeste e ao Centro-Oeste, que responde por cerca de 80% do mercado da marca, os veículos seguem para o polo de Betim.

Com a operação, são poupatas 23.000 viagens por ano, economizando 104 milhões de quilômetros e de 42 milhões de litros de



AMPLIE NEGÓCIOS NA REGIÃO
ONDE O BRASIL CRESCE MAIS RÁPIDO

04.07 AGOSTO
2015 CENTRO DE CONVENÇÕES DE PERNAMBUCO

Feira e Fórum de Logística e Movimentação



- FORNECEDORES DE EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS
- GESTÃO DE FROTAS
- SUPPLY CHAIN
- INTRALOGÍSTICA
- TRANSPORTE AÉREO, MARÍTIMO E RODOVIÁRIO
- CABOTAGEM
- CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS
- TRANSPORTADORAS
- LOGÍSTICA REVERSA
- OPERADOR LOGÍSTICO

A NORDESTE LOG É A EVOLUÇÃO
DO SETOR DE LOGÍSTICA DA
EMBALA, FEIRA CARRO-CHEFE DA
SEMANA INDUSTRIAL DO
NORDESTE, O MAIS COMPLETO
EVENTO EMPRESARIAL DA REGIÃO.



PROMOÇÃO E REALIZAÇÃO

REVISTA
Logweb
Inteligência em Logística

GREENFIELD
Business Promotion

logweb.com.br

greenfield-brm.com

INFORMAÇÕES E RESERVAS

11 3964.3165

11 3964.3744

INTEGRADA A:


10 ANOS
EMBALA
NORDESTE
www.embalanordeste.com.br



Porto de Suape

O Porto de Suape, PE, é um dos pontos estratégicos da Fiat Chrysler Automobiles (FCA). Por meio dele, futuras importações de peças, componentes e veículos poderão ser feitas. Além disso, o Porto ainda será importante para os projetos de exportações dos carros produzidos na nova fábrica.

Inclusive, o Porto de Suape foi um dos motivos que levou o polo para Goiana, "porque ele pode se tornar, talvez, o principal porto de entrada para veículos no futuro", de acordo com Faria.

A administração do Porto investiu recentemente em um novo pátio público de veículos no Complexo Industrial Portuário. As obras civis da nova área, que possui 10 hectares, acabaram em 2014. Público, o pátio pode ser utilizado por outras montadoras, e o governo é responsável pela fixação dos volumes movimentados e dos preços.

A capacidade estática dos pátios do Porto de Suape chegará a 10.000 veículos por mês, nos próximos 12 meses. Com a média de dois giros mensais, esse montante pode dobrar.

A FCA também considera o Porto a porta de saída para os veículos do Polo Automotivo Jeep que deve atender os países vizinhos do Brasil no futuro.

"Vamos utilizar muito à medida que começarmos a exportar esses carros para toda a América do Sul e para parte da América Latina", frisa Faria. "É uma estratégia para quando o Brasil tiver um projeto de incentivo à cabotagem, mais simples e com menos exigências para os navios operarem. Isso seria a grande solução para os estados que estão no extremo do País, como o Paraná e o Rio Grande do Sul", finaliza.

diesel, que resultam na redução de emissão de 101.000 toneladas de dióxido de carbono.

No transporte, os carros passam a ser responsabilidade da Sada Transportes (Fone: 11 4396.2655). A companhia atua há 37 anos na distribuição dos carros da FCA no Brasil. Três unidades de operação da Sada Transportes estão em fase avançada de construção em Pernambuco. Em Goiana, a unidade fica próxima à fábrica da Jeep, em uma área de 134.600 m². A segunda estará dentro da fábrica Jeep e atuará como centro de carga e descarga. Já a terceira ficará em Ipojuca, cidade do litoral Sul de Pernambuco, e vai abrigar a área retratoria da empresa, com 132.000 m².

Segundo a FCA, "toda essa estrutura foi planejada para proporcionar um melhor suporte aos motoristas, evitando desordenamento e impactos sociais nas estradas, de acordo com a Lei do Motorista, nº 12.619". Na distribuição de carros novos para as regiões Nordeste e Norte serão contratados motoristas predominantemente baseados em Pernambuco – principalmente de Goiana e Recife.

Investimento e produção

A fábrica Jeep, que já produz 250 unidades como pré-séries, incluindo uma versão final para os consumidores e iniciou a produção comercial em fevereiro, foi concebida para atender avançados processos globais de fabricação automotiva, aplicando mais de 15.000 das melhores práticas, aprimoradas dentro do sistema World Class Manufacturing (WCM). Os focos estão na excelência na produção e na otimização do fluxo logístico. A inauguração oficial da fábrica está prevista para a segunda quinzena de abril próximo.

Os investimentos para o Polo Automotivo Jeep em Goiana atingiu R\$ 7 bilhões. "Na etapa inicial a fábrica deve operar com 100 unidades ao dia, chegando ao final deste ano com uma produção diária de aproximadamente 700 carros. A princípio, o único modelo Jeep que será produzido na planta é o Jeep Renegade", afirma Faria. A fábrica irá atender inicialmente o mercado nacional, para depois atender o mercado latino-americano.

A planta de Goiana tem área construída de 260.000 m² e é composta por cinco edifícios principais, entre eles: Prensas, Funilaria, Pintura, Montagem e Centro de Comunicação – local por onde passam todos os veículos depois de cada fase de fabricação.

Nacionalização

"O índice de nacionalização, já no início da produção, está acima de 70% e quando a fábrica Jeep for inaugurada, será possível aumentar o índice para 80%", calcula Faria. As peças nacionais são fornecidas por empresas de São Paulo, Minas Gerais, Bahia, Paraná, Rio Grande do Sul, Sergipe e Pernambuco. Já os componentes importados são originados da Europa, do NAFTA (Estados Unidos, Canadá e México), além da Ásia.

Trabalhadores

Apenas nas operações de pátio e carregamento, 119 colaboradores da FCA e outros 60 empregados do Operador Logístico Sada Transportes e Logísticos atuam no local. Hoje, o Polo Automotivo Jeep emprega cerca de 9.000 pessoas, somados os 3.000 funcionários da fábrica Jeep, 4.000 no parque de fornecedores das 16 empresas e 2.000 colaboradores indiretos.



O polo emprega 9.000 pessoas e tem capacidade de produzir 250.000 carros/ano. A fábrica atenderá primeiro o mercado nacional, e depois o latino-americano

*Bem-vindo ao sistema portuário
número 1 da França*

LE HAVRE * ROUEN * PARIS

**MUDE
PARA
HAROPA**

- ✓ Venha conhecer na feira Intermodal 2015 o primeiro complexo portuário francês !
- ✓ Unindo forças, os 3 portos de Le Havre, Rouen e Paris dispõem de um formidável espaço para seus negócios e oferecem uma solução logística de porte mundial permitindo acesso direto aos mercados da Grande Paris, da França e da Europa.

**Esperamos encontrá-lo em nosso
estande HAROPA (B 210)**



*Se desejar marcar desde já um encontro conosco na feira Intermodal ou em nosso escritório em São Paulo, contate
Jean-Pierre Bernard*

*Fone : +55 (11) 38 16 83 47
Mail : hAROPA@bea-fbd.com*



Baixo custo para desníveis diversos



Mobilidade e praticidade na carga e descarga



Excelente relação "Custo-Benefício"



A solução ideal para sua operação de carga



A Docktec é uma Divisão da Tailtec Equipamentos Hidráulicos Ltda.
Rua Frei Caneca, 40 - Piratininga
06230-060 - Osasco (SP) - Brasil
Tel. 55 (11) 3686-8669
 contato@tailtec.com.br
www.docktec.com.br

Volvo divulga balanço de 2014 e anuncia mudanças na diretoria

A Volvo (Fone: 41 3317.8111) teve seu segundo maior emplacamento de caminhões no Brasil em 2014. Isso significa que foram emplacadas 19.732 unidades, ficando atrás apenas dos 20.731 emplacamentos de 2013.

No segmento de caminhões pesados, a companhia retomou a liderança, fechando 2014 com market share de 29,6%, quase três pontos percentuais acima que em 2013.

A linha VM de semipesados alcançou a ainda inédita marca de 12,6% de participação de mercado. Ao somar a participação de mercado do segmento pesado e semipesado, o market share da Volvo está em 21,3%.

De acordo com Claes Nilsson, novo presidente do Grupo Volvo América Latina, substituindo Roger Alm, que retornou à Europa em nova função

propriedade da Volvo – Mack, Renault e UD – foram comercializadas 24.333 unidades no mercado latino-americano.



Nilsson foi nomeado presidente do Grupo Volvo América Latina, substituindo Roger Alm, que retornou à Europa em nova função

O maior volume de financiamentos do Banco Volvo concentrou-se na modalidade Finame, linha de recursos do BNDES voltada para bens de produção. No ano, 88% dos novos volumes de negócios realizados pelo Banco Volvo foram por meio da modalidade Finame. Em relação ao Consórcio Volvo, foram vendidas 2.400 cotas no ano.



Mudanças na diretoria

Claes Nilsson foi anunciado como o novo presidente do Grupo Volvo América Latina, substituindo Roger Alm, que assumiu uma nova posição no grupo na Europa.

Antes de assumir a nova posição, Nilsson foi presidente da Volvo Trucks e Head de Vendas da Área Central Norte da Europa. O profissional também foi presidente da Divisão Europeia da Volvo Trucks, presidente da International Division e ainda passou por vários cargos de liderança na Volvo Trucks na Suécia e na Bélgica.

Outra mudança na diretoria do grupo



Pedroso assumiu a presidência da Volvo Financial Services Americas e comandará operações no Canadá, Estados Unidos, Brasil, México e Chile

é a nomeação de Márcio Pedroso como presidente da Volvo Financial Services Americas. Até então, Pedroso era responsável pela VFS Brasil, que corresponde aos mercados brasileiro e chileno. No novo cargo, ele comandará as operações da empresa no Canadá, Estados Unidos, Brasil, México, Chile e outros mercados latino-americanos.

Pedroso está substituindo Leo Hawkes, que está se apontando depois de 13 anos na corporação, e se reportará ao presidente mundial da VFS, Scott Rafkin. O nome do substituto de Pedroso ainda não foi divulgado. logweb

Investimentos

Plimor implanta Sorter em unidade do Rio Grande do Sul

Desde outubro último, a unidade Porto Alegre da Transportadora Plimor (Fone: 51 2131.7000) atua no município de Nova Santa Rita – a primeira foi incorporada à segunda – e opera com o Sorter (Sistema Automático de Distribuição de Encomenda). O novo equipamento tem capacidade para processar 8.000 volumes/hora, através de 104 docas. Esta é a terceira unidade da Plimor que recebe o Sorter. A Transportadora atua com o equipamento em Curitiba, PR, e Guarulhos, SP, distribuindo e transferindo encomendas para as regiões de atendimento da Plimor em diferentes estados do Brasil e Argentina.

negócio fechado

Rayflex instala 40 portas automáticas industriais na General Mills

A Rayflex (Fone: 11 4645.3360) completou a instalação de 40 portas automáticas industriais, entre os modelos RP, Vector e Seccional, na unidade industrial da General Mills em Pouso Alegre, MG, onde são fabricados produtos da marca Yoki, como misturas para bolo, salgadinhos, barras de cereais entre outros. As Portas Rayflex RP e Rayflex Vector estão instaladas nas áreas de produção, estoque de matérias primas e produtos acabados, separando a área de produção das misturas para bolo das demais áreas da indústria e as áreas climatizadas das não climatizadas. As portas automáticas e flexíveis Rayflex RP têm o exclusivo sistema autorreparável, que permite que a porta volte à sua forma original após qualquer impacto de empilhadeiras e similares contra sua manta e que elimina paradas de operação pelo não funciona-



mento da porta. Já as portas seccionais foram instaladas nas áreas de docas, separando os espaços de carga/descarga do espaço de armazenamento do produto acabado.

Stertil Koni comercializa elevadores para a KLL

A Stertil Koni (Fone: 11 3031.0456), especializada em elevadores para veículos pesados, realizou a venda de um conjunto com quatro colunas modelo ST 1075 FWF para a KLL (Fone: 51 3483.9393), fornecedora oficial de equipamentos das maiores montadoras do país, localizada em Alvorada, RS. O equipamento tem capacidade total de elevação de até 30 toneladas e será utilizado em uma linha especial de protótipos para instalação de eixos em veículos em desenvolvimento. Como havia necessidade de uma solução flexível, que permitisse atender a qualquer tipo de caminhão e que dispensasse instalações, a coluna móvel sem fio foi a melhor solução disponível no mercado atual.

Setores de cosmético, perfumaria e higiene pessoal: uma logística em expansão

Apesar do momento econômico pelo qual passamos, representantes de OLs e transportadoras que atuam nestes segmentos mantêm-se otimistas, e também acreditam na seletividade do mercado.

elas características dos produtos manipulados, a logística nos setores de cosmético, perfumaria e higiene pessoal apresenta diferenciais em relação à de outros segmentos. "São poucos os players que trabalham nestes segmentos na área de terceirização logística, pois a demanda das indústrias de cosméticos e higiene pessoal requer algumas determinações na armazenagem, como licenças e locais especializados e adaptados para a permissão de funcionamento junto ao órgão que fiscaliza estes tipos de produtos, a ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária", explica Rubiane Anholeto, gerente comercial Sul e Sudeste do Grupo TPC Logística (Fone: 11 3571.1751), abrindo esta matéria especial de *Logweb*. Ele destaca que a sua empresa tem nestes setores 22% de representatividade.

Pelo fato de os produtos desses segmentos exigirem determinadas precau-

ções quanto à higiene no transporte e armazenagem, bem como rapidez no transporte, Anholeto aponta a maneira como a empresa busca atender a essas demandas: reuniões periódicas para revisão de volume e previsão de vendas futuras para alinhar as expectativas do cliente junto à entrega do produto ao seu cliente final.

Renata Carolina Formoso, farmacêutica da Restitui Logística e Transporte (Fone: 11 2085.0860), também diz que muitas empresas (Operadores Logísticos) estão se preparando e se adequando a essa demanda que está cada vez mais centralizada, já que as empresas desses setores estão procurando operadores capazes de atender a sua necessidade com prazos cada vez menores, próximos aos canais de distribuição. "As áreas de cosmético, perfumaria e produtos de higiene pessoal são regulamentadas pela ANVISA e Vigilância Sanitária

Municipal, com legislação específica que orienta quanto às Boas Práticas, inclusive para o transporte. Diante da regulamentação e da política interna de qualidade, a Restitui possui procedimentos operacionais, investe em treinamento da equipe e conta com responsável técnico farmacêutico e licenças sempre atualizadas. Atualmente estamos em processo de prospecção, e sabemos que estes setores, independentes da situação econômica do país, vêm crescendo a passos largos", explica Renata.

Antônio Carlos G. Lentz, gerente comercial corporativo da Transportes Translovato (Fone: 54-3026.2777), também aponta crescimento nestes segmentos. "A demanda está em ampla ascensão, por serem setores que vêm investindo muito e, também, pela própria população que vem se utilizando de mais destes tipos de produtos, o que resulta no crescimento." Lentz lembra



que a sua empresa atende às demandas destes segmentos através de vistorias periódicas no veículos de coleta/entrega e transferência, além de também possuir Alvará Sanitário dos mesmos.

"Para estes segmentos, as expectativas são grandes. Portanto, os Operadores Logísticos e as transportadoras devem conhecer minuciosamente todas as exigências legais próprias para os setores. Entre elas, as que determinam que o Operador Logístico deve possuir autorização da ANVISA para realizar o transporte de cosméticos."

A análise, agora, é de Mauricio Miranda, gerente regional comercial da Ativa Distribuição e Logística (Fone: 11 2902.5000). Ainda segundo ele, estes setores representam um volume de carga crescente com uma ampla diversificação de produtos, tanto que, dentro da Ativa Logística, representam 40% das atividades.

Ainda segundo ele, a empresa, para se manter atuante nesses segmentos, fez a reestruturação de suas unidades com adequação de terminais e investimentos na logística de distribuição e no gerenciamento de risco.

Felippi Perez, diretor comercial da Keepers Logística ATS (Fone: 11 4151.9030), também aponta a demanda de Operadores Logísticos e transportadoras para os setores de cosmético, perfumaria e higiene pessoal. Segundo ele, são setores nos quais a empresa tem boa amplitude, "já que atendemos a todos os requisitos básicos de ANVISA, ISO e demais controles FIFO, LIFO, Lote de Fabricação, etc. Por-



Lentz, da Translavoro: a demanda está em ampla ascensão, por serem setores que vêm investindo muito e, também, pelo aumento do consumo por parte da população

tanto, a demanda por novos projetos é constante", ressalta, apontando, ainda, a representatividade destes setores na carteira de clientes da empresa: 25% do volumes de pedidos atendidos no mês, algo em torno de 50.000 pedidos/mês. "Em relação à armazenagem, o percentual cai para 15%, pois neste segmento o estoque gira muito, ocupando pouco espaço."

Ainda de acordo com

Perez, dada a complexidade das operações que envolvem estes segmentos, a Keepers divide qualquer projeto em três bases principais: 1º. Estudo dos volumes e especificidades da operação, como quantidades de recebimento e armaze-

Produtos e serviços especializados para o transporte



SOFTWARE

Open **Trucker**
sistema de gestão empresarial

Open **TMS**
sistema de gerenciamento de transporte

Open **WMS**
sistema de gerenciamento de armazém

Open **Frota**
gestão da manutenção



GR

Open **GR**
gerenciamento de risco

Open **Cadastro**
colaboradores e veículos

Open **PPA**
prevenção de acidentes

Open **Card**
frete – vale-pedágio – crédito



LOGÍSTICA

Open **SIL**
sistema integrado de logística

Open **Jornada**
sistema de jornada do motorista

Open **Universidade**
e-learning e treinamentos

Open **Mobile**
mobilidade

Joinville

(47) 2101-6122

São Paulo

(11) 3266-6846

Acesse também

opentechgr.com.br

distribuição

nagem, tipo de embalagem, tipo de produto, quantidade de SKUs por volumes ou NF ou Pedido, quantidades de itens por SKU, etc., prazo acordado pelo cliente da Keepers com seus clientes, controle de temperatura, tipo de contenedor de transporte, informações da etiquetagem, etc.; 2^a - Montagem e homologação dos processos logísticos junto ao cliente, abrangendo desenvolvimento das interfaces de sistema e do cronograma de implantação, depois vêm os testes e "lapidação"; 3^a. Análise diária, semanal e mensal de indicadores de desempenho que garantam a qualidade da operação acordada e possibilitem que boas decisões sejam tomadas em tempo hábil.

Roman Guedes, gerente comercial da Sua Majestade Transporte Logística e Armazenagem (Fone: 11 3322.6244), também lembra que ao longo dos anos as indústrias de cosmético, perfumaria e

higiene pessoal vêm na contramão da economia ao apresentarem ótimos resultados de crescimento. "Pensando nesse mercado, a SM Transportes investiu em estrutura organizacional, licenças e treinamentos para atender com qualidade a demanda do setor", completa.

Gilvan Huosell Ramos, diretor geral da TRA Transporte da Amazonia (Fone: 92 3643.0650), também analisa a demanda de Operadores Logísticos e transportadoras para os setores de cosmético, perfumaria e higiene pessoal: "houve uma queda significativa no último semestre e continua ainda, em torno de 19% em relação aos mesmos períodos de anos 2013 e 2014", revela, apontando que a representatividade dos setores na carteira de clientes da empresa está em torno de 15%, variando de acordo com a demanda, em meses que antecedem aos dias dos namorados, mães e

Natal, podendo chegar a 23% a participação. Ainda segundo Ramos, já falando sobre a maneira como a sua empresa busca atender às demandas específicas destes segmentos, "a manutenção da qualidade de nossos serviços está alinhada com o sistema de treinamento e reciclagem de nossos colaboradores, pois, precisam continuar conscientizados que temos que manusear esses produtos com muito zelo e com limpeza no geral, pessoal e nas áreas de movimentação e arrumação desses produtos/mercadorias, pois a exigência é alta, no mesmo grau de alimentos, face o uso ser por nós, humanos".

Dificuldades

Pelas características dos produtos e, também, pela logística brasileira, os Operadores Logísticos e as transportadoras que atuam nestes segmentos encontram

Com a palavra, o embarcador

A Ajia Química Industrial (Fone: 11 5094.9911) trabalha na produção de insumos cosméticos e farmacêuticos, atendendo diversos clientes em todo o território nacional. Também está enfrentando um aumento considerável na internacionalização de atividades. "As características da logística neste setor é como a própria química, que redefine processos constantemente, e isto significa transformação em tempo integral. É necessário acompanhar as mudanças, rever estratégias, acompanhar o mercado buscando atingir novos objetivos e obter melhores resultados no desenvolvimento de fornecedores, tecnologias, pessoal e atendimento aos requisitos de recebimento, armazenagem e expedição, segundo a legislação vigente, como licenças de vigilância sanitária, CETESB, ABNT, Inmetro, RDC-420", explica Jose Aparecido Braga, gerente de

logística da empresa. Quanto aos maiores problemas enfrentados na logística neste segmento, Braga diz que armazenar, manusear, expedir produtos neste segmento, por suas próprias características, é bastante amplo e com grande complexidade. "Como provedores de insumo life sciences, temos certas particularidades no atendimento a diversos clientes, conforme o mix de produto, sendo ele no segmento de química fina e especialidades, ou nas commodities. As dificuldades nas negociações de fretes são consideráveis, e a distribuição em São Paulo, na grande São Paulo em outros estados é o grande obstáculo, por conta de tempo de viagem, horário de recebimento (janela de entrega), restrições de horários, restrição a veículo de grande porte, rodízio de final das placas, o acesso a ruas e avenidas, transporte de produtos perigosos e falta de pessoal qualificado que são, claramente,

os maiores problemas para manutenção de percentuais coerentes e resultado positivo nos custos logísticos, e não estou comentando sobre portos lotados, rodovias precárias e a inexistente malha ferroviária que dificultam o escoamento pelo país, levando o custo logístico brasileiro aos 12%. Estamos falando de um segmento onde os processos devem ser robustos, com equipes treinadas, onde as embalagens seguem padrões de identificação bem específicos, com etiquetas contendo lotes, fabricação e validade, além de informações sobre riscos, seguindo padrões internacionais (GHS) de instruções, certificados, fichas de segurança e emergência. Isto tudo se estende para o transportador que deve estar com veículos adequados, motoristas treinados, placas, kits de emergência e clientes da impossibilidade de misturar produtos incompatíveis no



Braga: "as características da logística neste setor é como a própria química, que redefine processos constantemente, e isto significa transformação em tempo integral"

veículo – como vestuário e alimentício –, adequando a caixa tipo box." Sobre como estes problemas podem ser resolvidos, o diretor de logística ressalta que a infraestrutura do País não favorece a distribuição, e em alguns casos as restrições de descarga no cliente são fatores decisivos no momento de determinar como ocorrerá

CARGOMAX, líder nacional em soluções logísticas para carga e descarga.

vários problemas. Como, por exemplo, o alto valor de GRIS (Gereciamento de Rico). Anholeto, do Grupo TPC, explica que, como os produtos têm um grande risco no transporte, cobra-se um valor alto de seguro.

Já na opinião de Perez, da Keepers Logística, os fatores que mais dificultam a atuação do Operador Logístico/transportadora nesses segmentos são os prazos apertados, juntamente com as exigências de limpeza, iluminação e temperatura – além de todos os controles necessários ao lote e a alta atratividade desses produtos. “Embora estes segmentos estejam em expansão, a própria legislação ainda não é muito clara. Importante dizer que as embalagens desses produtos são muito frágeis e requerem cuidados especiais na movimentação, e a quantidade de SKUs é bem extensa, o que obriga o operador a ter um controle efetivo e ágil, sem contar que, em alguns casos, é necessário o con-

trole de temperatura”, completa Renata, da Restitui Logística e Transporte.

Também para Lentz, da Transportes Translovato, os fatores que dificultam a atuação nestes segmentos são a atual legislação e burocracia envolvidas no processo, bem como as exigências que devem ser cumpridas pelo transportador e também pelo embarcador.

Para Ramos, da TRA Transporte da Amazônia, um dos fatores que mais dificultam a atuação do Operador Logístico/transportadora nesses segmentos é a falta de estrutura, principalmente, no caso específico da empresa, por sua área de atuação: nos embarques para cidades que só recebem via fluvial, por barcos/balsa, a dificuldade é a frequência e o cuidado no manuseio, face a riscos de avarias.

Complementando este tópico, Miranda, da Ativa Distribuição e Logística, alega que não existem dificuldades específicas

a entrega. “Uma gestão de parceria coerente no relacionamento entre embarcador/transportador reduz uma boa parte das dificuldades, problemas de desempenho e falta de comunicação, gerando, assim, velocidade na resolução de problemas. Transportar produtos perigosos tem regras claras e não utiliza qualquer caminho, a regulamentação é rígida devido aos riscos potenciais e à segurança da população e do meio ambiente. Não podemos correr riscos. Em nossa empresa é efetuado treinamento exaustivo aos colaboradores para melhorar os controles de expedição, é proibido carregar veículo sem as condições básicas para o transporte coerente. Reduzimos o número de transportadoras e somente aquelas com certificações, avaliadas, auditadas e qualificadas com condições

operacionais de atender ao nosso portfólio, com prazos coerentes, manuseio adequado e tarifas justas permanecem como nossos parceiros. Outro grande passo foi conhecer melhor as dificuldades de nossos clientes, como a falta de espaço, falta de maquinário e área de descarga coerente, assim, pudemos adequar os horários e as datas de entrega, destinando veículos com plataformas de descarga ou no tamanho correto de suas docas, reduzindo custos desnecessários, também melhoramos a roteirização e aumentamos o número de entregas por veículo e sua ocupação interna.” Braga também aponta – especificamente neste segmento - as ações ou falta de ações que podem “azedar” o relacionamento embarcador/transportadoras ou Operadores Logísticos.

“Não se pode cultivar a ideia de pagar pouco pelo serviço prestado pelo transportador, se houver a mínima possibilidade de problemas ou comprometimento da operação em médio prazo. Competência e boas práticas reduzem as chances do não atendimento a requisitos e exigências na fiscalização rodoviária, em atendimento às normas ABNT, CONTRAN, Inmetro, etc. Não entender as características do produto, suas restrições por ser um produto químico e não tomar as ações coerentes gera dificuldades e prejuízos, dificultando a continuidade do relacionamento. A criatividade para propor novas alternativas ou operações complementares pode e deve ser utilizada na tentativa de manter o cliente do setor pelo embarcador, Operador ou transportador”, finaliza.



Visite nosso
site e conheça
os outros
modelos

FINAME



Cargomax®

SISTEMAS PARA DOCAS

Ligue 55 21 2676.2560

www.cargomax.com.br

para se trabalhar com este mercado. "As barreiras encontradas são as normais no setor de transporte e logística para atendimento de qualquer setor industrial, tais como restrições de trânsito, agendamentos para algumas áreas específicas e capacidade de recebimento por parte de alguns destinatários, quando o seu volume de compra supera sua capacidade logística de recebimento." Miranda é complementado por Guedes, da Sua Majestade Transporte: os principais fatores se aplicam a todos os setores que movimentam mercadorias por meio do transporte rodoviário. As dimensões do trânsito dessas mercadorias são continentais e os problemas com infraestrutura, mão de obra e impostos impactam de maneira desafiadora no segmento.

Regulamentação

Obviamente, outra característica que marca estes segmentos é a necessidade de atuar seguindo rígidas regulamentações.

Anholetto, do Grupo TPC Logística, lembra que as empresas que atuam nestes setores precisam estar adaptados às regras da ANVISA para operar os produtos nos CDs. "Esta regulamentação é satisfatória, apenas a agilidade nos processos - autorização para operar - de implantação de um novo CD podem ser menores", diz ele.

Perez, da Keepers Logística, também lembra que a regulamentação é fundamental para estes segmentos, pois muitos produtos podem representar riscos à saúde dos consumidores em caso de má gestão de logística e distribuição. A regulamentação também ajuda a separar muitas empresas amadoras das pro-



Miranda, da Ativa: o segmento de HPC possui uma característica de vendas que atende desde o varejo, redes de supermercados e grandes distribuidores

mercadistas. E ela envolve: higienização dos locais de armazenagem e caminhões de distribuição, controles na entrada e saída dos produtos do armazém, treinamento dos funcionários, identificação, registro da documentação e procedimentos e aferição periódica de todos os pontos. "Todos os pontos de uma regulamentação devem ser revistos periodicamente, pois o

mercado muda sua forma de operar, muda embalagens e muda nos produtos constantemente. Mas, no geral, a regulamentação define bem os pontos fundamentais", diz o diretor comercial da Keepers Logística.

Já para Renata, da Resitui Logistica e Transporte, a legislação referente ao transporte de cosméticos, produtos de higiene e perfumaria ainda necessita de ajustes – houve melhorias, os órgãos reguladores estão se preocupando mais em regulamentar estes segmentos, mas há muito que se fazer. "Para o melhor atendimento e cuidado com os produtos dos nossos clientes, implantamos as Boas

Práticas e Procedimentos Operacionais para o transporte. Alguns pontos são importantes, como cuidados com carregamento e descarregamento, embalamento máximo, monitoramento de temperatura, entre outros."

Ramos, da TRA Transporte da Amazônia, também lembra que, pelo que era antes, a legislação é satisfatória, podendo no futuro ter alguns ajustes, para manter o processo em melhoria

continua. "A legislação foi uma forma de regular a distribuição com eficácia no que tange ao manuseio, armazenagem e entregas dos produtos sem risco de contaminação, com o mesmo tratamento dado ao produto alimentício, pois temos que preservar a saúde do ser humano e com respeito ao contribuinte e consumidor final", completa.

Lenz, da Transportes Translovato, por sua vez, destaca que a contratação de responsável técnico e adaptação das estruturas estão entre os principais pontos da legislação, mas também é importante ressaltar obrigatoriedade dos embarcadores fornecerem para os transportadores as devidas documentações previstas em lei. "De certo modo, a regulamentação é satisfatória, apenas o que fica a desejar é a demora por parte nas secretarias responsáveis pelas liberações dos alvarás."



Ramos, da TRA Transporte da Amazônia: "pelo que era antes, a legislação destes segmentos é satisfatória, podendo no futuro ter alguns ajustes"

Guedes, da Sua Majestade Transporte, também destaca que há inúmeras portarias e regulamentos para essas áreas, porém os pontos principais são o armazenamento/transporte dos produtos em condições ideais de limpeza, controle de temperatura e umidade, além da compatibilidade de carga, ou seja, esses produtos não podem ser armazenados juntamente com produtos químicos, por exemplo. O objetivo sempre é garantir a integridade do produto para que chegue até o consumidor final sem nenhuma alteração e pronto para uso.

Miranda, da Ativa Distribuição e Logística, destaca o fato de a regulamentação estar diretamente ligada à alta qualidade do serviço apresentado no setor de cosméticos. "Para a nossa empresa, essa certificação é muito im-

portante, pois o mercado de cosméticos exige cuidados especiais", ressalta.

Tendências

Sobre as tendências para transporte e distribuição nesses setores, e para armazenagem, Anholeto, do Grupo TPC Logística, acredita que neste ano de 2015 a indústria em foco irá se manter em suas vendas, pois teremos um aumento de impostos nesta categoria de produtos, e o repasse no preço final será visualizado pelo consumidor que determinará a compra do cosmético. "As notícias disponíveis na mídia reforçam que estes são segmentos que ainda crescerão muito nos próximos anos, não só no Brasil, como no mundo", completa Lentz, da Transportes Translovato. Também otimista, Guedes, da Sua Majestade Transporte, comple-

ta: "os setores já deram exemplos da sua potencialidade. As previsões de crescimentos são animadoras".

Miranda, da Ativa Distribuição e Logística, lembra que o segmento de HPC possui uma característica de vendas que atende desde o varejo, redes de supermercados e grandes distribuidores, porém com a mesma necessidade de urgência nos prazos de entrega devido ao consumo final. "Em resumo, é primordial manter o padrão de qualidade 100% aos clientes, isso inclui pontualidade nas entregas e colaboradores e equipe treinada e dedicada a esse atendimento."

Já falando das empresas que oferecem serviços para o setor, Perez, da Keepers Logística, diz que a tendência é uma consolidação do mercado de prestadores de serviços para estes segmentos, já que as exigências são maiores a cada ano e algumas empresas optam por deixar estes segmentos, enquanto outros se especializam para atender melhor.

Renata, da Restitui Logística e Transporte, aponta como tendências para a distribuição cada vez mais o uso de tecnologia de ponta, pois o maior desafio é disponibilizar os produtos nos canais de distribuição, portanto cada vez mais teremos que estar próximos do ponto de venda com prazos apertados. Já na armazenagem – continua a farmacêutica – o próprio layout da estrutura necessita de algumas modificações, os controles de temperaturas referentes a esses produtos também tomam um rumo a passo largo, além de sistemas inteligentes.



Perez, da Keepers: os fatores que mais dificultam a atuação nesses segmentos são os prazos apertados, bem como as exigências de limpeza, iluminação e temperatura

Investimentos

Os participantes desta matéria especial também apontam os investimentos da companhia em termos de distribuição e armazenagem para esses setores.

"Recentemente a Keepers Logística investiu em uma mudança nas estruturas de armazenagem para atender melhor ao FIFO e FEFO. Também adotamos o código 2 D para confiabilidade e rastreabilidade dos produtos ao longo da cadeia. Neste ano a intenção é o aperfeiçoamento das tecnologias envolvidas, como o WMS, coletores e TMS", informa Perez, da Keepers Logística.

Já no caso da Restitui Logística e Transporte, Renata conta que estão reestruturando a parte operacional e investindo em treinamento do pessoal, coordenado por uma responsável técnica, visando atender todas as exigências. Quanto à estrutura e veículos estão se adequando principalmente no que se refere à rastreabilidade.

"Em 2015, iremos abrir mais duas unidades, uma em Marabá, PA, e outra em Ji Paraná, RO, para melhor e maior atendimento direto em toda Região Norte. Devemos investir em frota, para garantir padrão de qualidade nas entregas no Interior do PA e RO, hoje 20% sendo feito com parceiros", conta o diretor geral da TRA Transporte da Amazonia.

Por fim, Guedes, da Sua Majestade Transporte, diz que a empresa está dobrando sua capacidade de armazenamento e movimentação de mercadoria em sua matriz (São Paulo), bem como em suas principais bases (Salvador; Recife; Feira de Santana). "Investimentos em tecnologia aconteceram e novos investimentos estão em implementação."



Tenha a
logística
em suas mãos

Assine a

REVISTA

Logweb

12 meses
R\$ 233,00

Universitário
paga
meia!

24 meses
R\$ 413,00



11 3964.3744
11 3964.3165

assinatura@logweb.com.br

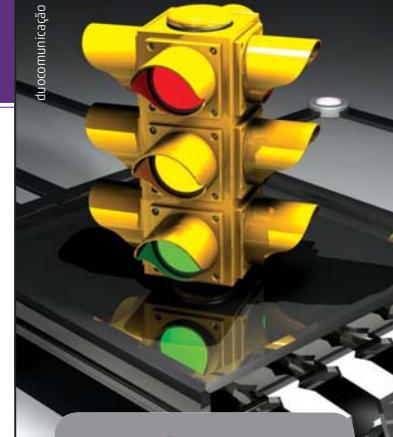
www.logweb.com.br

distribuição

Guia de OLs e Transportadores nos setores de Cosmético, Perfumaria e Higiene Pessoal

Perfil da empresa	Ativa Logística	Grupo TPC Logística	Keepers Logística
Telefone	11 2902.5000	11 3572.1751	11 4151.9030
Transportadora (T) ou Operador Logístico (OL)?	T e OL	OL	OL
E S T R U T U R A			
Localização da matriz	São Paulo, SP	Salvador, BA	Santana de Parnaíba, SP
Número de filiais e Estados onde estão localizadas	22: SP, RJ, MG, ES, PR	DF, BA, RS, MG, PE, PA, GO, RJ, SP	Todos os Estados
Quantidade de CDs e Estados onde estão localizados	22: SP, RJ, MG, ES, PR	AC, BA, DF, ES, GO, MA, MG, MT, MS, PA, PE, RJ, RO, RS, SE, SP, TO	1: SP
Regiões atendidas pela empresa	SP, RJ, MG, ES, PR e todo o território nacional via site logístico	23	Todo o território nacional
S E R V I Ç O S O F E R E C I D O S			
Especialidades de transportes	Carga fracionada; acondicionamento em módulos, agendados e dedicados	Transporte dedicado e fracionado	Carga fracionada
Serviços oferecidos agregados aos de transportes	Coleta; triagem; rotulagem; etiquetagem; montagem de kits; informações on line; gestão de estoque; picking; packing; adequação de produtos; impressão de documentos; inclusão de bulas e manuais; operações exclusivas para matéria prima; posto avançado; operações full time	Gerenciamento de transportes	Rastreamento; gestão de risco; cross-docking
Principais clientes nos setores de Cosmético, Perfumaria e Higiene Pessoal	n.i.	Natura; Avon; Boticário	Amend; Pharmakin; Ivascular
Produtos transportados pela empresa nestes segmentos	Matéria prima e produto acabado; xampu; condicionador; tintura de cabelo; creme de cabelo e corpo	n.i.	Cosméticos; higiene; médico-hospitalar
O P E R A Ç Ã O			
Total veículos frota própria	500	18	50
Total veículos frota agregada	45%	318	50
Frota rastreada?	Sim	Sim	Sim
Tecnologias usadas no rastreamento	Omnilink; 3S	Tecnovia; Sascar; Omnilink; Angelira	Autotrac
Tecnologias utilizadas nas outras operações executadas pela empresa	Monitoramento eletrônico 24 horas, com sistemas de câmeras e alarmes; monitoramento externo nas unidades	ERP; WMS	TMS; WMS
Serviços diferenciados oferecidos para os setores de Cosmético, Perfumaria e Higiene Pessoal	Equipe dedicada às operações	Distribuição e entrega porta-a-porta; gestão de risco: escuta, rastreamento e tracking; monitoramento das entregas; gestão e controle da logística reversa (retidos); atendimento ao cliente e ao "cliente do cliente"; controle operacional por KPI's/SLA's	Nacionalização; etiquetagem; montagem de kits; picking fracionado; embalagem
Equipamentos/ acessórios específicos para atuação nos setores de Cosmético, Perfumaria e Higiene Pessoal	Estrutura portapalete; gestão dos sites de distribuição avançados; sistemas de informação logísticos	MultiLoad; flow-racks; picking by light; picking by finger	Flow-rack; 2d; RFID

ESTRUTURA			
Restitui Logística e Transportes 11 2085.0860	Sua Majestade Transporte Logística e Armazenagem 11 3322.6244	TRA Transporte da Amazônia 92 3643.0650	Transportes Translovo 54 3026.2777
OL	T	T	T
SERVIÇOS OFERECIDOS			
Entregas com agendamento em drogarias, atacadista e grandes magazines	Produtos fracionados e lotação	Transportes; distribuição	Carga expressa fracionada
Logística; montagem de kits; picking; inventário	Armazenagem	n.i.	CRs (Centrais de Relacionamento) que atendem internamente as necessidades dos clientes, acompanhando e retornando em tempo real; site com informações e rastreamento das mercadorias; Portal de Clientes, de acesso restrito via senha pré-definida, sendo possível rastrear embarques, bem como gerar relatórios e gerenciar a parceria
Florale; Grupo Cimed	n.i.	Famax; Leite de Rosa	n.i.
Perfumes; cremes	n.i.	Sabonete líquido; xampu; desodorante; loção	n.i.
OPERAÇÃO			
7	Mais de 800 veículos entre agregados e próprios	48	1.000 veículos entre próprios e agregados
60	Mais de 800 veículos entre agregados e próprios	15	1.000 veículos entre próprios e agregados
Sim	Sim	Sim	Sim
Jabour; OnixSat	Satélite; GSA	GPS Satelital	Sighra; Autotrac
n.i.	n.i.	n.i.	n.i.
Veículo dedicado – carga lotação	n.i.	n.i.	n.i.
Termo-higrômetros	Termo-higrômetros	Empilhadeira; matriz; carro-plataforma	Rampas e plataformas hidráulicas; empilhadeiras; leitores óticos; esteiras; impressoras térmicas; gaiolas; controle via satélite; etiqueta com código de barras próprio ou em conjunto com clientes

Legenda: n. i. = Não Informado 

A STORE AUTOMAÇÃO OTIMIZA O TRÁFEGO DE INFORMAÇÃO DA SUA LOGÍSTICA

- » Soluções orientadas à logística
- » Produtos consolidados e reconhecidos
- » Equipe com forte expertise

SOLUÇÕES COMPLETAS

STORE/WMAS
gestão de armazenagem

STORE/TMS
gestão de transportes

STORE/REDEX
gestão de atividades de exportação e armazenagem

store
automação

Nosso sucesso é sua logística bem-sucedida!

(11) 3087-4400

www.storeautomacao.com.br

“Desafios da logística no Brasil” é o tema da terceira edição do Encontro CeMAT

Está agendado para o dia 28 de abril próximo o 3º Encontro CeMAT, evento idealizado para expositores e profissionais do setor, que visa apresentar oportunidades de negócios e debater os “Desafios da Logística no Brasil”. O evento tem apoio institucional da revista *Logweb* e faz parte da programação da CeMAT South America 2015 – Feira International de Movimentação de Materiais e Logística. Ricardo Rodrigues, diretor de Logística do Magazine Luiza, e Luís Cláudio Martão, responsável pela área de operações logísticas da C&A Modas, já confirmaram presença no debate, que terá, também, a participação de Saulo de Carvalho Junior, presidente da ANFARLOG – Associação Nacional de Farmacêuticos Atuantes em Logística. “A qualificação dos participantes proporcionará aprendizado e troca de experiências por meio do debate, além de propiciar network pré-feira”, diz Valério Regente, diretor executivo da Hannover Fairs Sulamérica, empresa organizadora da CeMAT SA, que será realizada entre 30 de junho e 3 de julho no Transamérica Expo Center em São Paulo, SP. Para Valéria Lima, diretora executiva da Logweb Editora, “trata-se de uma importante oportunidade de antecipar o contato com potenciais visitantes, mostrar o leque de produtos e serviços antes da feira, em um espaço informal, mas dedicado a isso”. A participação é exclusiva para expositores da CeMAT e mais informações podem ser obtidas pelo fone: 41 3027.6707.

Auto Sueco São Paulo prepara novidades para 2015

Dando continuidade ao plano de investimentos anunciado para o triênio 2013-2015, a Auto Sueco São Paulo (Fone: 11 3933.6000) divulga que, a partir de 2015, vai levar sua matriz para novo endereço. A nova sede ficará próximo à Rodovia Anhanguera, no sentido interior, em um terreno de mais de 22.000 m² de área total, sendo cerca de 6.300 m² de área construída e mais de 10.000 m² de pátio, adquirido pela empresa, na região de Jaraguá. A unidade contará com 26 boxes de trabalho e outros 6 boxes para pit stop's exclusivos para troca de óleo. Além da mudança da matriz, outra novidade é a inauguração da nona unidade da Auto Sueco São Paulo no Estado. “Estamos chegando a Barueri, um importante polo para a logística na Região Metropolitana, com acesso pela Rodovia Castelo Branco, e vamos oferecer toda a qualidade dos nossos serviços às transportadoras e aos frotistas que atuam na região”, revela Fernando Ferreira, diretor executivo da Auto Sueco São Paulo. A empresa, com oito unidades e um posto de atendimento, detém exclusividade de comercialização e serviços de caminhões e ônibus Volvo da Grande São Paulo, Vale do Paraíba, Região de Campinas e Baixada Santista.

Grupo Mirassol investe pesado em operação para a John Deere

O Grupo Mirassol (Fone: 11 2141.1211) firmou um novo contrato com a fabricante de equipamentos agrícolas John Deere para o transporte de seus produtos a partir do Sul do País. O novo contrato tem duração estipulada em três anos, podendo ser estendido. Para este serviço, foram adquiridas dez composições rodoviárias que consistem em cavalos mecânicos Mercedes-Benz Axor 2644 e carretas Fachinini com sider Fix. A Mirassol investiu nessa fase R\$ 6 milhões, e selecionou e treinou especialmente 13 motoristas, que rodarão de segunda a sábado, dentro do intervalo de horário das 6 h às 22 h, respeitando o cumprimento da Lei do Descanso. Todo o trabalho realizado é para movimentar peças para tratores, pulverizadores e outros equipamentos voltados para o manejo da cultura da cana-de-açúcar e outras aplicações do agronegócio. “Como já estávamos trabalhando com 4 veículos em um projeto piloto, utilizaremos um total de 14 conjuntos de rodotrem para a operação, sendo que dez ficarão rodando, dois permanecerão estacio-

nados na unidade em Catalão, GO, e outros dois na instalação de Campinas, SP. Nessas bases serão realizadas as trocas das caretas”, explica Cláudio Aparecido Soares, gerente da Unidade de Campinas da Mirassol. “A operação vai contar com dois pontos de apoio, que são a nossa unidade logística e de armazenagem de Campinas e o Centro de Distribuição em Catalão, um apoio importante para que tenhamos sempre motoristas descansados e conjuntos de rodotrem disponíveis para realizar o retorno ou a transferência. A segurança e a eficiência das viagens são nossas prioridades”, ressalta o gestor. O executivo explica que a operação é iniciada no Rio Grande do Sul, em Porto Alegre e Santa Rosa. “Fazemos as coletas nessas regiões, incluindo São José dos Pinhais, PR, São Paulo e Minas Gerais. A consolidação acontece em Campinas e, posteriormente, enviamos para Catalão, de rodotrem. Como o volume é muito grande, optamos em efetuar esse investimento para atender esse trecho”, diz Cláudio.



INOVAR, INVESTIR, ACREDITAR. É ASSIM QUE A GLP QUER CONTINUAR SENDO A MELHOR SOLUÇÃO EM LOCAÇÃO DE GALPÕES E CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS.



Em 2015, a GLP seguirá investindo em inovação, tecnologia e conhecimento para continuar oferecendo as melhores soluções em locação de galpões. É assim que queremos ajudar a sua empresa a atingir um padrão de excelência em operação logística. Conheça nosso portfólio.

GLP. LIDERANDO A EFICIÊNCIA EM PARQUES LOGÍSTICOS NA CHINA, NO JAPÃO, NOS EUA E NO BRASIL.

ALUGUE UM GALPÃO COM A GLP • locacao@GLProp.com • (11) 3500-3700



GLP Guarulhos
Guarulhos (SP)
217.000 m² de área disponível



GLP Campinas
Campinas (SP)
58.000 m² de área disponível



GLP Gravataí
Gravataí (RS)
22.200 m² de área disponível



GLP Ribeirão Preto
Ribeirão Preto (SP)
26.000 m² de área disponível

OUTROS CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS GLP

GLP Louveira II 6.500 m²
de área disponível

GLP Jundiaí I 8.000 m²
de área disponível

GLP São B. do Campo 3.500 m²
de área disponível

GLP Jandira II 3.700 m²
de área disponível

BPP Topázio 5.500 m²
de área disponível

GLP Suape I 5.700 m²
de área disponível



GLP Hortolândia III
Hortolândia (SP)
42.000 m² de área disponível



GLP Itapevi I
Itapevi (SP)
8.700 m² de área disponível



GLP Jundiaí II
Jundiaí (SP)
42.000 m² de área disponível



GLP Embu das Artes
Embu das Artes (SP)
63.600 m² de área disponível

Conheça nosso portfólio: www.GLProp.com.br.

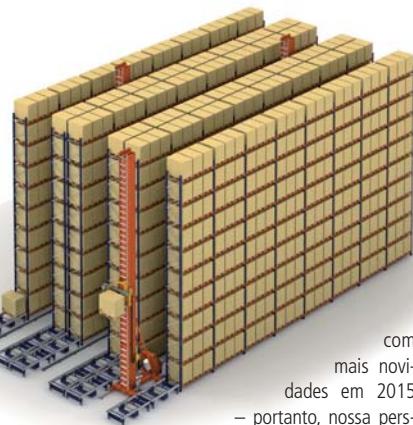
Mais destaque aos Expositores da CeMAT 2015

Continuamos a apresentar alguns dos expositores da CeMAT 2015 – 3ª Feira Internacional de Movimentação de Materiais e Logística, a ser realizada em São Paulo, SP, no período de 30 de junho a 3 de julho próximo, e da qual *Logweb* é a mídia oficial. Eles relacionam os produtos e serviços que serão expostos e, principalmente, lançados, e apontam as perspectivas com relação ao evento.

Mecalux do Brasil

"Participamos da CeMAT desde sua primeira edição, em 2011. Os resultados foram muito satisfatórios. Além de se fazer presente, estabelecendo contato com nossos clientes, conseguimos muitas oportunidades de contatos para desenvolvimento de novos projetos e parceiros. O que nos motivou a retornar

770.6870), considerada uma das empresas líderes no mercado mundial de sistemas de armazenagem. A sua atividade consiste na concepção, fabricação, comercialização e prestação de serviços relacionados a sistemas de armazenagem, armazéns automáticos e outras soluções de armazenagem. "Faz parte da nossa gama de produtos, estruturas portapaletes, estruturas compactas, estantes convencionais, armazéns automáticos para caixas, transelevadores para paletes, software WMS e outros sistemas." Sobre as novidades a serem apresentadas no evento, Zarbinati Junior diz que a empresa vai focar os atendimentos e apresentações nas estruturas automáticas, como transelevadores para paletes, "pois em 2014, e já no começo de 2015, os resultados em vendas para este tipo de produto foram muito satisfatórios, conseguindo importantes projetos para o setor. Acreditamos ser uma tendência e evolução do mercado, por este motivo a Mecalux investe muito em pesquisa e desenvolvimento de produtos para o segmento de estruturas automáticas, conseguindo oferecer toda a estrutura, automação e, também, o software EASY WMS".



com mais novidades em 2015 – portanto, nossa perspectiva é que a feira repita o sucesso e os resultados das edições anteriores." O comentário é de Flávio Zarbinati Junior, supervisor comercial da Mecalux do Brasil (Fone: 0800

JLW

A JLW Indústria de Aparelhos Eletro Eletrônicos (Fone: 19 3491.6163) é outra empresa que já participou de todas as edições da CeMAT no Brasil. "A oportunidade de estar junto das grandes empresas do mercado e do nosso segmento e difundir nossa marca junto aos visitantes de todo o país e de países vizinhos são fatores que nos levam a estar na CeMAT", diz João Carlos Waldmann, diretor da empresa, destacando que este é o maior evento do segmento. "Portanto, a expectativa é que tenhamos um grande público nesta próxima edição." A JLW produz carregadores de baterias para empilhadeiras, carrinhos e suportes para empilhadeiras, além de executar projetos de sala de bateria, consultoria e manutenção em carregadores de todas as marcas. "A JLW vai para esta feira com o lançamento de seus carregadores de alta frequência, após 3 anos de desenvolvimento, e sua nova linha de carrinhos e suportes", completa Waldmann.

CeMAT SOUTH AMERICA 2015

ÚLTIMAS ÁREAS DISPONÍVEIS.
Garanta o seu espaço!



SÃO PAULO · BRASIL
30/06 a 03/07/2015
Transamerica Expo Center
14h às 21h

Negócios em intralogística? **Basta um movimento.**

Novidades CeMAT



Uma plataforma perfeita para a apresentação dos seus produtos.



Espaço de palestras integrado ao evento.



Rodada de negócios gratuita e exclusiva para expositores, Reuniões com compradores.



Informações e Reservas:
cemat-southamerica.com.br
cemat@hanover.com.br
+55 41 3027-6707

Promoção e Realização



Apóio Oficial



Apóio Institucional



Apóio



Águia Sistemas de Armazenagem

A Águia Sistemas de Armazenagem (Fone: 42 3220.2666) oferece, praticamente, toda a linha de armazenagem e movimentação de paletes e caixas, abrangendo portapaletes, autopor-tantes, armazenagem dinâmica, push back, drive-in, flow-rack, mezanino, transportadores e contêineres. "Temos uma grande novidade este ano, um produto desenvolvido pela Águia Sistemas em parceria com empresas da Bulgária, do Japão e dos Estados Unidos. Trata-se de um sistema dinâmico automatizado onde o palete não precisa de inclinação para se movimentar, permitindo que a armazenagem seja com 50, 100 paletes na profundidade, sem perder níveis de armazenagem",



comenta Rodrigo Scheffer, gerente de negócios da empresa. Especificamente sobre a CeMAT, ele diz que a empresa já participou de outras edições. "Deveremos estar sempre nos atualizando em relação aos produtos e tendências do mercado, principalmente em se tratando de nosso ramo de atuação. Também temos uma grande oportunidade para mostrar nossa completa linha de produtos a todos os visitantes." Scheffer também comenta os motivos de participar novamente do evento e dos resultados alcançados nas outras edições da CeMAT. "É um momento oportuno de reunir várias pessoas envolvidas em um determinado projeto, o que nos ajudou a fechar muitos negócios e, também, aumentar nossa carteira de clientes. Outro motivo é mostrar nossa marca e linha de produtos às pessoas." Ele finaliza: "apesar de um ano que aparenta ser de menos investimentos, 2015 começou superando as expectativas e, com certeza, vamos aumentar nosso volume de negócios com a participação na CeMAT".

Rech Importadora e Distribuidora

"Esta é a nossa primeira participação na CeMAT South America. Os motivos são a penetrabilidade no mercado de logística desta feira e por ser hoje, em nossa opinião, a maior do segmento no Brasil." A afirmação agora é de Luis Cesar de Souza, diretor comercial da Rech Importadora e Distribuidora (Fone: 47 3248.6000), que oferece em-

pilhadeiras importadas Heli. Com relação às perspectivas quanto ao evento de 2015, ele aponta: "aumentarmos nossa participação de mercado no Brasil com

nossos inúmeros pontos de vendas em vários Estados". Souza também destaca que, no evento, apresentarão os novos modelos de empilhadeiras Heli a combustão e elétricas.



Standard Tyres



A Standard Tyres Indústria e Comercio de Borrachas e Polímeros (Fone: 11 3719.0070) já participou de diversas edições da CeMAT no exterior e justamente foram os resultados obtidos que incentivaram a presença na edição brasileira. "As participações foram nas edições externas e os resultados foram uma expansão significativa dos contatos da Standard Tyres em todo o mundo", explica Leoncio C. G. Barão, assessor de marketing – fdmark/mkt+com, da empresa. Ainda de acordo com ele, a principal expectativa quanto ao evento é reunir os clientes, bem como ter o mercado concentrado num único lugar para o fortalecimento de relacionamentos e analisar as tendências. A Standard Tyres é especializada em pneus para empilhadeiras e aplicações especiais, oferecendo uma completa linha, como os superelásticos ST-3000 e ST-2000 (em versões lock e non-marking), press on band e os pneumáticos OB-502 Premium Grip e LB-033. "Outro destaque são os serviços prestados através da equipe técnica Standard Tyres, que oferece toda orientação sobre o melhor uso dos pneus e o software para controle horário Control-ST, que é uma excelente ferramenta para gerenciamento e evidenciamento de resultados no rendimento dos pneus", completa Barão. 

Superguindastes e scanner vão impulsionar a movimentação de cargas do PIM

A movimentação de cargas destinadas ao Polo Industrial de Manaus (PIM) e ao comércio da capital passará a ser feita com maior agilidade. O aumento será possível graças aos quatro novos guindastes Liebherr LBS 600 adquiridos pelo Grupo Chibatão (Fone: 92 2129.1900).

O porto privado é o primeiro da América Latina a operar estes equipamentos instalados exclusivamente sobre balsas.

O início das operações está previsto para o primeiro semestre de 2015 e o aumento da produtividade gerado

pelos novos guindastes se dá pela maior capacidade e tecnologia empregada no equipamento, considerados os mais modernos do mundo. "Atualmente, nossos guindastes operam cerca de 38 contêineres por hora, e esperamos aumentar a produtividade em 100%", diz o gestor do Grupo Chibatão, Jhony Fidelis. Os novos guindastes têm capacidade de até 104 toneladas e alcance de 58 metros, sendo estes adquiridos da geração tipo post-panamax, para navios de grande porte. Além disso, eles funcionam com sistema elétrico e com-

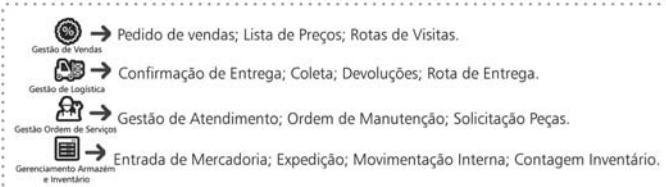
bustível. Outro investimento feito pelo Grupo Chibatão, e que também vai otimizar a liberação de cargas do PIM, é a aquisição do segundo scanner de contêineres para o seu terminal portuário. O equipamento possibilita fiscalizar o conteúdo de um contêiner em apenas 20 segundos, o que antes levava cerca de 7 dias pelo método de vistoria física realizado pelo auditor fiscal. O novo equipamento, da Smiths Detections, chegará ao porto no primeiro trimestre de 2015. Após a verificação on line no scanner, as imagens serão transmitidas simultaneamente para a unidade da Receita Federal instalada no próprio terminal, onde os fiscais irão comparar as informações fornecidas pelas empresas importadoras/exportadoras em suas guias e documentos para equivalerem com as imagens geradas em cada contêiner. Este processo visa assegurar transparência e controle aduaneiro.



MOBi, SUA EMPRESA PRECISA

6 razões para escolher MOBi

- ✓ Baixo investimento
- ✓ Implantação imediata
- ✓ Totalmente customizável
- ✓ Multiplataforma
- ✓ Fácil de usar
- ✓ Integrável com qualquer sistema



MOBi é uma plataforma de soluções de mobilidade totalmente inovadora, voltada para o mercado corporativo. A partir dela são desenvolvidos aplicativos para diversos sistemas operacionais de forma simples e ágil. Os aplicativos atendem as mais variadas necessidades e áreas de atuação tais como Logística, Vendas, Marketing, Serviços e outras que requerem interação direta com clientes e equipes. De maneira simples, rápida, e com baixo investimento.

Endereço: Av Pio X, 191
Villa Vecchi - Jundiaí CEP: 13202-190
São Paulo - SP



+55 11 4587-0823
www.sansid.com.br
sansid@sansid.com.br

AGV instala Centro de Distribuição no Paraná para armazenar medicamentos

A AGV Logística (Fone: 19 3876.9000) acaba de se instalar no Mega Curitiba, empreendimento da Capital Realty situado em Campina Grande do Sul, região metropolitana da capital paranaense. A empresa vai ocupar uma área de cerca de 1.500 m² e no local serão armazenados medicamentos da chamada "cadeia fria", que precisam ser mantidos a temperaturas de 2°C a 8°C.

A partir da operação da AGV no Mega Curitiba serão enviados produtos para todo o Brasil. A empresa tem planos de expandir sua operação na região Sul do país.

De acordo com Gustavo Morano, gerente de novos negócios da AGV, a ope-



Morano, da AGV: a operação no Paraná foi motivada por clientes que operam fiscalmente no estado e pela importância de se fixar nos principais polos logísticos

ração no Paraná foi motivada por clientes que operam fiscalmente no estado, mas também pela importância de se fixar nos principais polos logísticos. "O Brasil tem dimensões continentais, além de particularidades operacionais e fiscais que variam conforme cada estado. Por isso, é importante termos filiais nas principais regiões para, a partir destas unidades, operarmos com parceiros locais", diz.

Morano explica que a escolha pelo Mega Curitiba ocorreu após análises do mercado local de condomínios logísticos. "O empreendimento da Capital Realty foi aquele que apresentou melhor estrutura, menor investimento complementar e mais rápido cronograma para início das atividades", ressalta.

A parceria da AGV com a Capital Realty já é longa. Por cinco anos, a empresa manteve operação no Mega Intermodal Esteio, no Rio Grande do Sul.

O Mega Curitiba possui 22.000 m² de área construída, com área de expansão para um total de 155.000 m², sendo considerado o maior condomínio logístico do Paraná. Classificado como padrão A de infraestrutura logística e industrial, o empreendimento conta com sistema de sprinklers, pé-direito de 12,5 metros livres, capacidade de piso de 6 ton/m², pátio de manobras para caminhões, posto de combustível, loja de conveniência, entre outros diferenciais.



Investimentos

Bresco entrega novo Centro de Distribuição da Natura



Desde novembro último, as operações da Natura contam com um novo local para armazenamento de produtos acabados, o HUB Natura. Instalado em Itupeva, às margens da rodovia Dom Gabriel Bueno Paulino Couto, no sentido de Jundiaí, SP, em um terreno de aproximadamente 145.000 m² e com 35.000 m² de área construída, o novo Centro de Distribuição foi desenvolvido e construído sob medida (Build to Suit) pela Bresco Investimentos (Fone: 11 4058.4555). O empreendimento possui pé-direito de 19 metros, próprio para atender a operação automatizada, 29 docas, piso com capacidade para suportar 8 toneladas/m², sistema de combate a incêndio com sprinklers na cobertura e nas estanerias (in racks), sistema de ventilação natural que garante a preservação da qualidade dos produtos, reuso de água, vagas para caronistas, bicicletário e ampla área de integração dos funcionários. O novo CD tem, ainda, potencial para expansão de 12.000 m² da área de galpão e uma área de preservação ambiental de aproximadamente 15.000 m², o que vai ao encontro da política de sustentabilidade das duas empresas. O HUB Natura Itupeva foi construído de acordo com as exigências do Green Building Council Brasil e está em processo de certificação como construção verde.

FEIRA E SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA FARMACÊUTICA



3rd

Pharma Supply
Chain & Health
BRAZIL 2015

A INDÚSTRIA
QUE NÃO PARA
DE CRESCER

Onde as empresas terão
oportunidades de demonstrar
seus produtos e serviços.

Onde os profissionais encontrarão ambiente propício
para geração de negócios, bem como integração
entre empresas e profissionais ligados ao setor.

20 a 21 de Outubro 2015- das 10h00 às 20h00
Espaço Armazém de Eventos - Rua Jaguaré Mirim, 164
Vila Leopoldina, São Paulo - SP, 05311-020

CONTATO: Instituto Logweb: 11 2936-9918 | Logweb 11 3964.3165 / 3964-3744

Mídia Oficial

REVISTA

Logweb

Patrocínio

CROWN
lift trucks

Apoio

ANFARLOG
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE FARMACÊUTICOS ATUANTES EM LOGÍSTICA

Realização

INSTITUTO
Logweb
de Logística e
Supply Chain

São Paulo tem nova unidade da TNT para atender pequenas e médias empresas da região

A transportadora de cargas expressas TNT (Fone: 0800 979.6979) inaugurou no último dia 17 de março sua nova filial em SP. Localizada no bairro Canindé, na capital do Estado, a unidade tem 1.300 m² e 27 funcionários, e o foco do local é atender pequenas e médias empresas da região. Os principais setores cobertos são têxtil, confecções, acessórios e utensílios domésticos.

De acordo com Ignacio Garat, presidente da TNT no Brasil, a filial é estratégica para a companhia, que busca se aproximar mais dos clientes. "Com esse investimento, estamos alinhados com as estratégias da companhia. Buscamos otimizar os recursos operacionais da TNT. Considerando o trânsito da cidade de São Paulo, além das restrições de circulação, passamos a ter um acesso mais fácil ao centro com a unidade, aumentando a nossa capilaridade", afirmou Garat durante a inauguração.

As atividades de coleta e distribuição na região feitas majoritariamente a partir do hub Remédios, o maior hub da empresa em São Paulo, passam agora a ser responsabilidade da filial Canindé. Para isso, 12 veículos atendem 9 rotas de distribuição. A operação local começou em fevereiro e abrangerá 15.000 códigos postais.

Ainda segundo Garat, a região central da cidade é conhecida pela concentração de comércio e, com a nova localidade, a quilometragem corrida para atendê-lo diminui, dando mais produtividade às operações da TNT. Com a filial Canindé, a diminuição de

quilômetros rodados por dia chegará a 30%, considerando que a operação na região será feita por meio da unidade Canindé e não mais pelo hub Remédios. A captação da região central é responsável por 18% do fluxo de cargas da cidade.

Segundo Mauricio Cortizo, diretor regional da empresa, toda carga coletada pela nova filial é direcionada para a filial Remédios, que faz a ramificação da distribuição por modais. A previsão inicial está em 100 despachos por dia e 150 coletas diárias. O atendimento também é direcionado para pessoa física, como no caso de pequenos compradores de produtos da região que precisam do despacho da carga.

O atendimento às pequenas e médias empresas segue a tendência de crescimento da representatividade desses negócios no PIB nacional. Assim como em outros países, as pequenas e médias empresas já são responsáveis por fatia grande do PIB, e no Brasil a tendência é que essa representatividade continue aumentando. "Queremos acompanhar o crescimento



Garat: com o trânsito da cidade de São Paulo, além das restrições de circulação, passamos a ter um acesso mais fácil ao centro com a filial



Cortizo: a previsão inicial da operação da unidade Canindé é de 100 despachos e 150 coletas diárias, com atendimento de 15.000 códigos postais

da pequena e média empresa, sem esquecer os grandes clientes que já temos na nossa carteira", afirmou Garat.

A meta da TNT é atingir 98% de qualidade de serviço em suas operações. A companhia investiu R\$ 40 milhões em renovação de frota. Outras três unidades estão previstas, sendo uma próxima ao metrô Clínicas em São Paulo, SP, que será focada no setor Healthcare, atendendo a coletas e distribuição de produtos prontos e exames para hospitais da região, uma em Guarulhos, SP, e uma na região do ABC.

Bicicletas

A filial Canindé está atuando com um projeto-piloto de transporte. Duas bicicletas adaptadas com baú de 1 m³ para a coleta e

distribuição de cargas fracionadas e de curta distância estão sendo usadas, aproveitando o grande número de ciclofaixas do bairro. Esse projeto está sendo realizado exclusivamente nessa localidade.

Marksell adquire novo galpão e dobra o espaço da fábrica

A Marksell (Fone: 11 4772.1100) – empresa que desenvolve, projeta e fabrica equipamentos para movimentação de cargas e pessoas, aplicados a veículos ou estacionários, com grande ênfase em ações eletro-hidráulicos – anuncia a aquisição de um novo prédio com o intuito de dobrar a capacidade produtiva e de atendimento de serviços. O novo galpão, localizado no mesmo polo industrial, em Itapevi, na Grande SP, tem 6.000 m² e abrigará toda a equipe de serviços e manutenção – agora a empresa conta com um total de 12.000 m². “Com a realocação, a fábrica terá o dobro do espaço e poderemos atender confortavelmente ao aumento da demanda interna e externa”, explica o diretor de Novos Negócios da Marksell, Jorge Franchi.

LC tem novo Centro de Distribuição em Macaé, RJ

Para atender ao expressivo crescimento no segmento de hotelaria marítima, a LC Restaurantes (Fone: 11 3849.0439), especializada em refeições corporativas, criou um novo Centro de Distribuição na Cidade de Macaé, no norte do Estado do Rio de Janeiro, onde fornece serviços de hospedagem para diversas plataformas marítimas, incluindo lazer, camareiras, limpeza, recepção, lavanderia, alimentação, entre outros. O novo CD está localizado no loteamento Cabiúnas, um espaço totalmente reservado a empreendimentos industriais, com 2.500 m² e dotado de um galpão fechado de 600 m², dispondendo de cinco câmaras frigoríficas, sendo duas de congelados, destinadas à armazenagem de proteínas, com capacidade de 17

toneladas cada uma. As outras três, para hortifrutí, laticínios e sorvetes, têm capacidade de 10 toneladas.

“Todo o projeto interno do galpão foi idealizado para facilitar os fluxos logísticos de recebimento e expedição”, afirma Camilo Silva, diretor de Hotelaria Marítima da LC Restaurantes. O local conta ainda com um pátio de contêineres, onde são realizados todos os serviços necessários, dispensando a terceirização do trabalho de manutenção e limpeza.

Outro destaque é a área de lazer que será disponibilizada aos colaboradores, já que as bases ficam afastadas do centro e de outros locais, dificultando o entretenimento. O espaço possibilitará momentos de integração e confraternização entre a equipe.

Logweb de maio vai destacar a **Tecnologia da Informação**

Com foco em **código de barras, smart tag ou e-tag, etiquetas, impressoras, coletores/scanners, terminais e radiofrequência**, esta edição é uma ótima oportunidade para mostrar o que a sua empresa oferece de melhor em tecnologia, colocando-a a frente da concorrência.

Também destaque em maio:

Distribuição nos segmentos Supermercadista e E-commerce, focando os Operadores Logísticos e as Transportadoras que atendem estes segmentos.



Anuncie!

REVISTA

Logweb

11 3964.3744 11 3964.3165

TAM Cargo inaugura, no Aeroporto de Guarulhos, SP, maior terminal de cargas do Grupo LATAM no Brasil

O novo terminal de cargas da TAM Cargo (Fone: 0300 115.9999) foi oficialmente inaugurado no último dia 16 de março. Considerado o maior do grupo LATAM no Brasil, o terminal se encontra na região do Aeroporto Internacional de Guarulhos, SP.

Já em operação há pouco mais de três meses, o terminal tem 15.000 m² de área total, sendo 5.000 m² apenas de área de manuseio. Os aportes para a construção chegaram a R\$ 38 milhões e as operações são destinadas apenas a cargas domésticas.

Segundo o diretor-geral da TAM Cargo, Luis Quintiliano, 28% das cargas transportadas pela empresa no Brasil passam por Guarulhos. Ali, os mercados mais atendidos são o automobilístico, têxtil, eletroeletrônico e farmacêutico. O grupo prevê aumento de 5% na sua movimentação de carga no Brasil em 2015.

Em maior espaço, já que o antigo terminal, no mesmo local, tinha 9.800 m², o novo tem capacidade atual de movimentação diária de mais de 1.000 toneladas. Para armazenagem, a capacidade é de 630 toneladas.

Totalmente verticalizado, o espaço tem 11 metros de altura e possui 14 docas de entrada de mercadorias com balanças individuais e 12 docas de saída, todas com plataformas elevatórias que se ajustam às alturas dos caminhões. No interior, 14 plataformas metálicas são usadas para armazenagem, com oito ou nove bases, suportando até 37.800 quilos por unidade.



Quintiliano: 28% das cargas transportadas pela empresa no Brasil passam por Guarulhos.
"Prevemos aumento de 5% em nossa movimentação em 2015"

Na nova estrutura, é possível manejar tanto as cargas que serão transportadas por aviões cargueiros, 4 no total, quanto as transportadas nos aviões de passageiros, 300 ao todo, sendo 160 apenas no trajeto doméstico.

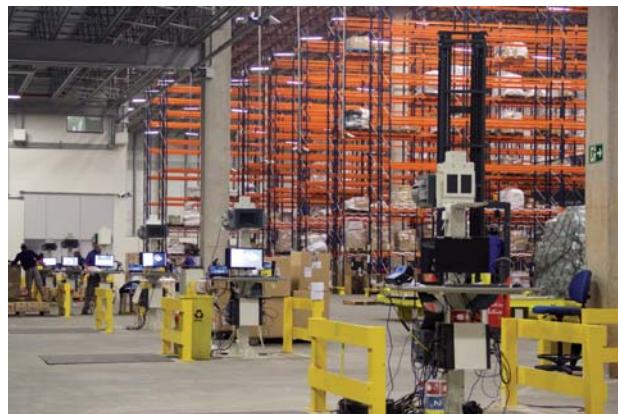
Uma câmara fria também faz parte da nova estrutura e tem 900 m² e 76 posições de rack, e é usada no armazenamento de cargas perecíveis,

como pescados e produtos farmacêuticos.

Todo o processo de movimentação é automatizado, incluindo tecnologias como códigos de barra que rastreiam as mercadorias e as plataformas devidamente etiquetadas. Assim, a localização e a retirada dos produtos são feitas por meio de leitura computadorizada dos códigos, realizada por operadores de 10 empilhadeiras elétricas recém-adquiridas pela TAM Cargo.

A operação do local é 24 horas e conta com 284 colaboradores. Os postos de atendimento ao cliente, que podem retirar ou despachar suas cargas pessoalmente no local, aumentaram 73% com a nova estrutura. Entre 800 e 900 clientes passam pelo local por dia.

Com picos de funcionamento das 8 às 13 h, para retirada, e após as 17 h, para embarque de cargas, o terminal atende, principalmente, os mercados do Norte e Nordeste do país.



GRU Airport

A inauguração do novo terminal da TAM Cargo teve a participação da Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos. O GRU Airport Cargo registrou crescimento de 3% nas importações e exportações em 2014 – no mesmo período, o mercado em geral teve queda 3%. Durante o ano, 255.000 toneladas de carga internacional foram movimentadas. O GRU Airport tem market share de 36%, em função desse desempenho. Somando todas as modalidades do transporte aéreo de cargas – importação, exportação, carga doméstica, correios e courier –, o GRU Airport Cargo movimentou 508.000 toneladas em 2014, e tem 33% de market share.

Novos investimentos

O novo terminal faz parte do plano de investimento do grupo no país. Até 2016, R\$ 94 milhões serão investidos tanto em novos terminais como na readequação de terminais já em operação, sendo R\$ 50 milhões em infraestrutura e R\$ 14 milhões em tecnologia e segurança. Os aportes começaram em 2013.

Ao todo, 22 terminais distribuídos pelo Brasil estão recebendo ou já receberam os investimentos. Dentre os terminais que passaram por nova construção também estão Goiânia, GO, entregue em 2014, e Manaus, AM, inaugurado em 2013. Até 2016 as novas construções de Brasília, DF, Curitiba, PR, e Fortaleza, CE, serão inauguradas.

Entre os terminais que estão passando por reformas, ampliações ou outras melhorias estão os de Osasco, Ribeirão



Preto, São Bernardo do Campo e Sorocaba, SP, Imperatriz e São Luis, MA, Porto Velho, RO, Belém, PR, Recife, PE, Salvador, BA, e Porto Alegre, RS. Os terminais dos aeroportos de Congonhas, SP, Confins, MG, e Galeão, RJ, também passam por investimentos. O terminal de Natal, RN, foi entregue em 2014 e o de Uberlândia, MG, foi inaugurado em março último. Logweb

Comunicação direta com a logística

O portal Logweb está com nova tecnologia, rápido, dinâmico e com conteúdo sempre atualizado. Utilize todos os serviços abaixo e muito mais se cadastrando no portal gratuitamente.



Fornecedores

Cadastre sua empresa gratuitamente no portal de fornecedores.

Orçamentos

Agora é possível solicitar e receber pedidos de orçamentos através da área restrita.

Shopping

O portal tem um shopping com produtos e serviços ofertados pela empresa, que pode fazer o cadastro e a gestão dos produtos.

Contatos

Os fornecedores recebem contatos direto do site.

Adserver

Nova ferramenta para os anunciantes controlarem suas companhias.

Colunista

São vários colunistas falando sobre diversos assuntos.

Trabalho

Cadastre as vagas para sua empresa e busque por profissionais. Os usuários podem cadastrar seus currículos gratuitamente.

Video

Além do programa "Logística em foco", o portal tem outros conteúdos em vídeos.

PORTAL

Logweb

Informação para o seu dia-a-dia, maior visibilidade para a sua empresa e a oportunidade de fazer bons negócios.

notícias | entrevistas | matérias | artigos | eventos

Cadastre-se gratuitamente no portal Logweb e tenha acesso a esses serviços e muito mais www.logweb.com.br

Pneus industriais: mercado nacional se aperta e apresenta várias novidades em tecnologia

Bastante concorrido, inclusive com os importados, este segmento vem apresentando novas tecnologias em pneus, principalmente aos aplicados em empilhadeiras e outros veículos de uso industrial.

A primeira análise feita nesta matéria já tradicional de *Logweb* – envolvendo os pneus aplicados aos caminhões e às empilhadeiras, entre outros veículos de uso exclusivamente industrial – é sobre o comportamento do setor no ano de 2014.

“O setor de pneus industriais foi afetado em 2014 pela baixa da produção industrial, principalmente pela queda nas vendas da indústria de transformação”, avalia Jorge Rodrigues, CEO da Comercial Rodrigues – Pneus & Esteiras (Fone: 11 2093.8004).

Julimar Rodrigues, gerente comercial nacional da Standard Tyres (Fone: 11 3719.0070), por sua vez, aponta que o ano de 2014 foi marcado por oscilações, onde, por influências econômicas, alguns meses foram melhores que outros. Na média, os objetivos de participação no mercado foram atingidos. “Foi bastante evidente que muitos clientes estão se

especializando, passando a levar em conta o custo-hora proporcionado pelo pneu, e não apenas o custo de aquisição. Conscientes desta profissionalização do mercado, a Standard Tyres desenvolveu um sistema de acompanhamento de desempenho do produto no campo, o programa Control-ST, proporcionando aos usuários de nossos produtos condições de acompanharem

na prática e em tempo real o desempenho destes produtos”, diz Rodrigues.

Para Vinícius Penna, gerente de vendas de pneus para veículos especiais comerciais da Continental Pneus Brasil (Fone: 0800 170.061), com um aumento expressivo no volume de vendas em relação ao ano anterior, 2014 foi um ano marcado por grandes conquistas para a Continental Pneus. “Tal crescimento deve-se, principalmente, à parceria com grandes corporações que buscam reduzir cada vez mais seus custos operacionais. Os pneus são responsáveis pelo segundo maior custo de uma empilhadeira, por exemplo, ficando atrás apenas do combustível”, aponta Penna.

Também no caso da Pirelli (Fone: 0800 728.7638), 2014 foi um ano bom para os negócios. “Mesmo com o mercado de pneus de reposição de caminhões e ônibus em ligeira retração, a Pirelli ampliou o market share de acordo com dados da



Jorge, da Comercial Rodrigues: “o nosso setor foi afetado em 2014 pela baixa da produção industrial, principalmente pela queda nas vendas da indústria de transformação”

ANIP - Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos e superamos novamente a marca de mais de um milhão de pneus radiais para caminhões e ônibus, com crescimento de 1% nas nossas vendas. Já no segmento de pneus industriais, o mercado cresceu por volta de 4% em 2014 e a Pirelli obteve crescimento de 11,7%, ainda segundo os dados da ANIP”, apontam Ernani dos Santos Filho, gerente

de marketing para pneus de caminhão, e Alexandre Stucchi, gerente de marketing para pneus agrícolas e veículos industriais, ambos da Pirelli

2015

Sobre 2015, Jorge, da Comercial Rodrigues, diz que, infelizmente, as perspectivas apontam para a mesma avaliação feita pelo Governo Brasileiro: uma pequena retração.

“As instabilidades de nossa economia estão trazendo muitas incertezas ao mercado que, como consequência, está mais exigente e carente de redução de custos e facilidades. É um ano de desafios, onde acreditamos também



será um período de adequação do mercado, em favor dos que mais se profissionalizarem e demonstrarem entender as necessidades de seus clientes. Não basta vender, é preciso oferecer algo a mais ao cliente", avalia, agora, Julimar, da Standard Tyres.

Também falando de perspectivas e tendências para o setor em 2015, Penna, da Continental Pneus, diz que a meta da empresa é seguir expandindo a presença no mercado brasileiro a partir da oferta de novos produtos, do desenvolvimento de novas parcerias comerciais, de ações de vendas direcionadas e da participação em eventos setoriais. "Será um ano desafiador, claro, como para qualquer player e de qualquer segmento. Mas estamos fazendo a nossa parte investindo, aumentando e preparando a nossa força de vendas", diz o gerente de vendas de pneus para veículos especiais comerciais.

Santos Filho e Stucchi, da Pirelli, também indicam que a empresa espera atingir as expectativas do exigente mercado brasileiro e, além disso, busca consolidar a marca nos dois segmentos.

Novidades

Já que a situação econômica impõe atitudes mais ousadas e novas investidas e mercados, perguntamos aos representantes das empresas participantes desta matéria especial sobre as novidades.

No caso da Comercial Rorígues, Jorge aponta os pneus maciços superelásticos com compostos mais econômicos sem a perda de produtividade, tanto para linha industrial, como para a linha de construção e plataformas aéreas e manipuladores. "A Comercial Rodrigues Investe sempre em atualizações, como o preen-



Penna, da Continental Pneus

Brasil: os pneus são responsáveis pelo segundo maior custo de uma empilhadeira, ficando atrás apenas do custo provocado pelo combustível

chimento em polímero de pneumáticos e introdução de novos conceitos de fabricação em pneus maciços/superelásticos, como também na linha industrial radial", aponta Jorge.

Por seu lado, Penna, da Continental Pneus, informa que além do seu portfólio de pneus industriais, a empresa já comercializa no Brasil pneus OTR para operações portuárias,

pneus agrícolas e algumas medidas de pneus florestais. No segmento de pneus industriais – continua o gerente de vendas de pneus para veículos especiais comerciais –, a novidade é o Continental SC20 Mileage+, pneu de empilhadeira voltado para operações extremamente agressivas, a base de composto de borracha otimizado pela diminuição das cadeias de enxofre e sílica de alta resistência. Para os pneus OTR para aplicações portuárias, a novidade é a tecnologia da Continental chamada V-Ply™. Trata-se de uma evolução da construção de pneus diagonais que confere maior resistência e estabilidade à carcaça, com uma menor distância de frenagem e uma baixa resistência ao rolagamento, conforme explica Penna.

"Podemos falar tanto a respeito de materiais renováveis quanto de produtos. A Pirelli tem buscado utilizar matérias primas cada vez mais renováveis em seus produtos. Os pneus têm sido desenvolvidos de modo mais sustentável, tanto no processo produtivo quanto no aumento de quilometragem e diminuição de resistência ao rolagamento, que faz emitir menos CO₂ no ambiente. Além disso, estamos alinhados aos lançamentos das montadoras e constantemente nos atualizamos em relação às legislações."

A análise, agora, é de Santos Filho

e Stucchi, da Pirelli. Falando de negócios, eles creem que o setor de serviços aos frotistas e a ajuda para cumprir as legislações de cunho ambiental sejam o grande mote deste ano. "Tanto que a apostar no incremento dos serviços prestados, como, por exemplo, o sistema Cyberfleet,



Selo do Inmetro está chegando para pneus

Em abril próximo, pneus de novas famílias já começam a receber o selo do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro). Segundo o Programa Brasileiro de Etiquetagem (PBE), a identificação terá informações do componente em três quesitos: resistência ao rolagamento, aderência no molhado e ruído externo. Em outubro do ano que vem, todos os componentes produzidos no Brasil ou importados terão de receber o selo.

Tanto a resistência à rolagamento como a aderência no molhado receberão notas de A a G. Na medição de ruído haverá impressa a quantidade de decibéis e também ondas sonoras (de uma a três). O PBE será adotado em pneus radiais para carros, picapes, utilitários, vans, caminhonetes, caminhões e ônibus. Os selos do Inmetro serão colados somente nos pneus levados ao mercado de reposição. Os componentes instalados em carros zero-quilômetro não receberão a etiqueta.

Entre outubro de 2016 e março de 2017 os fabricantes e importadores ainda podem vender pneus não etiquetados aos seus distribuidores. Em abril de 2017, as indústrias e importadoras só poderão repassar pneus etiquetados. Estes terão até março do ano seguinte para esgotar os estoques antigos.

Desta forma, de abril de 2018 para frente, os pontos de venda para o consumidor final só poderão oferecer pneus com o selo do Inmetro.

(Fonte: *Automotive Business*)

que ajuda os frotistas a monitorar gastos como combustível e manutenção correta dos pneus, vem ao encontro dos nossos objetivos de demonstrar a performance dos pneus Pirelli no mercado. Especificamente no segmento de empilhadeiras, temos intensificado



Dicas para a escolha do pneu adequado para as empilhadeiras

A escolha do tipo de pneu deve sempre levar em consideração as características da aplicação. Além disso, é clara a importância de atender às expectativas do usuário em relação ao comportamento e à vida útil do pneu.

Eis alguns pontos que devem ser analisados:

- Em qual veículo será aplicado o pneu: empilhadeira ou veículo industrial?
- Em que tipo de terreno o pneu será aplicado (asfalto, bloquete, terra) e qual a intensidade da operação (severa, tranquila)?
- Qual será o tipo de deslocamento (longo, médio, curto)?
- Qual será o tipo de ciclo do serviço (ininterrupto, intermitente, estacionário)?

nossos estudos em pesquisa e desenvolvimento de novas tecnologias, com resultados que poderão ser visíveis em curto prazo."

Com relação às novidades, Santos Filho diz que, no segmento de caminhões, a gama de pneus radiais 01 Series é a tecnologia atual da Pirelli. Os pneus, desenvolvidos no Centro de Pesquisa e Desenvolvimento da fabricante no Brasil, em Santo André, SP, em parceria com o da matriz italiana, configuram a renovação de toda a linha destinada a atender a todas as aplicações de caminhões e ônibus. Composta por produtos para cada tipo de veículo de carga, transporte de passageiros, emprego misto e urbano, a nova gama foi desenvolvida tendo em vista as peculiaridades das condições sul-americanas. Os compostos e estruturas inovadoras dedicam especial atenção à redução de

temperatura durante a rodagem, maior durabilidade e diminuição da resistência ao rolamento.

Para o segmento de empilhadeiras – diz, agora, Stucchi –, a tecnologia atual está no pneu PN16, cuja tratividade em ambos os sentidos proporciona maior durabilidade e excelente relação custo/hora; e no CI84, voltado para as máquinas de pequeno porte, que também proporciona mais horas de trabalho e resulta em mais tempo de uso.

Já o gerente comercial nacional da Standard Tyres, referindo-se aos novos nichos de mercado a serem explorados, diz que sempre existem novas possibilidades de negócios, "onde, muitas vezes, cabe a nós mostrarmos ao cliente os benefícios de se utilizar um produto diferente, no nosso caso pneus. O cliente deseja benefícios que simplifiquem a sua administração e diminuam os seus custos.

- Qual será a velocidade de trabalho predominante?
- Qual percentual de trabalho será realizado com carga máxima?
- Qual a altura de armazenagem da carga?
- O que o cliente procura?
- Vida útil e horas trabalhadas?
- Conforto, aderência, estabilidade na armazenagem?
- Baixa resistência ao rolamento?
- Baixa manutenção?

Apenas após termos analisado todas essas variáveis é que estaremos aptos a indicar o melhor pneu para a operação.

Pneumáticos diagonais

São indicados quando operam em médias e longas distâncias (de 500 a 3.000 metros), preferencialmente em terrenos regulares e com velocidades médias.

As principais características desses produtos são: menor custo de aquisição; ótima estabilidade lateral; maior resistência de carga na lateral para terrenos severos; boa capacidade de tração; alta capacidade de carga; boa resistência à manutenção deficiente; boa resistência à pressão inadequada; conforto na operação; ótima aplicação para qualquer tipo de serviço.

Pneumáticos radiais

Para operar em médias e longas distâncias (até 3.000 metros), nem sempre em terreno regular e com boa conservação, eles têm a capacidade de trafegar em velocidades maiores - para operações com empilhadeiras a velocidades de 16 a 25 km/h.

São indicados, também, para operações em que o equipamento precisa absorver irregularidades do terreno e pequenos obstáculos, sem

influir na estabilidade da carga, além de terem baixíssima resistência ao rolamento (cerca de 60% menor que os pneus convencionais).

Além disso, a construção radial traz todos os benefícios conhecidos, como: alta capacidade de tração; excelente durabilidade; conforto na operação; compostos diferenciados para baixa resistência ao rolamento (uma diferença de 10% na resistência ao rolamento pode reduzir os custos em aproximadamente 3%); baixo consumo de energia e economia de combustível; melhor controle nas operações; maior resistência a cortes na banda de rodagem; rodar mais silenciosos; ótima aplicação para qualquer ciclo de serviços; menor custo por hora trabalhada.

Superelásticos

Os pneus superelásticos têm como principal característica a sua própria construção

Aplicações portuárias e novas tendências no segmento de logística são novas oportunidades que estão se abrindo para um pneu superelástico, de qualidade e que atenda aos padrões internacionais".

Sobre as novidades, Julimar diz que o Brasil caminha rapidamente para os padrões internacionais, onde mais de 80% do segmento de pneus industriais está concentrado na linha de superelásticos (sólidos resilientes). "Hoje é fundamental que um pneu resista a percursos mais longos de deslocamento e que também aumente a capacidade de dissipação de calor, esta é uma tendência de mercado e que os clientes podem facilmente comprovar na prática", completa.

Linha de produtos

A seguir, relacionamos a linha de produtos das empresas participantes desta matéria especial.

compacta, robusta e adequada para serviços extremamente árduos, destacando-se em terrenos lisos e regulares. São indicados para operar dentro ou fora de instalações industriais, em situações que apresentam grande risco de perfuração ou ataque à banda de rodagem por materiais pontiagudos e contundentes.

Esses pneus são excelentes para serviços em rotas rápidas e curtas (até 300 metros) e velocidades médias entre 16 e 25 km/h, que não devem ser nunca superadas. Para aplicações com cargas que exigam elevações maiores, adaptam-se melhor que os pneumáticos por terem menos movimentações laterais com a torre da empilhadeira.

Outro fator determinante refere-se ao fato deste produto praticamente não necessitar de manutenção, evitando, assim, a perda de tempo com calibragens e eventuais trocas

de pneus por perfuração, um fator extremamente crítico nas operações de carga e descarga, que causa consideráveis perdas financeiras aos usuários.

Suas características principais são: proporcionam elevada vida útil e rodar suave; alta performance e segurança; excelente estabilidade; manutenção simples; baixa resistência ao roilamento; extremamente resistentes aos choques; evitam perda de tempo na oficina para reparos; ótima aplicação para ciclos curtos de serviços.

As dicas, até aqui, foram dadas por Penna, da Continental Pneus Brasil. Elas são complementadas pela avaliação de Stucchi, da Pirelli. Ele diz que são vários os fatores que devem ser considerados na escolha de um pneu para empilhadeiras. A principal delas, sem dúvida, é a segurança. Trabalhar com pneus gastos, cortados ou que se desgastem de maneira irregular

coloca em risco a operação, a estabilidade e a capacidade de carga da empilhadeira.

Além disso, ainda segundo Stucchi, o uso de pneus errados provoca aumento do consumo de combustível em até 10% e aumenta a fadiga do operador – consequentemente reduzindo a produtividade e aumentando os riscos de segurança. "Com o uso de pneus corretos, ao contrário, além de ser mais econômico, eles absorvem melhor os impactos, protegem a carga durante a movimentação, prolongam a vida útil das baterias industriais e aumentam os níveis de produção diária", diz o gerente de marketing para pneus agrícolas e veículos industriais da Pirelli.

Ele continua: pneus para empilhadeiras, normalmente, são pensados e fabricados com diferentes compostos que proporcionam melhor amortecimento, conforto para o operador e estabilidade da carga. Os diferentes desenhos

com banda de rodagem mais larga e profunda, com estrutura composta por protetores metálicos que evitam perfurações e protegem o pneu; e com desenho especial da banda de rodagem, com elevada relação cheio/vazio e superior profundidade (62 mm de espessura) que permite um maior rendimento horário e durabilidade.

Standard Tyres – Os principais produtos da empresa atendem quatro linhas: pneumáticos, destinados a um mercado cuja utilização seja menos agressiva; superelásticos (sólidos resilientes), onde as condições de operação sejam mais agressivas; pneus Press on Band, especificamente destinados a empilhadeiras compactas e equipamentos elétricos; e pneus SK superelásticos, destinados ao mercado de minicarregadeiras.



da banda de rodagem melhoram a operação em ambientes com detritos, umidade, óleo ou condições agressivas. Pneus maciços, ou seja, sem ranhuras, oferecem uma rodagem macia, evitando avarias e eliminando furos, estouros e eventuais paralisações do trabalho.

Concluindo, Julimar da Standard Tyres, diz que, para que os benefícios obtidos sejam maximizados, a correta seleção de um produto é fundamental e com frequência o cliente precisa de ajuda para isto. "Informações quanto ao regime de trabalho, tipo de carga transportada, distância percorrida, tipo de piso, pontos de acidentes, dentre outras, são fundamentais", finaliza o gerente comercial nacional da Standard Tyres. Logweb

Mesa-redonda promovida pela Logweb com a ABOL discute regulamentação do Operador Logístico

Além de discutir o papel dos OLs hoje, a reunião também foi pautada pelo projeto desenvolvido pela ABOL para regulamentação destas empresas no país, visando à simplificação burocrática e a sustentabilidade do setor.

Um bom exemplo para retratar o cenário da logística no país foi a greve dos caminhoneiros que marcou o início deste ano. Apesar de concentrada no interior e de ter atingido de forma discreta os grandes centros, foi possível constatar, uma vez mais, a dependência que o país tem das rodovias. Se a rodovia para, para o país!

É diante desse "grito de socorro" da ponta da cadeia que se discute a importância dos atores nos vários elos da cadeia logística, como os Operadores Logísticos, que trazem à luz da discussão a regulamentação do setor e sua importância para o crescimento socioeconômico do Brasil.

A ABOL - Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Fone: 11 3192.3939)

realizou um estudo, contratado em julho de 2014 à KPMG (Fone: 11 3245.8000) e Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. e Quiroga Advogados (Fone: 11 3147.7600), que contou com o apoio do Profº PhD Paulo Resende, da Fundação Dom Cabral – FDC (Fone: 0800 941.9200), que contextualiza o mercado dos Operadores Logísticos no Brasil. O principal objetivo do projeto é estabelecer um marco regulatório que propicie a melhor segurança jurídica do setor. O projeto foi discutido em mesa-redonda realizada em março último pela revista Logweb, na sede da ABOL, na cidade de São Paulo.

Segundo Cesar Meireles, diretor executivo da ABOL, o trabalho contribuirá para um melhor conhecimento de todos sobre o setor. "A questão da regulamentação é importante para

caracterizar a identidade do setor. Os Operadores Logísticos são intensivos geradores de empregos, de renda, sendo fortes arrecadadores de tributos e encargos; dessa forma, a melhor ordenação do setor aportaria melhores condições operacionais para seus atores, como, por exemplo, a simplificação tributária (obrigações acessórias), que certamente contribuiria para reduzir a vulnerabilidade fiscal."

Uma das primeiras etapas do estudo foi realizar uma análise comparativa em 16 países referenciais. "Precisávamos compreender o que tinha sido feito lá fora, principalmente porque não queríamos reinventar a roda", afirmou Meireles.

Um dos pontos de partida foi avaliar a classificação econômica dos Operadores Logísticos. Tanto no Brasil quan-



to no mundo, toda atividade econômica é caracterizada e harmonizada com base na classificação das Nações Unidas e, no Brasil, a referência é a CNAE – Clasificação Nacional de Atividade Econômica, regida aqui pela CONCLA - Comissão Nacional de Classificação, presidida pelo IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Seguindo a correlação de classificação, a CNAE é o espelho da ISIC – International Standard Industrial of All Economic Activities, classificação internacional da ONU – Organização das Nações Unidas. Ou seja, todos os países membros da ONU possuem classificações de atividades econômicas semelhantes, não havendo, contudo, nem no Brasil, nem nos outros países analisados, uma CNAE que classifique a figura do Operador Logístico.

Tanto na ISIC, quanto na CNAE, as atividades principais utilizadas pelos Operadores Logísticos estão inseridas na Seção H - Transporte, Armazenagem e Correio, tendo preponderância, nas seguintes classes e subclasses: Transporte rodoviário de carga (CNAE 2.2: 49.30-2); Armazenamento (CNAE 2.2: 52.11-7); Carga e descarga (CNAE 2.2: 52.12-5); Atividades relacionadas à organização do transporte de carga (CNAE 2.2: 52.50-8).

Ainda que o transporte rodoviário de cargas seja preponderante no Brasil, nessa rubrica aplica-se todo e qualquer outro modal de transporte.

A grande questão levantada pelo estudo a partir dessa análise foi porque os Operadores Logísticos nos países pesquisados conseguem atuar com maior segurança jurídica do que no Brasil. A resposta do agravamento da insegurança jurídica no Brasil é o emaranhado de tributos que se inserem em cada uma das atividades econômicas - CNAEs. Lá fora há uma simplificação da matriz tributária que permite ao Operador Logístico atuar em uma ou

mais funções logísticas dentro de um imposto único, a exemplo do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) ou Value-Added Tax (VAT).

“No Brasil nós temos uma matriz tributária, além de onerosa, muito complexa. Para atuar em vários estados da federação, com atividades econômicas diferentes, somos obrigados a compor, em um cartão de CNPJ, uma cesta de CNAEs, robustecendo ainda mais o peso da administração fiscal. As empresas de um modo geral veem-se sufocadas no processo burocrático, o que termina por dificultar a gestão da organização. A equipe fiscal acaba sendo maior que a equipe comercial e técnica dentro da empresa”, complementa Meireles.

Segundo o presidente do Conselho da ABOL, Vasco Carvalho de Oliveira Neto, há uma preocupação a mais: o entendimento da legislação de estado a estado. “Alguns estados ainda não permitem que você tenha armazenamento e transporte juntos na descrição de um contrato”, enfatiza Vasco Neto.

Para Mario Saadi, associado da Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. e Quiroga Advogados, há um grande desconhecimento no país sobre a figura do Operador Logístico que reflete nas leis que disciplinam as atividades e nos órgãos da administração pública. “Dessa forma, o primeiro passo do trabalho foi estabelecer uma real taxonomia a respeito do que é o Operador Logístico e qual é a sua importância para a competitividade econômica do país.”

Desta maneira, após um detido e aprofundado estudo sobre o assunto, cotejando a realidade brasileira com a

dos países analisados, ficou entendida a contextualização da atividade - “Operador Logístico (OL) é a pessoa jurídica capacitada a prestar, através de um ou mais contratos, por meios próprios ou por intermédio de terceiros, o serviço de transporte, armazenagem e gestão de estoque”.

Ou seja, é a integração dos vários elos da cadeia logística, gerenciado por um só ator (one-stop-shopping), através de um ou mais contratos, quer seja com ativos próprios ou com os ativos de terceiros, aportando eficiência, possibilitando o incremento de produtividade, a redução de custo em toda a cadeia de valor, trazendo ganhos de oportunidade ao produto nacional e, em decorrência, aumentando a competitividade da indústria.



Oliveira Neto, da ABOL:
alguns estados brasileiros ainda
não permitem que se tenha
armazenamento e transporte juntos
na descrição de um contrato

Obrigações acessórias

Para Saadi, da Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. e Quiroga Advogados, do ponto de vista tributário, a maior preocupação está no cumprimento de ações acessórias. “Quais mecanismos de gestão são necessários para que não se cometa erros e, em decorrência, seja atuado? É necessário dispor de uma equipe às vezes maior do que o contingente técnico para que não haja erros que terminem por onerar ou aumentar o risco fiscal.”

Por conta disso, segundo Meireles, da ABOL, os Operadores Logísticos resolvem unir esforços que levem o setor a uma melhor ordenação jurídica. “Há um hiato importante entre o exercício da atividade versus o marco regulatório. Um setor de tamanha relevância não pode conviver em ambiente de insegurança jurídica. Mas regulamentação não

quer dizer elevação de burocracia, muito pelo contrário, significa esclarecer o marco legal, a atividade propriamente dita, simplificando-a", reforça Meireles.

No escopo do projeto foi contextualizar quem era o Operador Logístico, o quanto ele representa dentro do setor, na economia, qual era a contribuição dele em termos de emprego, geração de renda, arrecadação de tributos e encargos. Também procurou estabelecer uma plataforma jurídica, para saber quais são os tributos, impostos e taxas que efetivamente impactam esse setor, para sinalizar quais seriam os próximos passos para o marco regulatório.

Uma importante observação, encontrada no estudo, é o entendimento dos órgãos governamentais a respeito da integração dos serviços logísticos. "No olhar dos órgãos visitados, o entendimento não é integrar, e, sim,



Saadi, da Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. e Quiroga Advogados: há um grande desconhecimento no país sobre a figura do OL que reflete nas leis

desdobrar as atividades econômicas – assim pode-se identificar com mais propriedade o fato gerador de tributos", complementa Saadi, da Mattos Filho, Veiga Filho, Marrey Jr. e Quiroga Advogados.

Ordenação jurídica

Para o professor Paulo Resende, da Fundação Dom Cabral, o Operador Logístico se diferencia do transportador tradicional

diante da gestão de risco. "Um dos fundamentais papéis do Operador Logístico seria evitar solução de continuidade num cenário de paralização, como o da greve dos caminhoneiros, gerenciando o inventário dos seus clientes através de buffers nos Centros de Distribuição e na armazenagem, para que não haja o consequente desabastecimento. Se uma cadeia é bem administrada por um Operador Logístico, certamente haverá mais controle de todo o processo", destaca Resende. Ele continua: "ao buscar a melhor ordenação do setor, a ABOL vai ao encontro de uma melhor oferta de serviços que assegurem continuidade, produtividade e competitividade ao produto nacional".

Uma referência apontada por Resende para o Brasil é o sistema logístico e tributário dos EUA. Ambos possuem estados com autonomia tributária, porém, de acordo com ele, os estados nos EUA reconhecem o transporte, a armazenagem e outras operações no mesmo conjunto tributário, o que não acontece aqui. "É um jogo de mercado dentro da regra máxima do mercado, ou seja, tem que dar resultado. Nessa ótica, o estado facilita a vida do Operador Logístico. Já no Brasil, toda a complexidade tributária com suas obrigações assessorias

termina por dificultar", afirma.

Outro ponto levantado por Resende de que prejudica o planejamento do Operador Logístico no longo prazo é a guerra fiscal através do ICMS. "Em termos de operação logística, o ICMS vem criar deficiência, porque o embarcador termina por instalar-se em determinado estado para ganhar o benefício fiscal, dificultando a matriz logística", afirma. Dessa forma, cria-se uma lógica fiscal, e não a logística. Destaca-se aqui, então, outra grande diferença entre o Brasil e os EUA: a capacidade de armazenagem.

"Esse cenário agrava o desgaste das rodovias e dos veículos e desenvolve o que chamo de 'turismo molecular', que é aumentar circunstancialmente o trânsito desnecessário da carga pelo país para beneficiar-se de incentivo, ferindo a lógica da logística, com maior emissão de gases de efeito estufa, maiores prazos de entrega, mais acidentes, mais trânsito, aumento do custo Brasil, menos competitividade e menor produtividade", complementa Meireles, da ABOL.

Integração logística

Segundo o estudo, o custo logístico nos EUA representa 8.5%. No Brasil, é de 11.5%. De acordo com o professor Resende, da Fundação Dom Cabral, "o custo logístico dos EUA verifica-se pela decisão de ter maior capacidade de armazenagem, ou seja, é uma decisão estratégica de mercado. Já o custo do Brasil é por pura ineficiência, pois nós colocamos o produto sobre rodas. Significa que o estoque brasileiro está na rodovia, ainda mais caro e menos competitivo".

A essência do trabalho realizado sob demanda da ABOL, visa, sobretudo, fomentar melhores práticas para o setor. O ordenamento do setor permitiria melhor prestação de serviços. Segundo o estudo, os países buscam relaciona-



mentos com empresas que ofereçam o maior pacote de serviços e de valor possível. "O embarcador não quer procurar várias empresas para atender suas várias necessidades, ao contrário, quer uma só uma empresa que ofereça um pacote de serviços, numa visão de one-stop-shopping", diz Resende. A partir desse conceito, ele destaca três elementos que surgem dessa ação, que denomina de "pacote de sinergia": sinergia em escala; sinergia em especialização; e sinergia em inovação.

Quando a burocracia força a desintegração dos serviços, cria-se um "vácuo de responsabilidade", que está no limite contratual. E para reduzir este risco, o cliente aumenta o custo, que resulta num desincentivo da inovação, portanto, as cadeias ficam velhas. "Por isso nós temos um trabalho propulsivo ao apresentar este estudo. Sensibilizar o governo e a sociedade sobre quais são as melhores práticas para beneficiar as operações logísticas e, em decorrência, trazer ganhos de oportunidade para o país, já que a economia inteira passa pelo nosso setor", completa Vasco Neto, da ABOL.

Redução de custo

Segundo a última edição do "Third-Party Logistics Study" de 2014, o fator da redução do custo logístico gerado pela atuação dos Operadores Logísticos no mundo foi de 15% em uma média geral. No Brasil, segundo estimativas da Fundação Dom Cabral, a ordem seria de 9,9%. Apesar de abaixo da média, representa uma redução R\$ 63,3 bilhões por ano. "Esse valor economizado poderia ser ainda maior se não fossem os gargalos de infraestrutura e os empecilhos burocráticos, legais e tributários", afirma Fabio Vinhaes Cavalheiro, gerente sênior da KPMG.

No estudo foram identificadas 159 empresas no setor de Operadores Logísticos, que representaram, em 2013,

uma receita bruta de R\$ 44,3 bilhões. Esse número coloca a área em linha com setores como a indústria têxtil e a indústria de caminhões e ônibus, ocupando, ao compará-la com toda a indústria, a 16ª posição em faturamento bruto anual e a 6ª posição se comparada apenas ao setor de serviços.

O setor é igualmente relevante quando se compara a arrecadação de tributos e encargos, já que contribui no total com R\$ 9,2 bilhões anuais, sendo R\$ 2 bilhões em encargos (FGTS e INSS) e R\$ 7,2 bilhões em tributos (ISS, ICMS, PIS, COFINS, CSLL e IRRF). Se comparado com toda a indústria, configuraria na 20ª posição em arrecadação.

Geração de emprego

Em geral, mede-se o impacto de um setor de serviço na importância da geração de emprego no cluster que ele se insere. Como o Operador Logístico não tem uma atividade concentrada apenas em grandes centros industriais e urbanos, mas se espalha pelos lugares mais distantes do país, ele é um



Cavalheiro, da KPMG: o custo logístico gerado pela atuação dos OLs seria maior se não fossem, entre outros, os empecilhos burocráticos, legais e tributários

importante gerador de emprego em todo o território nacional. Falando de empregos diretos e indiretos, o estudo estima que são gerados pelo setor mais de 710 mil vagas por ano.

Num comparativo de geração de empregos no ranking geral da indústria, o segmento ocuparia a 11ª posição, equiparando-se com a indústria têxtil e a de químicos. No setor de serviços, ocuparia a 13ª posição, alinhando-se ao setor de manutenção e reparo de veículos automotores e de ensino continuado, ambos intensivos de mão de obra.

Do ponto de vista de quem contrata o Operador Logístico, ele quer ver seus recursos bem aplicados. Em 2013, os gastos da indústria brasileira com a logística foram de R\$ 118,4 bilhões. Dessa forma, a correta contratação do Operador Logístico tem efeito direto nesse investimento, transformando-o de custo em um gasto de qualidade. Segundo Resende, da ABOL, "o Operador Logístico é um importante gestor na boa aplicação desses R\$ 118 bilhões".



Próximo passo

O estudo confirmou o espírito e a condição resiliente do setor dos Operadores Logísticos. Mesmo diante de um ambiente de incertezas, o setor afirma que investirá nos próximos três anos cerca de 5,7% do faturamento bruto de suas empresas, algo como R\$ 12,2 milhões ao ano, por empresa, o que, de um modo geral, equivaleria a R\$ 608,2 milhões. Os maiores destinos desses investimentos são a ampliação de capacidade de armazenagem e da frota, os quais, juntos, representam R\$ 9,8 milhões ao ano por empresa do montante a investir.

O que se observa, a partir disso, é que a importância dada ao Operador Logístico no exterior também passa a ser dada aqui pelos embarcadores. Para Meireles, da ABOL, falta apresentar ao poder público os números relevantes do setor. "A ideia é divulgarmos este trabalho de forma educativa e propulsiva, para mostrar a amplitude do setor e sua importância para a economia, com o intuito de construção desse ordenamento a várias mãos", complementa.

A contextualização sobre o tamanho do mercado partiu de uma pesquisa com 1.153 empresas constantes da base de dados da KPMG, enriquecida com as fontes de publicações técnicas e segmentadas do



Meireles, da ABOL: os Operadores Logísticos são intensivos geradores de empregos, de renda, sendo fortes arrecadadores de tributos e encargos



Resende, da Fundação Dom Cabral: se uma cadeia é bem administrada por um Operador Logístico, certamente haverá mais controle de todo o processo

setor. A etapa seguinte foi a de entrevistas, visitas e reuniões com os associados da ABOL, Operadores Logísticos nacionais e estrangeiros de diversos portes, associações representantes de atividades logísticas no Brasil e exterior, reuniões com profissionais do setor, embarcadores e órgãos públicos, além de publicações técnicas tradicionais. Ao total, foram

reunidas 81 fontes.

Para Resende, da Fundação Dom Cabral, o Brasil está precisando de projetos propulsivos. Simplificar o processo significa dificultar os atos de corrupção e distorção de contratos. "Quando não se tem a ordenação de setores, há um aumento da teia burocrática, o que favorece aquele que tem má intenção. O que vemos hoje no Brasil é esse ambiente difuso e cheio de incertezas."

Segundo Meireles, quando os fundadores pensaram na criação da ABOL, eles acreditavam que um trabalho dessa magnitude seria um

elemento indutor de fatores para a competitividade do embarcador e do produto final. "A essência desse projeto é criar instrumento paraclarear a função do Operador Logístico, demonstrando-se a sua importância e a sua capacidade de gerar sinergias, aumento de produtividade, redução de custo em toda a cadeia de valor e, em decorrência, ampliar a competitividade do país", finaliza Meireles.

Notícias Rápidas

Rota72 horas da TGA Logística ultrapassa ROI esperado no trecho Brasil-Paraguai

Há cinco anos, os mercados de transporte e logística do Brasil e Paraguai recebiam um importante competidor: a Rota 72Horas Brasil-Paraguai. Criada pela TGA Logística (Fone: 11 3464.8181) e a AC Group Paraguai (Fone: 11 3670.2899) com o propósito de unir esforços para a conquista de novos negócios e, consequentemente, market share em um mercado ainda pouco disputado, a nova rota alcançou, em menos de dois anos, o retorno sobre o investimento (ROI) acima do esperado, registrando 32%. Para competir com os poucos, porém estabelecidos, players que operam esta rota, a empresa acreditou no diferencial do transit time de 72 horas. "Normalmente operada em, no mínimo, 96 horas, a nova rota trouxe ao mercado mais agilidade, desde o desembarque da carga na origem, passando pelo tempo de trânsito pelas diversas aduanas, até o destino", explica Adilson Santos, diretor executivo da TGA Logística. Ele também lembra que há 20 anos, a TGA Logística vem gerenciando suas rotas internacionais com seu amplo conhecimento em transporte internacional de carga fracionada. "Assim como no Chile, a empresa vem repetindo, na Grande Assunção, a sua vasta capilaridade na distribuição de cargas", garante Nilson Santos, diretor operacional.

"Além do transit time de 72 horas úteis de São Paulo a Assunção, os principais diferenciais do novo serviço oferecido são: operação door to door nos limites da Grande Assunção, a 'consularização' documental em Foz do Iguaçu, a ampla cobertura de seguros all risks e a estrutura de atendimento - tanto na origem como na fronteira e no destino, proporcionando total controle da operação", garante Carlos Rolon, da AC Group Paraguai.

RESERVE ESTA DATA

13

AGOSTO

BRIGHT



onde embarcadores e transportadores de cargas se reúnem para homenagear as empresas Top do Transporte 2015 eleitas pelo mercado.

ETAPAS

Fevereiro e Março

Envio do convite para 4.000 embarcadores de cargas, de 14 ramos industriais, para participar da 9ª Pesquisa Nacional dos Fornecedores de Serviços de Transportes.

Março e Abril

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

Maio

As Editoras Frota e Logweb tabulam os votos recebidos e checam se as transportadoras indicadas operam de fato na especialidade.

Junho

As transportadoras rodoviárias de cargas, eleitas nas 21 categorias da premiação, são comunicadas da sua indicação ao Prêmio Top do Transporte 2015.

Julho

Produção das edições especiais das revistas FROTA&Cia e LOGWEB, que trazem o ranking e as notas das empresas eleitas como Top do Transporte 2015.

Agosto

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

Realização

editora
Frota

GRUPO
Logweb

Saiba mais em www.topdotransporte.com.br

3rd Pharma	35
Brasil Terminal Portuário.....	9
Cargomax	23
CeMAT	31
Etoile	11
GLP	29
Haroupa-Le Havre-Rouen-Paris ...	17
IBL	5
Lintec	7
Logweb	3 ^a Capa
Logweb Assinatura	26
Logweb	37
Logweb Portal	39
Nordeste LOG.....	15
Novus	13
Opentech	21
Paletrans.....	2 ^º Capa
Porto Seguro	4 ^a Capa
Sansid.....	33
Store	27
Tailtec.....	18
Top do Transporte	49
TRA.....	12

DB Schenker

A DB Schenker anunciou a nomeação de Philippe Gilbert para o cargo de CEO Regional das Américas. Philippe se juntou a DB Schenker em março de 2013 como Diretor Regional na Europa Ocidental e está assumindo o cargo de CEO antes ocupado por Heiner Murmann, que está se desligando desta posição, mas que continuará na empresa desempenhando atividades como membro do conselho de gestão mundial da Schenker AG, responsável pela unidade de negócios de frete aéreo e marítimo.

ALL

Julio Fontana Neto é o novo presidente da ALL - América Latina Logística, com a fusão da empresa com a Rumo. Ele já foi presidente da Cosen Logística, da Rumo e da MRS. Fontana Neto substituiu Alexandre Santoro, enquanto que Daniel Rockenbach, que era presidente da Rumo, passou a ser o vice-presidente de Operações da Malha Norte, que é em bitola larga, e Malha Paulista,

que tem três tipos de bitola (larga, métrica e mista). Darlan Fabio De David, que era diretor da ALL, passou a vice-presidente de Operações da Malha Sul e Malha Oeste, ambas em bitola métrica.

José Cézario Sobrinho assumiu a diretoria Financeira e de Relações com Investidores da ALL, no lugar de Rodrigo Campos. E José Alberto Martins é o novo diretor Jurídico da ALL, substituindo Pedro Roberto Almeida, atual diretor de Relações Institucionais da concessionária.

Foton Caminhões

A Foton Caminhões anunciou para a sua diretoria de vendas, marketing e pós-venda o executivo Alcides Cavalcanti, que possui mais de 28 anos de experiência no setor automotivo.

Graduado em engenharia mecânica, com MBA Executivo pelo IBMEC e especialização em gestão de negócios pela Fundação Dom Cabral e pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), Cavalcanti era o responsável pelo pós-venda da Foton desde outubro de 2014 e, a partir de agora, assume também a responsabilidade pelas áreas de vendas e marketing.

OpenTech

A OpenTech, que atua no segmento de Gestão Logística e Gerenciamento de Risco em transportes, com soluções em software e GR, está apostando em uma nova estrutura organizacional para reforçar sua presença no mercado nacional. Depois das mudanças na presidência da empresa - com o executivo Edimilson Corrêa assumindo o cargo de CEO da companhia no lugar do fundador, Alfredo Zattar

- e a ampliação da diretoria comercial, a empresa está agora reestruturando sua Gerência Geral de Operações, com duas frentes distintas: uma em São Paulo e outra em Joinville, SC. Para comandar a gerência operacional em São Paulo, a empresa contratou Reginaldo Catarino Ferreira. Em Joinville, as operações ficarão a cargo do gestor Rodrigo Corrêa. A equipe de São Paulo, que já contava com Márcio Michels na gestão, traz também para seu time outros nomes de experiência no mercado, como Rail Neto e Ricardo Portapila.

Fiorde

A Fiorte Logística Internacional passou por um processo de auditoria externa em fevereiro último que lhe garantiu a renovação por mais um ano da Certificação de Qualidade ISO 9001:2008 concedida pela ABS Quality Evaluations. Com isso, a empresa também estendeu o escopo da certificação para a filial de Santos, que, ano passado, já havia sido certificada pela norma ISO 9001:2008. Há 15 anos a empresa vem sendo aprovada nas avaliações feitas pela ABS.

Logweb de junho

A revista *Logweb* é a mídia oficial da **CeMAT 2015**, e a edição de junho vai incluir o *catálogo oficial do evento*. Leve a sua empresa para dentro da mais importante feira do segmento, e faça-a chegar ao conhecimento de um público seletivo e tomador de decisões.



Anuncie!

**Também
na edição de
junho de Logweb**

- **Estruturas de Armazenagem**
Estruturas diversas, armazéns automatizados, transelevadores
- **Condomínios Logísticos**
- **Setor Alimentos e Bebidas**
Operadores Logísticos e Transportadoras

REVISTA
Logweb

11 3964.3744

11 3964.3165

Porto Seguro Transportes. Soluções integradas para sua carga rodar mais segura.



caso | Comunicação



O Porto Seguro Transportes tem soluções em seguro para empresas de todos os portes e para os mais diferentes tipos de cargas. São seguros com coberturas contra diversos imprevistos e uma ampla linha de serviços, como pontos de apoio a cada 100 quilômetros para maior tranquilidade, assistência à carga em caso de acidente e muitos outros benefícios que garantem a proteção adequada.

Para saber mais, consulte seu Corretor ou ligue

**(11) 3366-3380 - Grande São Paulo ou 0800 727-2755 - demais localidades,
ou acesse www.portoseguro.com.br.**



Transportes

**PORTO
SEGUR
SEGUROS**

Informações reduzidas. Consulte as Condições Gerais. CNPJ: 61.198.164/0001-60 - Processo SUSEP: Nacional (Aquaviário, Aéreo e Terrestre) - 15414.902180/2013-02; Internacional (Aquaviário, Aéreo e Terrestre) - 15414.001108/2010-13; RCTB-C - 15414.001028/2005-37; RCT-DC - 15414.000673/2011-71; Mais Simples - 15414.001895/2008-71; Embaixador - 15414.902180/2013-02. O registro deste plano na SUSEP não implica, por parte da Autarquia, incentivo ou recomendação à sua comercialização.