

REVISTA

Logweb Digital

| www.logweb.com.br | edição nº 29 | Abril 2019

Logística Florestal:
*Uma integração entre a
produção florestal e a
distribuição do produto final*

**Logística no
Agronegócio**

**Condomínios
Logísticos**



ESPAÇO E LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA PARA INDÚSTRIA E LOGÍSTICA



Jundiaí - SP



Recife - PE



Sorocaba - SP



Sumaré - SP



Rio de Janeiro - RJ



Ribeirão das Neves - MG



Guarulhos - SP



Campinas - SP



São Paulo - SP

Para um negócio de sucesso, a distribuição de seus produtos deve ser rápida e eficiente. Os armazéns locados pela Savoy possuem ótima localização para facilitar e possibilitar qualquer atividade industrial ou de logística. Além disso, eles podem ser adaptados de acordo com seu interesse ou suas necessidades.

É pensando no melhor para você e seu negócio, que a Savoy administra e aluga armazéns do jeito que você precisa nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, entre outros.

Acesse savoy.com.br e conheça todos os nossos produtos!



Departamento Comercial
(11) 3371-6555
savoy.com.br
66 Anos de Negócios Imobiliários



Av. Paulista, 1000 - 11º andar
São Paulo/SP
PABX: (11) 3371-6500
comercial@savoy.com.br

Logística florestal e sua complexidade

O destaque desta edição de *Logweb digital* é um assunto que nunca tratamos: a logística florestal, que envolve operações bastante complexas, muitas delas na fase de abastecimento, uma vez que a carga transportada se encontra na forma de toras de madeira e cavacos, na sua grande maioria. Já a logística interna é muito dependente da natureza do produto que será obtido após o processo de industrialização e pode ter características que envolvem enorme quantidade de matéria prima com pouca diversidade até pouca quantidade com alta diversidade de matéria prima – sortimentos de madeira.

Ainda nesta edição, a logística no agronegócio, com foco na cabotagem, que amplia cada vez mais a sua atuação no mercado doméstico.

E mais ainda: a continuação da matéria sobre condomínios logísticos, iniciada em nossa versão impressa. Aqui, destaque aos lugares mais valorizados para a instalação destes condomínios, a falta, ou não, de áreas para locação nestas regiões mais valorizadas, as novas regiões onde os condomínios estão avançando e os fatores determinantes para a tomada de decisão dos clientes na escolha do condomínio logístico.

E tem mais, muito mais nesta edição de *Logweb*: entrevista com foco nas ferrovias, artigos, acontecimentos na logística no agronegócio e os investimentos no nosso setor. Aproveite.

Os editores

- 4 **destaque**
Condomínios Logísticos: localização e instalações são predominantes na hora da escolha
- 10 **entrevista**
Jorge Hori, especialista em ferrovias, fala do papel e do desenvolvimento deste importante setor no Brasil
- 12 **Economia Instituto Logweb**
O dinheiro e suas peripécias
- 14 **especial**
Logística florestal: Uma integração entre a produção florestal e a distribuição do produto final
- 18 **Logística no agronegócio:** Cabotagem amplia cada vez mais a sua atuação no mercado doméstico
- 19 **Logística no agronegócio:** Notícias
- 21 **investimentos**
- 24 **artigo**
Como serão as fazendas em 2050, com o planeta Terra tendo 9,1 bilhões de habitantes?
- 25 **rápidas**
- 26 **fique por dentro**

Fotos da capa: VLI e Universidade Federal do Paraná

Brasil Log	17
Fispal.....	9
Fronius	11
Kion	13
Logweb	24
Retrak.....	4ª Capa
Top do Transporte	3ª Capa
Savoy	2ª Capa

REVISTA *Logweb Digital*

Edição nº 29 | Abril 2019

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

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

Redação, Publicidade, Circulação e Administração
Rua Engenheiro Roberto Mange, 353
13208-200 - Anhangabaú - Jundiaí – SP
Fone/Fax: 11 3964.3744 - 3964.3165

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

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

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

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

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

Administração
Wellington Christian Borsarini
admin@logweb.com.br

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

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

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

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

Diagramação
Alexandre Gomes



Download do app



Download do app



Portale.Revista.Logweb
 @logweb_editora
 logweb_editora
 Canal Logweb

Condomínios Logísticos: localização e instalações são predominantes na hora da escolha

Por exemplo, com relação aos locais, fora do eixo Rio-São Paulo, Minas Gerais e o Nordeste estão “exigindo” novos espaços para operações logísticas. Já a qualidade e eficiência dos empreendimentos são itens predominantes no momento de selecionar um condomínio logístico.

Na revista *Logweb* impressa número 198, de abril de 2019, iniciamos esta matéria especial. Lá destacamos que, ainda que pesem as incertezas quando à efetividade das medidas que dependem do governo federal, o otimismo atinge praticamente todos os entrevistados. E também abordamos os segmentos que mais têm utilizado estas instalações, entre outros itens.

Agora complementamos esta matéria, com destaque aos lugares mais valorizados do mercado hoje para a instalação de condomínios logísticos, a falta, ou não, de áreas para locação nestas regiões mais valorizadas, com o aumento da procura, as novas regiões onde os condomínios logísticos estão avançando e os fatores determinantes para a tomada de decisão

dos clientes na escolha do condomínio logístico, além do preço e da localização.

Localização

Como já mencionado na primeira parte desta matéria, localização é um fator importante para as operações logísticas. Assim, é interessante saber quais são os lugares mais valorizados do mercado hoje.

Victor Haim, gerente de Novos Negócios da Alianza Investimentos Imobiliários (Fone: 11 3073.1516), destaca que as regiões mais valorizadas do mercado hoje se concentram próximas das grandes capitais, onde seja possível atender à crescente demanda de rápidas entregas para os grandes centros metropolitanos. E ainda o foco é muito grande na região metropolitana de São Paulo, uma vez que a região do Rio de Janeiro, segundo maior mercado do país, ainda vem sofrendo com problemas de segurança e elevadas taxas de vacância.

“Porém, com nosso posicionamento no mercado de Pernambuco, estamos observando ainda uma retomada pela busca de áreas na região Nordeste que, apesar da crise dos últimos anos, se manteve com as menores taxas de vacância do país, o que, aliado à possível retomada da economia ao longo do ano, evidencia ser um mercado com grande potencial de crescimento”, diz o gerente de Novos Negócios da Alianza.

Entendendo estas demandas e projeções, a empresa tem investido na constru-



Haim, da Alianza: “Há uma retomada pela busca de áreas na região Nordeste que, apesar da crise, se manteve com as menores taxas de vacância do país”

ção do projeto UrbanHub Guarulhos e na continuidade de busca de ativos logísticos para aquisição, principalmente na região Nordeste do país.

Pelo seu lado, Nilton Molina Neto, CEO da Binswanger Brazil (Fone: 11 2985.1101), destaca que os cinco principais estados para este mercado são: São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Pernambuco e Paraná. O grande destaque é para São Paulo, com 64% do

estoque nacional e principais mercados localizados em Cajamar, Cotia-Embu, Grande Campinas, Guarulhos e Jundiaí. Já Minas Gerais e Paraná registraram em 2018 recordes em termos de Absorção Bruta e Absorção Líquida e apresentaram taxas de vacância abaixo de 15%. Vale ressaltar – continua o CEO da Binswanger – o aumento da procura em São Paulo por empreendimentos last mile – localizados a até 40 km da capital. E que empresas dos segmentos varejo e transporte e logística já ocupam 60% dos empreendimentos last mile. Em 2018, 68% do novo estoque entregue foi voltado a este perfil de demanda e, historicamente, este é um segmento com taxas de vacância mais baixa e maior média de preço pedido do que o restante do Estado.

Maurício Geoffroy, diretor da Bresco (Fone: 11 4058.4555), concorda, e afirma que a localização é um fator crucial na operação logística – quanto mais próximo

do mercado consumidor, mais rápida será a entrega dos produtos armazenados nos Centros de Distribuição. “Analisando o mercado logístico nos últimos anos, a região mais valorizada hoje se encontra dentro da área urbana das principais capitais, chamados também de galpões last mile. A Bresco possui a maior parte de seu portfólio nessa região, principalmente dentro da cidade de São Paulo.”

De fato, a localização, bem como a mitigação de custos relacionados aos pedágios e combustível, são pontos relevantes na tomada de decisão dos inquilinos. “Empreendimentos mais próximos da Capital têm preços de locação mais elevados. Por exemplo, o preço médio gira em torno de R\$ 24/m²/mês, justamente devido à grande procura, taxa de vacância baixa e falta de terreno para novos empreendimentos. Sendo assim, as regiões mais valorizadas são Guarulhos, Grande ABC, Jundiaí e a Capital de São Paulo, Pavuna, Duque de Caxias e Avenida Brasil, para os estados de São Paulo e Rio de Janeiro, respectivamente”, diz Jadson Mendes Andrade, Head, South America – Market Research & Business Intelligence da Cushman & Wakefield (Fone: 11 3513.5464).

E Felipe da Silva Rodolpho, diretor técnico da Gibra Galpões Industriais do Brasil (Fone: 11 2626.7123), continua com esta análise, apontando que a busca por uma localização estratégica e com eficiência operacional logística tem sido demandada por regiões de grandes centros consumidores.

“Com isso temos a região metropolitana de São Paulo, que continua valorizada em consequência do forte mercado consumidor existente, seguida pela Região Sul, que tem apresentado investimentos crescentes nos últimos anos, e a região de Minas Gerais, que proporciona grande potencial de crescimento devido a sua posição geográfica e estratégica. Atualmente nossa empresa tem focado nos mercados destas regiões.”

Mauro Dias, presidente da GLP Brasil (Fone: 11 3500.3700), diz que a sua

empresa tem como um de seus objetivos oferecer aos clientes a localização mais estratégica em relação aos principais centros consumidores do País. Por isso, cerca de 92% de seu portfólio está construído próximo às capitais de São Paulo e Rio de Janeiro, onde se concentra a maior parte do consumo. Segundo o presidente da GLP Brasil, a localização dos empreendimentos sempre considera, também, o fácil acesso às principais rodovias do país, possibilitando a distribuição mais ágil de produtos para outras regiões. “Esses critérios têm guiado nossos investimentos em expansão no país, com a aquisição de novos terrenos em localização privilegiada.”

Embora também salientando que a localização é muito importante, Guilherme Rossi, CEO da GR Properties (Fone: 11 3759.7250), afirma que, porém, não existe um único local ideal para todas as empresas. Cada ocupante tem uma demanda específica, seja estar perto de uma determinada rodovia, próximo a um aeroporto ou até mesmo estar ao lado da sua sede administrativa. Também segundo o CEO da GR Properties, os lugares mais valorizados, hoje, são aqueles perto da Capital São Paulo, até 40 km, ou seja, com até um pedágio.

“A JLL está comercializando empreendimentos concentrados principalmente dentro do raio de 50 km, bem localizados e com acesso às principais rodovias.

Os estados com preço pedido mais alto são aqueles que possuem grandes centros consumidores, mas com pouca oferta de galpões. É o caso do Distrito Federal (R\$ 24 m²/mês), Amazonas e Pará (R\$ 21 m²/mês) e Bahia (R\$ 21 m²/mês). A média Brasil para o encerramento de 2018 foi de R\$ 18,22/ m²/mês. Dentro do Estado de São Paulo, o primeiro anel da região metropolitana é o mais valorizado – cidades de Cajamar, Embu, Guarulhos, Grande ABC e Barueri. Já no Rio de Janeiro, a área do entroncamento da Avenida Brasil com a Washington Luiz e do entroncamento da Linha Vermelha com a Avenida Brasil são as mais caras para alugar um galpão no Estado”, comenta André Romano, responsável pelos relatórios sobre condomínios de galpões industriais e logísticos de Pesquisa e Inteligência de Mercado da JLL (Fone: 11 3043.6898).

E Marino Mário da Silva, da Retha Imóveis (Fone: 11 4777.9800), também afirma que os locais mais valorizados são as principais rodovias que dão acesso a São Paulo: Eixo Anhanguera-Bandeirantes, Castelo Branco, BR 116 (Régis), Região da Dutra e Guarulhos. A Anhanguera corta o município de Cajamar, que é um polo importante, logo na saída de São Paulo. Também a região entre Osasco, no km 18, até o quilômetro 30 da Rodovia Anhanguera é um polo muito importante. A Castelo Branco até Itapevi



(Alphaville, Barueri, Itapevi e Jandira); pela Régis, há Taboão da Serra, Embu das Artes, Itapeverica até São Lourenço. A região de Guarulhos, Bom Sucesso e Arujá (saída pela Dutra). Também há o eixo da Rodovia Raposo Tavares, Cotia-Carapicuíba até no máximo Vargem Grande Paulista. Outro polo em crescimento de produção é no eixo da Anchieta e Imigrantes que vai até Mauá.

A LOG Commercial Properties – LOGCP (Fone: 0800 400.0606) – segundo Guilherme Gramiscelli Trotta, gestor executivo comercial da empresa – atua em todo o território nacional, estando presente em 26 cidades de nove estados do Brasil. “Assim como os principais players deste segmento, temos importantes números no eixo Rio-São Paulo, mas somos a única empresa do setor que atua em todo o território brasileiro. Nordeste, Centro-Oeste e o Sul do país são regiões de excelentes resultados e projetos de expansão de nossa operação”, diz o gestor executivo comercial.

Falta de áreas

Pela expansão verificada dos condomínios logísticos, é possível que faltem áreas para locação nestas regiões? Por outro lado, quais as novas regiões onde os condomínios logísticos estão avançando?

Haim, da Alianza, aposta que, com a redução das entregas e projetos de galpões nos últimos anos, devido à crise econômica, caso a retomada da economia venha a se concretizar em curto e médio prazo, é possível, sim, que as taxas de vacância reduzam significativamente em algumas regiões, o que pode acarretar no consequente aumento dos preços pedidos e praticados em algumas regiões, como Guarulhos, Barueri e Cajamar em São Paulo, que já vêm apresentando uma redução nas taxas de vacância dos últimos trimestres.

“Apesar de ainda vermos um foco muito grande na região metropolitana de São Paulo, nas regiões de Guarulhos e Cajamar, pudemos notar alguns avanços na região Nordeste, com alguns projetos na região de Recife e Ceará, principalmente devido

à proximidade de regiões com grandes populações, fácil acesso a portos que vem crescendo significativamente nos últimos anos, caso de Suape e Pecém, e pela instalação de grandes parques industriais, caso da FCA Group, com a planta industrial das marcas Jeep e Fiat, localizada em Goiana, PE, por exemplo”, completa o gerente de Novos Negócios da Alianza.

Molina Neto, da Binswanger, também aposta na queda na taxa de vacância em 2019 para os cinco principais Estados, mesmo com o grande volume de novo estoque previsto para este ano. “A Binswanger entende que 2019 marcará o começo de uma nova etapa no ciclo imobiliário e a expectativa é de recuperação e expansão para os próximos anos, com 4.400 m² a serem entregues até 2023.”

Sobre as novas regiões onde os condomínios logísticos estão avançando, o CEO da Binswanger afirma que o novo estoque a ser entregue em 2019 está concentrado em São Paulo, com destaque para Cajamar e Campinas, que representam 52% do volume do Estado. Ceará e Bahia também apontam como grande volume de entrega para este ano: 76.000 m² são esperados em Fortaleza e outros 39.000 m² em Simões Filho. As entregas em Minas Gerais em 2019 ainda estão muito concentradas na Grande Belo Horizonte, porém nos próximos anos deve haver aumento de entregas na região de Extrema.

Na visão de Geoffroy, da Bresco, já existe uma escassez de terrenos para desenvolvimento de novos empreendimentos logísticos nas regiões mencionadas, dada as novas restrições de uso e ocupação de solo das grandes capitais e a concorrência com outros tipos de incorporações.

Assim, os condomínios seguem avançando em mercados primários e secundá-

rios, próximos aos grandes centros urbanos e em locais de infraestrutura apropriada.

Mário, da Retha, também prevê falta de condomínios no futuro. “Esse ano e o pró-

ximo acredito que não falte, mas, a partir de 2021, se a economia crescer e não tiver lançamentos, é possível que possa faltar.”

Ele aponta ainda as novas regiões onde há instalação de condomínios: Jundiaí, Campinas, Vargem Grande, Arujá, Bom Sucesso e Guarulhos, todas em São Paulo. Devido à escassez de São Paulo, ainda se encontra área disponível nesses locais mais distantes.

Dias, da GLP Brasil, destaca que o aumento da procura por galpões nessas regiões estratégicas e a queda na vacância podem, sim, fazer com que se torne um pouco mais difícil encontrar instalações de alto padrão e próximos a essas grandes capitais e corredores logísticos. “Por isso, continuamos investindo na expansão de nossos empreendimentos nessas regiões.”

O presidente da GLP Brasil também diz que a demanda por condomínios logísticos modernos permanece concentrada na região Sudeste, em especial em São Paulo e no Rio de Janeiro, capitais que concentram grande parte do consumo do País.

Por outro lado, a direção da Brookfield Properties (Fone: 11 2540.9101) não acredita que faltarão áreas para locação nas regiões mencionadas. O que deve acontecer é a redução da vacância e o aumento de preço de aluguel. Já com relação às novas regiões onde os condomínios logísticos estão avançando, a direção da empresa também cita aquelas de fácil acesso, próximo aos grandes centros urbanos.

Rossi, GR Properties, é outro que acredita ser muito difícil faltar áreas, pois há diversos projetos prontos para serem construídos e com entrega em menos de um



Trotta, da LOGCP: “Temos muita oferta de terrenos, mas é importante entender a particularidade de cada região antes de desenvolver novos condomínios logísticos”

ano. Ainda segundo ele, as regiões com incentivos fiscais, como Extrema, MG, têm atraído novos condomínios.

“Considerando a taxa do potencial de crescimento de cada região, isto é, o estoque construído dividido pelo estoque que está em projeto (área a ser construída), é difícil que faltem áreas para locação, pelo menos não vemos isso no médio prazo. O mercado logístico está constantemente se ajustando e de forma mais rápida às mudanças de mercado. Atualmente, os proprietários estão construindo apenas no formato Build-To-Suit ou esperando atrair inquilinos para finalizarem as obras de galpões e naves. Com o mercado se recuperando e aquecendo, a tendência é que o potencial de crescimento regional aumente e, com isso, sejam construídos mais empreendimentos especulativos.”

Ainda segundo Andrade, da Cushman & Wakefield, Guarulhos e Campinas, para o Estado de São Paulo, e Duque de Caxias, Queimados/Seropédica e Pavuna, para o Rio de Janeiro, são as regiões onde os condomínios logísticos estão sendo incrementados. Pensando no Brasil de uma maneira geral, com exceção do Sudeste, que possui os grandes polos em São Paulo e no Rio de Janeiro, as regiões de destaque no setor logístico são Curitiba, PR, e Recife, PE, de acordo com Andrade.

Trotta, da LOGCP, também aponta que o mercado brasileiro de condomínios logísticos ainda tem muito a evoluir. Enquanto temos uma enorme concentração de parques logísticos em São Paulo e no Rio de Janeiro, há pouca oferta de galpões nos demais centros urbanos. A distribuição geográfica brasileira, combinada com a necessidade de se entregar encomendas no menor tempo possível, faz com que as empresas demandem áreas em condomínios logísticos em todo o território nacional. “Ainda temos muita oferta de terrenos, mas é importante entender a particularidade de cada região antes de adquirir terrenos e desenvolver novos condomínios logísticos.” O gestor executivo comercial da

LOGCP diz que, conforme citado anteriormente, Nordeste, Centro-Oeste e o Sul do país são regiões que demonstram grande crescimento do segmento.

Romano, da JLL, também diz que ainda não faltam áreas nestas regiões citadas, pois os desenvolvedores já estão começando a criar mais empreendimentos. Porém, até que esses desenvolvimentos sejam concluídos, para grandes demandas podem faltar opções. Entretanto, ainda há disponibilidade em empreendimentos prontos e projetos em andamento.

“Os condomínios logísticos continuarão a crescer no primeiro anel da região metropolitana de São Paulo e em Extrema e Minas Gerais. Nos últimos anos, o Paraná cresceu muito em estoque. Há novos empreendimentos principalmente em São Paulo e Rio de Janeiro, nos principais eixos, como Anhanguera/Bandeirantes, Castelo Branco, Imigrantes/Dutra e, no Rio de Janeiro, principalmente na região de Duque de Caxias.”

Uma análise diferenciada é feita por Rodolpho, da Gibra. As empresas de comércio eletrônico apresentam uma tendência em continuar investindo fortemente durante os próximos anos neste setor, além das multinacionais que gradativamente optam estrategicamente pela locação de galpões logísticos, os quais podem possibilitar a redução de custos operacionais. “Diante destes cenários, podemos prever no mínimo um razoável aumento na demanda do

setor, porém o momento atual de incerteza na economia deverá ditar o ritmo de crescimento deste mercado.”

Além do potencial existente no eixo Rio-São Paulo – prossegue o diretor técnico da Gibra – há, também, a região Sul, que tem se destacado nos últimos dois anos, e a região de Minas Gerais, que vem se destacando como solução alternativa para atender a região do Rio de Janeiro, devido a esta última sofrer com problemas relacionados à falta de segurança.

Fatores determinantes na escolha

Além do preço e da localização, como já vimos, quais seriam os outros fatores mais determinantes para a tomada de decisão dos clientes?

Ainda que o preço e localização sejam os principais fatores de decisão, diz Haim, da Alianza, ele têm notado cada vez mais a procura por galpões construídos nos mais modernos padrões construtivos, com pé-direitos elevados, piso de alta resistência, sprinklers e, principalmente, com alta eficiência de armazenagem, onde os clientes alcançam um maior aproveitamento de armazenagem na área total locada.

Outro fator que tem se mostrado muito importante se dá na rapidez e qualidade do atendimento, uma vez que as empresas possuem cada vez mais a necessidade de tomada de decisões em um curto período de tempo. “Vemos que quanto mais rápi-





do, eficiente e assertivo for o atendimento, com envio das informações solicitadas pelo cliente, maiores as chances de conversão da locação”, completa o gerente de Novos Negócios da Alianza.

Certamente, a eficiência do galpão em termos de gestão energética e de itens de sustentabilidade é cada vez mais relevante, mas as concessões de carência no fechamento de contratos e a qualidade das benfeitorias do empreendimento também influenciam na decisão do locatário, ressalta Molina Neto, da Binswanger.

“A qualidade e eficiência dos empreendimentos, o respeito ao meio ambiente e comunidades do entorno, bem como as relações bem construídas com clientes e parceiros são fatores cruciais no momento de tomada de decisão dos clientes”, destaca, agora, o diretor da Bresco.

Andrade, da Cushman & Wakefield, também enfatiza que, certamente, o fator qualidade dos empreendimentos tem muita importância na tomada de decisões dos inquilinos logísticos, além do fato do menor custo com os pedágios. Setores como o e-commerce e o logístico buscam empreendimentos não só de fácil acesso, como também dinâmicos no processo de carga e descarga e com instalações tecnológicas internas. Tais instalações são também muito requisitadas por inquilinos que realizam

a armazenagem e proteção de cargas valiosas, como é o caso da Prosegur (localizado em Cajamar). Esses perfis de inquilinos necessitam que os empreendimentos possuam capacidade de refrigeração e/ou altíssima segurança para as cargas.

“Principalmente no setor do varejo temos a questão da redução de custos operacionais, possibilitando destinar maior capital para esta atividade. Também se des-

taçam outros fatores, como a estratégia pelo modelo Build-To-Suit, quando se constrói o empreendimento sob medida de acordo com as necessidades do cliente, de forma pré-estabelecida em contrato”, arremata Rodolpho, da Gibra.

Certamente, um dos fatores mais decisivos tem sido a eficiência de armazenagem sobre a área locada, também na visão de Dias, da GLP Brasil. É importante que as empresas

não considerem apenas o valor do m² do espaço para locação, fazendo uma análise completa de quantas posições-paletes cabem na área locada e qual o custo por posição-paleta.

A qualidade construtiva e especificação técnica do imóvel são itens muito importantes na tomada de decisão dos clientes – também segundo Rossi, da GR Properties. Além da questão da gestão condominial, que deve ser de excelência, com toda documentação e controles em dia.

Romano, da JLL, também fala da qualidade do empreendimento, no que diz respeito à infraestrutura para melhoria da eficiência de ocupação e operação para distribuição. No Rio de Janeiro, o fator de segurança tem sido muito importante na tomada de decisão.

E Mário, da Retha, finaliza dizendo que um local bem equipado e que tenha um custo fixo de condomínio e demais taxas no aluguel, pátio para caminhão, facilidade de acessibilidade, tecnologia e qualidade em relação a cobertura, piso e principalmente em energia é o preferido. A sustentabilidade voltada para redução do custo fixo é muito bem visto também. 



Romano, da JLL: Os condomínios logísticos continuarão a crescer no primeiro anel da região metropolitana de São Paulo, em Extrema e Minas Gerais

Veja a primeira parte

desta matéria na revista **Logweb impressa número 198**, de abril de 2019. Em www.logweb.com.br – “Revista”:

1. Crescimento da busca por **galpões logísticos** mesmo durante a crise.
2. Taxa de vacância de 18% prevista para 2019, **resultado melhor** que o registrado no ano passado (20%).
3. Previsão de **entrega de condomínios** por parte das empresas, em 2019.
4. **Principais segmentos** envolvidos nas transações em 2018. E nesse primeiro trimestre de 2019.





FISPAL
TECNOLOGIA

35 ANOS
Alimentando Negócios

TRANSFORMANDO

A INDÚSTRIA DE ALIMENTOS E BEBIDAS

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

Programe sua visita para o maior encontro do setor!

25-28 SÃO PAULO EXPO
Jun 2019

fispaltecnologia.com.br

Faça sua
inscrição
gratuita



#FispalTec2019
#35anosAlimentandoNegócios

Promoção e
Organização

informa
exhibitions

Jorge Hori, especialista em ferrovias, fala do papel e do desenvolvimento deste importante setor no Brasil

Jorge Hori é coordenador do projeto "Ocupação Sustentável do Território Nacional pela Ferrovia Associada ao Agronegócio" e consultor do Instituto de Engenharia, onde é membro do Grupo do Plano Nacional Ferrovia/Agronegócio. Ele tem mais de 50 anos de experiência na atividade, tendo participado da formulação de diversos planos governamentais e privados e dos estudos e debates sobre os rumos alternativos do Brasil. Mantém, há mais de dez anos, um blog diário com interpretações sobre diversos aspectos da realidade brasileira e das suas perspectivas.

Nesta entrevista exclusiva à *Logweb*, Hori fala, entre outros assuntos, da importância das concessões, após a Rumo ter vencido a disputa pelo trecho central da Ferrovia Norte-Sul, além de abordar o papel das ferrovias hoje e no futuro, entre outros assuntos. Acompanhe.

Faça uma análise do papel das ferrovias na logística nos dias de hoje.

A ferrovia tem o papel de estruturador de um sistema logístico intermodal. Não faz mais sentido confrontar um modal contra outro. A logística precisa ser intermodal, com eixos ferroviários alimentados por outras ferrovias, por hidrovias e rodovias.

O Brasil já é hoje o "celeiro do mundo", suprimindo o mercado mundial de grãos. Tem um potencial para dobrar a produção até 2050, quando a população mundial poderá chegar próxima a nove bilhões de habitantes. Toda essa



Hori: "Não faz mais sentido confrontar um modal contra outro. A logística precisa ser intermodal, com eixos ferroviários alimentados por outras ferrovias, por hidrovias e rodovias"

população necessitando se alimentar. Para que a produção que ocorre no interior do país chegue aos portos, será necessária uma logística adequada, tendo como eixo principal a ferrovia ou a hidrovia. Essa depende de condições naturais. A ferrovia pode ser inteiramente construída. Será a condição para efetivar um futuro do Brasil, mais desenvolvido, com ocupação mais ampla e sustentável do seu território.

Qual o papel das concessões para o maior desenvolvimento das ferrovias?

As concessões são o principal, senão o único meio para o desenvolvimento das ferrovias. O poder público não tem recursos para investir.

Há um compromisso sério das empresas que vencem os leilões em fazer realmente a ferrovia se tornar um modal viável? Explique.

As concessionárias são empresas capitalistas que têm que investir e precisam ter o retorno desse capital. Portanto, têm que fazê-la viável economicamente. Mas existem duas situações em que ela não investe seriamente. Uma quando é obrigada a ficar com um "osso" para ter o direito de operar um "filé". Esse modelo, muitas vezes imposto pelo Governo, não funciona. A segunda situação é quando obtêm uma concessão para ter o trecho como reserva, seja para evitar que caia nas mãos do concorrente, seja para garantir vantagens em concessões futuras.



Quais os maiores empecilhos para o uso mais efetivo da ferrovia hoje?

A sua ineficiência e menor competitividade perante o modo rodoviário. A ferrovia, a menos em casos excepcionais, não tem condições de fazer o transporte "porta a porta". Depende de alimentação ou distribuição rodoviária e o dono da carga acaba preferindo o transporte direto, ainda que um pouco mais caro, do que depender de transbordos que sempre retardam a entrega.

Como estes empecilhos poderiam ser reduzidos?

Há ainda um grande empecilho de natureza tributária, com fragmentação de exigências de documentação fiscal e pagamento de impostos a cada transbordo. Está na dependência de entendimentos com e entre os Estados. O empecilho nas ineficiências dos transbordos já vem sendo resolvido por centros logísticos de integração intermodal, altamente mecanizados e automatizados.

O que realmente poderia ser feito, por parte do governo, para tornar a ferrovia um modal amplamente usado?

De parte do governo, uma regulamentação mais adequada do direito de passagem e apoio a um plano logístico multimodal para o desenvolvimento econômico do cerrado brasileiro. Em São Paulo, reativar linhas ociosas, pela integração logística. E viabilizar as ferrovias para passageiros entre as grandes cidades.

Quais os segmentos da economia que mais utilizam a ferrovia como modal logístico? Por quê?

O maior e principal é a mineração, porque tem grandes volumes e as linhas ferroviárias foram instaladas para fazer o transporte "porta a porta": da mina ao porto ou à usina siderúrgica. O setor de grãos agrícolas está usando mais a ferrovia, mas ainda se divide com a rodovia, mesmo em transporte a grande distância.

Quais os segmentos da economia que poderiam usar este modal, mas ainda não o fazem? Por quê?

odos os produtos agrícolas e industriais passíveis de containerização. Isso não ocorre pela ineficiência dos centros logísticos intermodais.

Qual o futuro das ferrovias no Brasil?

É um futuro promissor, mas dependente de mudança cultural, superando a disputa entre modais, para se pensar e implantar sistemas intermodais, com as ferrovias exercendo o papel de eixos estruturadores do sistema. Esse deverá ser integrado com vias rodoviárias e hidroviárias. Os polos deverão ser, também, centros de industrialização.

O novo planejamento regional deve seguir uma visão de descentralização concentrada, com a ferrovia tendo o papel de estruturador. Logweb

**REDUZA ENERGIA,
BATERIAS,
TEMPO DE CARGA
REDUZA CUSTOS**

**COM CARREGADORES
DE BATERIA FRONIUS**

Faça um estudo de redução de custo da sua empresa.



NOS VISITE NA INTERMODAL

**RUA 4 - ESTANDE 40
SÃO PAULO EXPO
19 A 21 DE MARÇO**

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

O DINHEIRO E SUAS PERIPÉCIAS

Os economistas são incansáveis em sua missão de neutralizar e naturalizar o dinheiro. As relações de troca entre os indivíduos racionais e utilitaristas são mutuamente vantajosas e também redundam no benefício geral. Nesse mundo de equilíbrio e racionalidade, o dinheiro não pode ser admitido como um objeto que polariza o desejo e obriga os indivíduos racionais a decisões insensatas. É inadmissível um objeto que absorve em si mesmo toda a utilidade e, assim, compromete as condições da escolha racional.

A insistência em naturalizar o dinheiro e transformá-lo em um mero numerário e humilde intermediário das trocas de mercadorias choca-se com a formação dos sistemas monetários e de crédito, instituições construídas ao longo da história pela engenhosidade humana. Pior ainda, a malfadada história ensejou o entrosamento entre o sistema de máquinas da Revolução Industrial e o dinheiro criado pelos bancos, acontecimentos que desataram novos desafios ao pensamento econômico. Atormentados por seu desespero “científico”, os economistas da chamada corrente principal se esforçaram e ainda se esforçam para “naturalizar” o dinheiro, o crédito e os bancos.

Disse Joseph Stiglitz, Prêmio Nobel de Economia: “Pode ser um choque para os não economistas, mas os bancos não desempenham qualquer papel nos modelos econômicos padrões utilizados nas últimas duas décadas. Obviamente, se não há bancos, não haveria também bancos centrais, mas a dissonância cognitiva tem raramente abalado a confiança dos bancos centrais em seus modelos. Se os bancos

centrais continuarem a empregar modelos equivocados, continuarão a fazer a coisa errada”.

Na narrativa convencional, o intercâmbio de mercadorias e de ativos transcorre, com ligeiras flutuações, nos mercados eficientes informados pelos “fundamentos”. Nos mercados completos para todas as datas, o dinheiro é supérfluo. Os agentes racionais logram maximizar sua função-utilidade, dentro das restrições impostas por sua dotação de recursos reais. No universo newtoniano da modelística, só um desatinado poderia desejar o dinheiro pelo dinheiro. Na dinâmica dessa economia sem dinheiro verdadeiro não há demanda de liquidez.

A economia em que vivemos ou tentamos sobreviver não é uma economia simples “de mercado” ou de intercâmbio de mercadorias. É uma economia monetária e capitalista. Nela as decisões de produção envolvem inexoravelmente a antecipação de dinheiro agora para depois receber mais. A mobilização de recursos reais, adiantamento de liquidez e assunção de dívidas.

O estabelecimento de direitos e obrigações financeiras vai definir o controle e a propriedade desses recursos. Gastar hoje e pagar amanhã significa que se pode receber algo agora afiançado na promessa de devolver dinheiro no futuro. Supõe-se que a realização de ganhos e lucros viabilize a liquidação de dívidas para assegurar a propriedade do devedor sobre os

recursos reais e impedir sua transferência ao credor.



Luiz Gonzaga de Mello Belluzzo – Doutor em economia. Autor de vários livros e professor titular da Unicamp e Facamp

Os bancos criam moeda: ao conceder crédito e aumentar posições em seu ativo (empréstimos) geram passivos, depósitos à vista, utilizados pelos clientes como meios de pagamento.

As empresas recorrem aos bancos para financiar o capital de giro. Suas necessidades de

caixa são cobertas com adiantamento bancário, ressarcido com juros quando a sua produção girar no mercado e gerar as receitas esperadas. Contas são pagas usando cheques ou cartões de débito, movimentando a conta corrente ou mobilizando o saldo de aplicações com resgate automático.

A crise de 2008 escancarou as relações carnais entre o dinheiro, as finanças públicas e os mercados financeiros privados no capitalismo contemporâneo. A política de inundação de liquidez (*quantitative easing*) descarregou bilhões nos bancos. O “independente” Federal Reserve utilizou 700 bilhões de dólares públicos para a compra de títulos podres privados. A ampliação dos depósitos à vista não gerou inflação e muito menos engendrou expansão do crédito para a produção, frustrando os adeptos da teoria quantitativa da moeda, a turma da inundação das reservas bancárias por helicóptero.

Os detentores e gestores da riqueza acumulada foram salvos da desvalorização desastrosa dos estoques de ativos, mas refugam estimular o fluxo de crédito para financiar gastos na produção e no emprego. Entupi-

ARTIGO EXCLUSIVO

dos de grana, os bancos não emprestam para o investimento e o consumo. A taxa de juros vigente determina o destino e efeitos dos novos depósitos nos bancos, e não o contrário. A fixação do “preço do dinheiro” pelo banco central (taxa de juros básica) tem o propósito de influenciar mudanças na composição dos ativos dos possuidores de riqueza, mudanças intermediadas pelo sistema bancário.

Para que as necessidades pessoais e coletivas sejam satisfeitas, é necessário os detentores do controle do crédito e do investimento seguirem “pedalando”, com a antecipação de recursos na forma de crédito e novas dívidas que financiem projetos capazes de engendrar efeitos multiplicadores no emprego, na renda, nos lucros e nas poupanças, e daí para a liquidação das dívidas. Joseph Schumpeter chamou a teoria que

estuda essa engrenagem financeira de Teoria Creditícia da Moeda e não Teoria Monetária do Crédito.

“E o lastro?”, perguntam os da antiga, ainda saudosos do padrão-ouro. Ah sim, a âncora, retrucam os contemporâneos. Diria Hegel que a moeda realiza o seu conceito: é uma instituição social construída sobre os frágeis alicerces da confiança. Fidia, Credere.

Há moedas e moedas. O dólar é a moeda reserva. Denomina mais de 70% das transações comerciais e financeiras no mundo. O real é uma moeda não conversível. O amigo leitor já ouviu falar de alguma transação celebrada entre um exportador japonês e um importador alemão denominada em reais?

Quando nasceu, o real precisou do amparo do dólar – a âncora cambial. Para ficar cravada no fundo do oceano ainda encapelado, na ressaca da hipe-

inflação, a âncora contou com a força da Selic, que entre 1995/1998 pagou 22% ao ano, em termos reais, para segurar o rentismo nativo nas fronteiras nacionais. Sacudida pelas crises do México, Ásia e Rússia, a taxa básica foi aos píncaros às vésperas da desvalorização de 1999. Na iminência do enfraquecimento da âncora, exorbitaram as taxas de juros. De nada adiantou, a âncora desgarrou-se.

A política monetária nacional está subsumida à forma de inserção do Brasil na hierarquia entre nações e suas moedas. Podemos continuar acreditando que essa hierarquia é fruto dos maus indicadores fiscais das economias emergentes: superávits primários permitem taxas de juro mais baixas e uma dinâmica mais favorável da dívida pública. Faz sentido, não fosse a intromissão de fatores “externos”. **Logweb**

ELECTRIFYING



STILL RX 20

A empilhadeira elétrica mais vendida da STILL, agora com ainda mais desempenho, mais dinamismo e mais alcance com uma única carga de bateria.

International Forklift of the Year



Vencedor do Prêmio Internacional de Empilhadeiras 2018

member of
INTRALOGÍSTICA
CONECTADA

first in intralogistics

STILL
KION SOUTH AMERICA

(11) 4066-8100 | www.still.com.br

Logística florestal: Uma integração entre a produção florestal e a distribuição do produto final

É possível chamar de logística florestal o conjunto de sistemas logísticos que compõem a cadeia produtiva florestal: logística de abastecimento ou inbound; logística de produção, interna ou industrial; e logística de distribuição ou outbound.

O setor florestal brasileiro está fortemente focado na produção de produtos originários de plantios florestais de basicamente dois gêneros: *Pinus spp.* e *Eucalyptus spp.* Segundo dados da Indústria Brasileira de Árvores, responsável pela representação institucional da cadeia produtiva de árvores plantadas no Brasil, a área de árvores plantadas para fins industriais no país totalizou

7,84 milhões de hectares em 2018, sendo responsável por 90% da utilização para fins industriais. Deste total, 5,84 milhões de hectares são ocupados por plantios de eucalipto, localizados principalmente nos estados de Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso do Sul, enquanto os plantios de pinus ocupam 1,6 milhões de hectares, concentrando-se, principalmente, nos estados do Paraná e Santa Catarina.

Do ponto de vista econômico, o setor de florestas plantadas tem crescido a cada ano, sendo responsável por 1,1% de toda a riqueza gerada no País e cerca de 6,2% do PIB industrial. Além disso, a indústria de árvores plantadas é responsável pela geração de R\$ 11,4 bilhões em tributos federais, estaduais e municipais, correspondendo a 0,9% de toda a arrecadação do País. Mesmo com o país passando por uma situação econômica complicada, a indústria de base florestal fechou 2017 com superávit de US\$ 9 bilhões, ou seja, cresceu cerca de 15% em relação a 2016.

“Os produtos gerados pelo setor de florestas plantadas representam quase

4% do total das exportações brasileiras, o que mostra a importância das operações de logística outbound para o desempenho do setor”, comenta o professor-doutor Renato Robert, coordenador do Laboratório de Abastecimento e Mecanização da Universidade Federal do Paraná (Fone: 41 3360.4273). Renato possui graduação em Engenharia Florestal pela Universidade Federal do Paraná (1999), mestrado em Sustainable Forestry And Land Use Management pela Albert-Ludwigs Universität Freiburg Alemanha (2004) e doutorado em Engenharia Florestal pela Universidade Federal do Paraná (2013). Atualmente é professor naquela Universidade e coordena o curso a distância de Logística Florestal e o MBA em Gestão Avançada em Logística Florestal a ser lançado em 2020.



Fotos: Universidade Federal do Paraná

Ainda segundo o professor-doutor, as produtividades alcançadas pelas florestas plantadas brasileiras alcançam índices muito altos quando comparados com os de outros países. O rápido crescimento das árvores no Brasil implica em um grande volume de toras e biomassa que deve ser aproveitado ao máximo a partir da otimização das operações logísticas.

“A importância da logística no setor vem sendo evidenciada a partir de uma análise simples acerca da estrutura administrativa das grandes empresas do setor: até pouco tempo atrás, estas empresas não possuíam um departamento ou gerência específica de logística e, atualmente, esses setores especializados de gestão logística das empresas, em alguns casos, vêm incorporando até mesmo a área de colheita de madeira, mostrando, assim, uma visão mais ampla do conceito de logística na cadeia produtiva, pois a colheita é fundamental para o planejamento e a execução do transporte.”

Operação

Em relação a como é a operação neste setor, Renato diz que, basicamente, é possível chamar de logística florestal o conjunto de sistemas logísticos que compõem a cadeia produtiva florestal: logística de abastecimento ou inbound; logística de produção, interna ou industrial; e logística de distribuição ou outbound.

“As operações são mais complexas e envolvem muitas operações na fase de abastecimento, uma vez que a carga transportada se encontra na forma de toras de madeira e cavacos, na sua grande maioria. Já a logística interna é muito dependente da natureza do produto que será obtido após o processo de industrialização e pode ter características que envolvem enorme quantidade de matéria prima com pouca diversidade até pouca quantidade com alta diversidade de matéria prima – sortimentos de madeira.”

A natureza do produto a ser manufaturado influencia muito o tempo de estocagem em campo ou nos pátios das indústrias, uma vez que a madeira pode ser suscetível

a danos devido a pragas, tensões de crescimento e outros. “Eu diria que esta é uma das razões em que saber e ter experiência de trabalho com madeira e suas especificidades garante um bom perfil profissional exigido para a área de logística florestal.”

Diferenciais

Com relação aos diferenciais da logística no setor florestal, o professor-doutor diz que o grande diferencial está na movimentação, na característica e na medição da madeira.

Diferentemente de outros produtos, a madeira necessita de métodos específicos de medição de suas dimensões, sejam estas feitas em madeira roliça (toras), cavacos, madeira serrada, lâminas, painéis, etc. Uma floresta é quase sempre inventariada e medida em volume de madeira presente na mesma, enquanto que, após passar pelas transformações a partir da derrubada das árvores, este volume deve ser transformado em peso ou massa devido à exigência legal dos pesos das cargas a serem transportadas, ou seja, o transporte a partir da carga máxima permitida a ser transportada é um grande balizador dentro deste processo.

“Fica, portanto, dentro deste processo um grande desafio que consiste na determinação com acurácia do fator de transformação do volume das florestas obtido em metros cúbicos para quilogramas ou toneladas, uma vez que a relação água-madeira é uma questão de grande complexidade. Como consequência, é comum ouvir que nas operações de transporte de madeira se paga, além da madeira, a água que vem transportada junto com ela. Como exemplo eu diria que devem ser analisados com mais detalhes os modelos de tarifa em reais por tonelada e reais por viagem, em que são expostas frequentemente a varia-



Renato: A Logística Florestal 4.0 é a reestruturação dos processos e das atividades que ocorrem nas operações florestais, adaptando-os à tecnologia digital e de automação

ções de produtividade, mas não de caixa de carga, o que traz um menor risco em relação aos modelos de tarifa em reais por tonelada e reais por metro cúbico, que são mais focados na acurácia e na qualidade das operações logísticas envolvidas no processo.”

Além destes detalhes – continua Renato – alguns cases logísticos do setor envolvem a operação com diferentes modais de transporte, como é o caso

do recebimento e expedição dos produtos para a fábrica da Suzano em Aracruz, no Espírito Santo. A madeira chega por trem, caminhões e por barcaças pelo mar e é a partir dali exportada pelo Portocell, que é dedicado a estas operações. A cabotagem de produtos manufaturados também é um exemplo interessante em alguns casos onde existe uma longa distância entre o local de produção e o destino do produto e o tempo de entrega do produto não é tão apertado.

Além disso, realizar o corte e a extração de madeira e o carregamento e descar-



regamento exige muita perícia e destreza dos operadores de máquinas que realizam estas operações, sendo, portanto, necessários o treinamento e a capacitação desta mão de obra.

Problemas

Renato também fala sobre os problemas enfrentados na logística neste setor, e como poderiam ser solucionados.

Um dos problemas da logística de abastecimento de madeira é relacionado à questão da localização dos plantios florestais. Devido a fatores de valorização dos terrenos destinados a culturas agrícolas, muitas empresas florestais optam por realizar seus plantios em áreas onde a topografia do terreno não é agricultável, mas, sim, possível de ser plantada com espécies florestais. Nestes casos, as declividades dos terrenos podem chegar até 37 graus, o que implica em dizer que as estradas para escoar a produção destes locais possuem maiores declividades e mais curvas, necessitando de mais manutenção e, conseqüentemente, menor velocidade dos veículos. Além disso, a complexidade da colheita de madeira é maior devido a particularidades do terreno e à necessidade de

segurança máxima nas operações.

“De modo geral, a infraestrutura das estradas que escoam a produção dos produtos florestais, seja de florestas plantadas ou de nativas, carece de uma atenção mais especial devido à premissa de que onde há floresta há chuva, ou seja, o desafio aumenta para realizar o transporte de produtos florestais em estradas não pavimentadas em áreas úmidas e muitas vezes com declividade e muitas curvas.”

A solução – segundo o professor-doutor – estaria dentro de uma política de entendimento, por parte dos stakeholders no transporte florestal, baseada no conceito de que os valores e a força de trabalho dispensada nas ações de melhoria em estradas florestais não se tratam de custos e, sim, de investimentos, uma vez que o horizonte de resposta dado por estas ações é de longo prazo.

Por outro lado, o setor florestal deve estar atento à logística outbound para que um comportamento similar ao que ocorre com as commodities agrícolas não ocorra com os produtos florestais, citando como exemplo os fretes de retorno com origem no Estado do Mato Grosso, que hoje possuem valores muito altos devido à grande oferta destas commodities.

Para os produtos florestais de planos de manejo florestal sustentáveis, o grande desafio está em buscar um mercado que absorva a produção a preços justos, uma vez que a competitividade dos produtos legalizados tem uma concorrência muito forte no que se refere a preços com a de produtos provenientes de áreas de desmatamento.

Novidades

Renato também destaca que são muitas as novidades na logística neste segmento. A iniciar pela adoção do termo Logística Florestal 4.0 com mais frequência, mesmo que ainda em processo de consolidação.

“A Logística Florestal 4.0 pode ser definida como a reestruturação dos processos e atividades logísticas que ocorrem nas operações florestais, adaptando-os à tecnologia digital e de automação. Estas

tecnologias são promovidas pela transformação nos modelos de negócios em geral, por meio da adoção de cloud computing; big data; internet das coisas; telemetria; inteligência artificial; digital twin; machine learning e outras tecnologias voltadas à conectividade e ao uso inteligente e preditivo da informação.”

O uso de telemetria e os dados obtidos com esta tecnologia, aliados a processos de gestão de pessoas, também são características deste setor, uma vez que diferentemente de outros setores, a indústria florestal possui um rigoroso sistema de certificação de suas atividades, a conhecida certificação florestal.

“Posso citar aqui uma situação bastante comum observada no transporte de toras de madeira. Devido ao porte e pesos dos veículos de transporte e das condições das estradas ao trafegar em determinados locais, a geração de poeira pelos veículos é bastante grande. Essa poeira pode gerar problemas para as comunidades vizinhas à operação de transporte. Os dados de telemetria e rastreabilidade podem gerar informações sobre a velocidade em que veículos passaram em locais onde se deve reduzir a velocidade devido à geração de poeira e, uma vez detectadas as irregularidades de condução por parte de motoristas, as ações de gestão podem ser realizadas, como reciclagem e palestras de conscientização dos motoristas”, explica Renato.

Além disso, existem cabines móveis que permitem o carregamento do veículo sem que o motorista saia do mesmo e o uso de tecnologias, como gruas operadas por realidade virtual, como a Hivision. Ela consiste em um sistema baseado nos recentes avanços dos óculos de realidade virtual, câmeras e conectividade, permitindo que o usuário possa operar uma grua florestal de dentro da cabine do caminhão.

“Eu também citaria como novidade o interesse demonstrado por grande parte de profissionais do setor florestal que estão cada vez mais buscando aperfeiçoamento nesta área”, finaliza Renato. 



7ª edição
7th edition

Brasil LOG

Feira Internacional
de logística

International Logistics Fair

11 a 13
Setembro
2019

Parque da Uva - Jundiaí-SP



Reserve seu Estande

+55 11 3964.3744

+55 11 94191.4650

feiras@logweb.com.br

www.logweb.com.br

Catálogo Oficial e
Comercialização

GRUPO
Logweb

www.feiradelogistica.com

Apoios



EXPORTA JUNDIAÍ



TRANSPORTE
DIGITAL NEWS
O Portal de Transporte e Logística



cargo
news

Realização e Organização



www.adelsoneventos.com.br



CCCER
CAMPUS DE COMÉRCIO EXTERNO
DE CAMPINAS E REGIÃO

Logística no agronegócio: Cabotagem amplia cada vez mais a sua atuação no mercado doméstico

Segundo pesquisas do Cepea – Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada, da ESALQ/USP, em parceria com a CNA – Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil, em 2018, o PIB-volume do agronegócio, calculado pelo critério de preços constantes, cresceu em todos os segmentos.

A alta foi de 1,87%, com elevações de 5,17% para insumos, de 0,41% para o segmento primário, de 1,97% para a agroindústria e de 2,31% para os agrosserviços.

Importância

Como se pode ver, o agronegócio tem uma importância muito grande no fluxo de carga em nosso País.

“No que envolve o mercado doméstico, a cabotagem vem ampliando cada vez mais sua participação no fluxo de cargas de alguns setores, como uma alternativa ao modal puro rodoviário, de longa distância. Afinal, hoje, o mercado tem disponível uma elevada frequência de navios e abrangência territorial de atendimento elevada,

possibilitando atendimento nos principais corredores de demanda Sul/Sudeste para Norte/Nordeste ou vice-versa. Vale salientar também o fator competitivo quando se analisa o custo total logístico por tonelada, ou seja, além do custo frete possivelmente menor que o do puro rodoviário, devem ser contabilizadas a maior segurança, a menor perda ou avaria ao produto”, aponta Jaime Batista, gerente de Vendas Cabotagem da Aliança Navegação e Logística (Fone: 11 5185.3100)

Ele também ressalta que, no que envolve o mercado doméstico, a cabotagem vem ampliando sua participação no fluxo de cargas de setores como de arroz, grãos nobres (grão de bico/ervilha/lentilha/canjica), feijão, açúcar, tratores, fertilizantes, milho, cacau e açaí congelado, entre outros.

“Para algumas regiões, optamos pelo uso de balsas e ferrovias, além do rodoviário, para compor uma oferta porta a porta às demandas que surgem. Importante salientar que estudamos as características de cada produto, visando que estes não tenham sua qualidade prejudicada, evitando perdas e/ou avarias”, diz Batista.



Batista: “Para algumas regiões, optamos pelo uso de balsas e ferrovias, além do rodoviário para compor uma oferta porta a porta às demandas que surgem”

Diferenciais

Ele também fala que o uso da cabotagem pelo setor de agronegócios permite considerar em seu planejamento uma logística de armazenagem/estoque flutuante, tendo em vista que os produtos ficam armazenados de maneira segura dentro dos contêineres que, por sua vez, ficam armazenados em área portuária ou navegando a bordo de navios dentro da rota prevista até o destino final. “Adicionalmente, é importante salientar pontos relevantes nesta análise de alternativa da cabotagem porta a porta – fatores sociais, como a redução do número de acidentes nas estradas, ambientais, pelo fato de haver uma menor emissão CO₂ em toda a cadeia de transporte, e redução na necessidade de investimentos para manutenção de vias e estradas, haja vista que as distâncias mais longas são efetuadas por mar/rios e/ou ferrovias”, completa o gerente de Vendas Cabotagem da Aliança.

Ainda com relação a containerização, ele diz que hoje ela permite o transporte de cargas paletizadas, batidas, big-bags ou até mesmo soltas, com o uso ou não de liner bags, podendo ser basculadas, elevando a produtividade das operações.

Logweb



Rota agrícola em Ponta Grossa receberá empreendimento rodoviário inovador



Ponta Grossa, considerado o maior entroncamento rodoviário do Paraná e até mesmo da região sul, receberá um empreendimento inovador nesse setor no Brasil.

Já em construção e com previsão para inaugurar em dezembro deste ano, a Parada Vendrami será um misto de posto de combustível e centro comercial e foi pensada para atender de forma especial os caminhoneiros, mas sem deixar de proporcionar o melhor aos turistas e outros motoristas.

A nova Parada ficará localizada na BR-376 na região do Distrito Industrial, a quatro quilômetros do Parque Estadual de Vila Velha, próxima a gigantes do agronegócio como a Louis Dreyfus Company, Bunge e Cargill.

“Haverá lojas de conveniências, restaurante com mais de 1.000 m², estacionamento para 215 caminhões (ou mais de 80 bitrens), estacionamento para ônibus e para 126 carros e 20 motos, central de reparos, entre outros serviços. Além disso, o empreendimento contará com uma Central de Cargas com 20 escritórios comerciais e 80 vagas para carros a transportadoras, seguradoras, entre outras empresas que prestam ser-

viços exclusivos aos caminhoneiros”, explica Vinicius Vendrami Malucelli, sócio no projeto junto com seu irmão Antonio Vendrami Malucelli.

Por abrigar um grande cruzamento rododiferroviário, o município de Ponta Grossa recebe uma quantidade enorme de veículos, especialmente no local onde será a Parada Vendrami. São mais de 20 mil automóveis e 16 mil caminhões transitando por ali diariamente. “Devido ao fluxo intenso, destaca-se a importância de um local com infraestrutura e atendimento especializado em caminhões. Outro dado interessante é que 24% de toda a produção do soja, milho e farelo de soja passa em frente à Parada Vendrami”, destaca Vinicius.

Para os empresários que pretendam investir no local, o empreendedor destaca como benefício o baixo custo da operação. “A Parada Vendrami será administrada como um shopping, com manutenção, segurança, iluminação. Todos os empreendedores compartilham da mesma estrutura e dividem custos, podendo focar exclusivamente em suas atividades. Então será o melhor custo operacional para um empreendimento na estrada”, conclui.

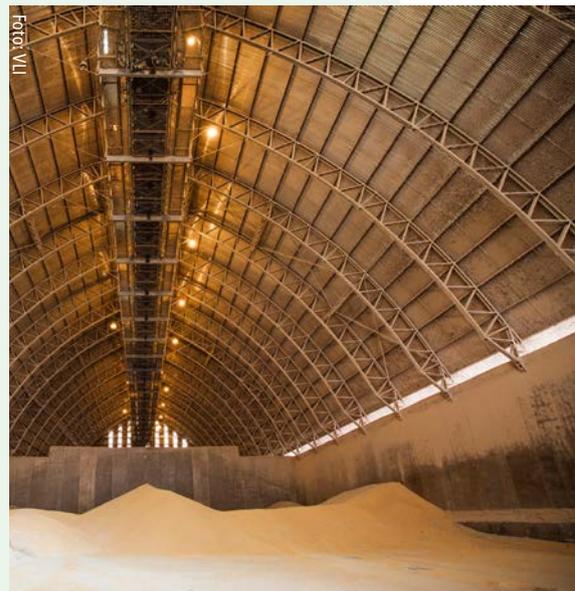
Inova VLI terá desafios regulares em 2019

A VLI, empresa de soluções logísticas que integra terminais, ferrovias e portos, projeta na inovação uma forma de acelerar a modernização de processos, ganhar eficiência e seguir contribuindo para transformar a logística nacional. Este ano, já lançou o primeiro desafio para empreendedores de todo o país e edições mensais devem ocorrer a partir de agora.

O 7º Startup Day convida empreendedores que possam atuar no aprimoramento da medição e do controle de qualidade dos grãos (soja, milho e farelo) que são armazenados em unidades portuárias e terminais distribuídos pelo Brasil. O agronegócio é o principal setor atendido pela empresa. As inscrições podem ser feitas pelo www.inovavli.com.br

Esse será o primeiro de uma série de eventos criados para identificar novos parceiros e soluções no mercado. Em parceria com a Neo Ventures, aceleradora de desafios corporativos, a VLI planeja edições mensais a partir de abril.

A empresa já promoveu seis edições reunindo quase centenas de inscrições. Atualmente, 10 startups desenvolvem projetos com a VLI.



ANFAVEA e governo de SP vão incluir estradas rurais no Waze

O governo do Estado de São Paulo teve apoio da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA para colocar no mapa, dar endereço e permitir o tráfego por áreas que atualmente não estão identificadas em sistemas de navegação por satélite.

Chamado Rorais (de Rotas Rurais), o projeto criará um endereço localizável via satélite para propriedades e residências cujo acesso ocorre por caminhos não encontrados pelo Waze. “Isso facilitará o trabalho de empresas de logística para retirada e entrega de mercadorias”, aponta o presidente da ANFAVEA, Antonio Megale.

“Existem 300 mil quilômetros de estradas, a maioria de terra. Os produtores rurais e a indústria de alimentos são os que mais usam essas vias”, completa o secretário de agricultura e abastecimento, Gustavo Junqueira.

De acordo com o secretário, o Estado tem 350 mil propriedades rurais. “A formalização do endereço também é importante para o agricultor no momento da abertura de um crediário”, recorda o secretário. A ANFAVEA entrou no projeto como patrocinadora, sem, no entanto, revelar o valor destinado.

O governo do Estado busca outros apoiadores para o Rorais e não há uma data de entrega nem ponto de partida para o mapeamento. A ideia é fazer aos poucos. O trabalho de digitalização dos endereços e inclusão nos mapas será feito pela Sci Crop, uma startup especializada em tecnologia para o agronegócio. “Usaremos informações que estão hoje fragmentadas dentro dos municípios e órgãos públicos. Elas serão adicionadas como novas ‘camadas’ em cima das imagens da região”, afirma o CEO e cofundador da empresa, José Damico.

Patrocinadores como a ANFAVEA irão bancar o trabalho da Sci Crop e

de equipes de comunicação e relações públicas necessárias para o diálogo com os municípios e acesso às infor-

mações que serão digitalizadas e incluídas nos mapas.

(Fonte: Automotive Business)

Desafios, investimentos e pesquisas são os principais temas debatidos no evento anual de Logística Agroindustrial



Realizado no dia 15 de abril último, o 16º SILA – Seminário Internacional em Logística Agroindustrial debateu temas de extrema importância para a área logística, apresentando pesquisas e dados relevantes para vencer os principais desafios do setor. O evento aconteceu na sede do Grupo ESALQ-LOG, em Piracicaba, SP, e contou com a presença de autoridades do Poder Público, profissionais e estudantes.

Entre as apresentações do Seminário, foram debatidos temas como os desafios da logística no âmbito estadual, federal e municipal, abordados pelo presidente da Dersa, Milton Persoli, pelo secretário de Transportes de Piracicaba, Jorge Akira, e pelo ex-secretário de Transportes do MT, Marcelo Monteiro, respectivamente. A discussão abordou assuntos como investimentos em infraestrutura e pesquisa, bem como a necessidade de melhorias e adequação de normas já vigentes.

O evento contou ainda com as palestras de representantes dos operadores logísticos, como o diretor executivo da Grão-Pará Multimodal, Paulo Salvador,

o responsável pelo Relacionamento Institucional da VLI, José Osvaldo Cruz, e o conselheiro da Abol – Associação Brasileira de Operadores Logísticos, Paulo Roberto Guedes, que abordaram o desenvolvimento das ações portuárias e ferroviárias, além das contribuições dos operadores. Os pesquisadores do ESALQ-LOG, Abner Matheus João e Fernando Rocha, também marcaram presença no evento, debatendo as vantagens da escolha pela armazenagem e a questão da implementação da Ferrogrão. Em seguida, os alunos da Fatec Baixada Santista apresentaram uma análise de risco a respeito dos procedimentos portuários, com foco no Porto de Santos.

As apresentações finais do evento ficaram por conta do economista chefe da ABIOVE – Abiove Associação Brasileira Indústrias Óleos Vegetais, Daniel Furlan Amaral, que abordou as necessidades dos usuários de transporte, e do assessor técnico da NTC, Antonio Lauro Neto, que falou a respeito da infraestrutura das estradas e as principais características do transporte brasileiro. 

Foton inaugura nova concessionária na capital paulista

A Foton Caminhões (Fone: 0800 773.6866) inaugurou, recentemente, uma concessionária em São Paulo para atender consumidores de toda a capital paulista e região do ABC. A revenda é mais uma unidade do Grupo LCM, de propriedade de Luiz Carlos Mendonça de Barros, e tem localização próxima às avenidas Marginal Tietê e Salim Farah Maluf, zona leste de São Paulo. Possui três mil metros quadrados, com amplo espaço para oficina e venda de autopeças, sendo 10 boxes para atendimentos rápidos e cinco dedicados a manutenções que requerem mais tempo e espaço. A concessionária também oferece agendamentos e serviços ainda mais rápidos aos clientes que estejam em um raio de até 100 quilômetros, localizados na região metropolitana de São Paulo. Toda a linha nacional de 3.5 e 10 toneladas da marca está disponível no showroom, assim como o Foton Mini-truck 3.5-11 DT, veículo de entrada importado da China. A nova concessionária faz parte do plano de expansão da rede e portfólio da marca Foton no Brasil, que acaba de reforçar sua operação com apoio da matriz chinesa. "Nossa previsão é de abrir 10 novas concessionárias em várias capitais e cidades potenciais até o final de 2019 e encerrar o ano com 30 ou mais revendas em todo o País", afirma o diretor comercial e Desenvolvimento de Rede da Foton, Ricardo Barros.



Transportadora Brasil Central adquire 100 caminhões Mercedes-Benz

A Transportadora Brasil Central (Fone: 64 2101.5000), de Rio Verde, GO, considerada referência nacional em transporte e logística no setor do agronegócio, adquiriu 100 caminhões extrapesados Actros 2651 6x4 da Mercedes-Benz. "Desse volume, 70 unidades são para renovação de frota e os outros 30 caminhões para ampliação", informa Glorivan Parreira França, diretor geral da Brasil Central. A Transportadora conta com 40 filiais em nove estados de todas as regiões do País. Além da frota própria, contrata serviços de parceiros, como empresas de transporte e caminhoneiros terceirizados. No ano passado, foram mais de 3 milhões de toneladas embarcadas. Entre os produtos transportados incluem-se soja, milho, sorgo, girassol, insumos agrícolas, fertilizantes, sementes, caroço de algodão, açúcar, areia, cimento, calcário e gesso agrícola. Para isso, utiliza principalmente rodotrens graneleiros e caçambas.

NTN Rolamentos investe R\$ 3,5 milhões em novo CD em Campina Grande do Sul, PR

A NTN Rolamentos do Brasil (Fone: 41 3627.8000) investiu R\$ 3,5 milhões em um novo Centro de Distribuição em Campina Grande do Sul, Região Metropolitana de Curitiba. O CD terá capacidade de armazenamento para mais de três mil itens e vai atender todo o território nacional. É a segunda operação da empresa no Paraná, que já tem uma fábrica em Fazenda Rio Grande. O Grupo NTN também possui uma unidade em Guarulhos, São Paulo, onde produz juntas de transmissão homocinética. Com origem no Japão, a NTN Corporation é um dos maiores fabricantes de rolamentos no mundo. Segundo Mathieu Ollier, presidente da NTN Rolamentos do Brasil, a ampliação vai otimizar a logística e possibilitar que a empresa amplie significativamente seu estoque, tanto em quantidade quanto em diversidade de itens. "Os nossos Centros de Distribuição estão localizados em regiões de fluxo viário e saídas da grande Curitiba para outros estados, o que facilita o transporte das cargas. Com a reorganização de um estoque local, o crescimento em vendas para os segmentos industriais e automotivo será um resultado decorrente", diz. O imóvel escolhido é administrado pela Capital Realty e terá 3.600 m² e em torno de 4.000 posições-paleta, com a possibilidade de ampliação para 5.500 m² e mais 4.000 posições para caixas em prateleiras.

Truckvan investe para ampliar atuação no mercado de implementos rodoviários

Em abril do ano passado, a Truckvan (Fone: 11 2635.1133) adotou uma estratégia ousada e unificou suas três fábricas em uma só sede de 50.000 m² na Rodovia Presidente Dutra, no bairro de Bonsucesso, em Guarulhos, SP. Prestes a completar um ano no novo local, a companhia cresceu 38% em relação a 2017, saindo de R\$ 72 milhões para R\$ 99,4 milhões, e pretende agora reforçar ainda mais sua atuação no mercado de implementos rodoviários.

"Além de dobrarmos nossa área física e termos mais sinergias entre os departamentos de Unidades Móveis, Implementos Rodoviários, Locações e TI/Energia, esta nova planta nos proporcionou investirmos bastante em infraestrutura para assumirmos uma posição de destaque, principalmente, na linha de pesados (semirreboques)", destaca o diretor comercial Luiz Carlos Cunha Junior. Segundo ele, a empresa investirá R\$ 3 milhões em 2019 em máquinas, sistemas de movimentação e criação de um setor de facilities todo remodelado e tem como meta produzir, por mês, 50 semirreboques e 120 sobrechassis. Como parte do seu plano de expansão, a Truckvan também ampliará sua rede de assistência técnica e vendas para todo o Brasil.



Banco do BRICS investirá US\$ 621 milhões em projetos de infraestrutura no Brasil

O Brasil receberá US\$ 621 milhões do Novo Banco de Desenvolvimento (*New Development Bank* – NDB), instituição financeira criada em 2015 pelo grupo formado por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, o BRICS. Nos três primeiros anos de operação da instituição, foram aprovados quatro projetos brasileiros que abrangem as áreas de energia renovável (eólica, solar e hidrelétrica), construção de estradas, reconstrução de rodovia férrea, esgotamento sanitário, telecomunicações e refinarias da Petrobras. Os dados são do estudo *Arquitetura Financeira Conjunta do BRICS: o Novo Banco de Desenvolvimento*, lançado no dia 17 de abril último pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). O estudo estima que o déficit de investimentos em infraestrutura nos países em desenvolvimento seja de US\$ 1 trilhão e US\$ 1,5 trilhão por ano. Criado para oferecer crédito a projetos de infraestrutura e desenvolvimento sustentável nos BRICS e em outros países em desenvolvimento, o NDB aprovou, entre 2016 e 2018, 30 projetos num total de US\$ 8,1 bilhões. Segundo a pesquisa, quase um terço do valor se destina a financiamentos no setor de transporte, enquanto 26% são direcionados à energia limpa. Além desses setores, o Banco também é voltado para projetos contemporâneos nas áreas de mobilidade urbana e rural, eficiência na oferta e uso da água, proteção contra enchentes, infraestrutura (social e urbana) e produção limpa (atividades poupadoras de emissão de CO₂). O Brasil, como um dos cinco acionistas do NDB, já aportou US\$ 1 bilhão até 2019 e deverá destinar mais US\$ 1,050 bilhão para a instituição até 2022. Até o momento, o Banco já recebeu aportes de US\$ 5,3 bilhões de seus sócios fundadores, e a meta de integralização do capital até 2022 é de US\$ 10 bilhões. “É o único Banco em que o Brasil tem poder igualitário de voto, entre os vários bancos multilaterais de que o país é acionista”, destaca Luciana Acioly, técnica de planejamento e pesquisa do Ipea e autora do estudo. Juntos, os países do BRICS têm uma participação de 33% no produto global, 42% da população mundial e 43% de contribuição no crescimento do produto global, segundo dados do Fundo Monetário Internacional (FMI) para 2018.

MODERN Logistics quer captar novos investimentos para crescer

A MODERN Logistics (Fone: 11 4063.9338) procura captar investimentos de US\$ 200 milhões para ampliar suas operações. Para isso, contratou o banco de investimento Evercore, que buscará novos investidores estrangeiros. A maior investidora da MODERN é a DXA Investments, que já realizou aportes que somam US\$ 50 milhões. A empresa está com um forte plano de expansão para os próximos anos e aposta no uso de frota aérea para oferecer soluções inovadoras que incluem toda a cadeia de suprimentos. Assim, o novo capital será utilizado para a compra de aeronaves, bem como para a construção de novos Centros de Distribuição. Desta forma, a MODERN quer ampliar sua plataforma de serviços e trazer mais contratos. Uma das parcerias fechadas foi com a Harley Davidson para o transporte de produtos de sua fábrica em Manaus, AM, para 21 concessionárias em todo o país.

Em expansão, Lincros compra parte da HBSIS

A empresa de gestão logística Lincros (Fone: 47 3237.5816), antiga transpoBrasil, acaba de adquirir parte da especialista em tecnologia da informação HBSIS. Em expansão, a Lincros, com sede em Blumenau, SC, agora aumenta a oferta de produtos e oferece uma completa plataforma para gestão logística. De acordo com o diretor financeiro Felipe Althoff, a catarinense Lincros – já com atuação em parte da América Latina – começou as negociações com a HBSIS no final do ano passado. “A ideia da aquisição de uma organização era parte da estratégia de crescimento inorgânico. Com a HBSIS, também de Blumenau, já tínhamos relacionamento e as tratativas fluíram bem”, destaca Althoff. A plataforma Lincros aprimora o planejamento e a operação logística de embarcadores de

todos os portes, impactando transportadores com integração a sistemas próprios de gestão empresarial. A solução, explica o CEO Gilson Chequeto, “executa desde a captação de propostas, passando por cotações, escolha dos melhores transportadores e rotas, auditoria, até o acompanhamento por relatório e confirmação mobile de cada entrega”.

ID Logistics investe em impressora 3D para reposição de peças



A ID Logistics do Brasil (Fone: 11 3809.2600) acaba de adquirir uma impressora 3D para a reposição de peças usadas na rotina das operações. O investimento, que traz uma economia, com redução de custos, de até 125% e de tempo na restituição de componentes de dispositivos usados diariamente, nasceu nas duas edições do Comitê de Inovação, Tecnologia e Tendências realizado em 2017 e 2018 pela empresa. Inicialmente, o projeto foi pensado e desenvolvido para a reposição de componentes de dois importantes dispositivos que são muito utilizados na rotina das operações, o que resultou em um payback de 10 meses. A impressão de um desses componentes tem um custo aproximado de R\$ 75 ante a compra do mesmo no valor de R\$ 280, sendo que a impressão demora em torno de 2 horas, comparado ao prazo de entrega de 45 dias após a compra. A ID Logistics prevê a utilização da impressora também para objetos presentes na rotina administrativa, além de peças de reposição usadas nas atividades dos clientes, agregando valor ao negócio e diminuindo o tempo de retorno do investimento. De acordo com Patrícia Guelfi, gerente de Produto da Alcateia, distribuidora no Brasil da americana MakerBot

Industries, que produz impressoras 3D e já vendeu 800 unidades no Brasil desde 2015, as impressoras da marca possuem software próprio. A partir de um arquivo de modelagem CAD, a impressora será capaz de reproduzir o modelo. O desenho 3D pode ser originário de um software de desenho auxiliado por computador, CAD, como também de ferramentas de transformação de arquivos 2D para 3D, como o 3D Builder, nativo no Windows 10, ou Paint3D, também nativo no Windows 10. Pode-se ainda obter o desenho 3D a partir de um scanner 3D.

Fontanella Transportes compra 190 implementos da Librelato

A Librelato (Fone: 48 3467.2200) fechou acordo para fornecimento de 190 implementos rodoviários para a catariense Fontanella Transportes (Fone: 11 3565.2541). Foram vendidos 90 semireboques e 90 rodotrens para movimentação de cargas secas. Os implementos serão entregues ao longo deste ano. De acordo com Valdir Fontanella, sócio-diretor da empresa, a aquisição faz par-



te de um plano de ampliação de frota. "Fizemos essa compra, pois estamos nos antecipando para um aquecimento na demanda por transporte rodoviário de carga neste ano".

Mercado Livre vai investir R\$ 3 bilhões no Brasil, principalmente em logística

O Mercado Livre, companhia líder na oferta de tecnologia para o comércio eletrônico na América Latina, anunciou investimento de R\$ 3 bilhões em suas operações no Brasil. O valor será direcionado principalmente à área logística, para aceleração da velocidade de entregas das mercadorias vendidas no marketplace, e à expansão da oferta de serviços financeiros, capitaneados pelo Mercado Pago, fintech do grupo. O investimento é 50% maior do que o realizado pela companhia ao longo de 2018 (R\$ 2 bilhões), que já tinha sido duas vezes superior ao do ano de 2017 (R\$ 1 bilhão).

Entregas mais rápidas – O Mercado Livre também iniciou, no final de março, a operação do seu novo Centro de Distribuição em Cajamar, SP, com 111.000 m² e capacidade para armazenar até 10 milhões de unidades. Este é o segundo CD da companhia dedicado à modalidade de Fulfillment – o primeiro fica em Louveira e tem 51.000 m², tendo sido inaugurado em 2017. A rede também inclui quatro Cross-Docking Centers, em São Paulo e cidades da região. "Este novo CD será o coração e o pulmão de nossa operação logística no Brasil. O objetivo é tornar o tempo de entrega de mercadorias três vezes mais rápido", afirma Leandro Bassoi, diretor de Mercado Envios para América Latina. Além disto, com este novo

CD, o Mercado Livre amplia em mais de duas vezes sua malha logística, que passa a ter 200.000 m². Quando atingir sua capacidade plena, o novo CD deverá empregar até 3,5 mil trabalhadores diretos e indiretos, nesta que é uma das maiores instalações de e-commerce da América Latina. A DHL é a parceira do Mercado Livre nesta empreitada, responsável pela operação interna do CD.

"Com o início da operação de Cajamar, estamos entregando uma parcela importante dos nossos esforços em 2018 e iniciando uma nova etapa de investimentos ainda mais robustos no Brasil. Assim, além de manter nossa liderança em um mercado tão competitivo, teremos mais recursos para trabalhar no aprimoramento da experiência do nosso cliente, seja na plataforma do Mercado Livre, seja na utilização dos serviços do Mercado Pago", afirma Stello Tolda, COO – Chief Operating Officer do Mercado Livre.

No sistema de 'Fulfillment' diversas atividades são integradas para tornar o serviço oferecido aos clientes ainda mais completo. O Mercado Livre fica responsável por toda a operação, desde a entrada da mercadoria do vendedor no armazém, a gestão do estoque, separação dos produtos, embalagem, emissão de nota fiscal, despacho da mercadoria para a transportadora e rastreamento do envio.

Fresenius Kabi inaugura Centro de Distribuição em Itapevi

A Fresenius Kabi (Fone: 0800 707.3855), indústria de cuidados da saúde presente em todos os hospitais do Brasil, acaba de inaugurar seu novo Centro de Distribuição em Itapevi, SP. Com 8.740 m², o local levou cerca de três anos para ser construído e irá armazenar os produtos da linha de nutrição enteral.

"Essa inauguração é uma grande conquista para a companhia, a região e seus colaboradores. Temos uma atuação sólida no país, fechamos 2018 com um crescimento de dois dígitos e começamos 2019 com expectativa de crescimento, o que reforça a importância desse Centro de Distribuição não só do ponto de vista de logística, mas também de estratégias de negócios", comemorou Hernâni Sérico, diretor-presidente da Fresenius Kabi no Brasil. No país há mais de 40 anos, a empresa conta com outros dois centros de distribuição, em Barueri, SP, e em Goiânia, GO, além das fábricas em Aquiraz, CE, Itapeverica, SP, e Anápolis, GO. A escolha do local levou em conta a proximidade com a matriz, em Barueri, e o custo/benefício. Para a sua construção foi utilizada tecnologia de ponta, com sistemas tilt-up, em que as paredes são preparadas no solo e depois erguidas, materiais face-felt, com propriedades termoacústicas e rede de sprinklers. 

Tenha a
logística
em suas mãos

Assine a
REVISTA
Logweb

12 meses
R\$ 233,00

24 meses
R\$ 413,00

Universitário
paga
meia!

11 3964.3744

11 3964.3165

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

artigo

Como serão as fazendas em 2050, com o planeta Terra tendo 9,1 bi de habitantes?

Até 2050, o planeta Terra chegará a 9,1 bilhões de habitantes. De acordo com um relatório da Food and Agriculture, entidade vinculada à Organização das Nações Unidas, para atender este forte crescimento populacional a produção global de alimentos terá que aumentar em 70% em relação aos níveis de 2007. Não há outra saída: para melhorar a produtividade as fazendas terão que se tornar cada vez mais eficientes. Em outras palavras, terão que ser mais digitais.

Desde os primórdios, a agricultura sempre teve uma relação íntima com a tecnologia. Estima-se que nossa habilidade de cultivar começou ainda no período Neolítico, quando povos caçadores-coletores observaram que alguns grãos, ao serem enterrados, originavam novas plantas. Esses grupos se fixaram nas terras e passaram a ter mais tempo para observar a natureza e pensar em formas de produzir e consumir alimentos a partir de novas técnicas e ferramentas.

Hoje, mais de 10 mil anos depois, vemos no campo uma série de recursos que estão se integrando para aprimorar os processos agrícolas – de robôs autônomos que selecionam e colhem frutas a fazendas subterrâneas, de Inteligência Artificial (IA) a monitoramento de lavouras por satélite.

Para Simon Blackmore, chefe de agricultura robótica da Harper Adams University, na Inglaterra, presenciaremos uma verdadeira disrupção na produção agrícola nos próxi-

mos anos. A fazenda do futuro será (e já está se tornando) totalmente automatizada, com sensores medindo todos os tipos de dados necessários para administrar uma plantação e gerenciar os recursos naturais.

Mas como será essa evolução?



Rafael Coelho – CEO da Agronow, empresa de tecnologia de satélites para monitoramento de safras e áreas agrícolas

A Inteligência Artificial terá forte presença na fazenda do futuro. Produtores de leite já usam leiteiras robóticas e os fabricantes de equipamentos agrícolas estão testando protótipos de tratores e pulverizadores para lidar com o trabalho de campo sem motoristas humanos. O salto do protótipo para operação comercial tende a ser curto. Uma boa parte das novas máquinas já está chegando ao mercado equipada com eletrônica

para controlar as operações com pouquíssima interação humana.

Com regulamentos já em vigor, a tecnologia de drones está pronta para um “boom” também no uso agrícola. Nos próximos 10 anos, segundo um relatório do Bank of America Merrill Lynch Global Research, essa indústria deve gerar 100 mil empregos nos Estados Unidos e movimentar US\$ 82 bilhões.

Atualmente já contamos com tecnologias que nos permitem criar soluções totalmente online e capazes de medir a produtividade de áreas agrícolas de qualquer tamanho em apenas um clique. Um cálculo que é feito com base em imagens de satélite com



Foto: Depositphotos

bandas termais para mapear lavouras benéfica não apenas o agricultor, mas também todo o sistema financeiro – bancos, empresas de crédito rural, seguradoras e outros agentes do ecossistema, que passam a ter acesso a dados essenciais para análise de perfil do agricultor.

Outra tecnologia que deve se tornar comum é a edição de culturas por genes, permitindo aos cientistas editar precisamente genes no DNA com o objetivo de criar uma variedade melhor de culturas. No futuro, a prática deve possibilitar que os agricultores selecionem tipos de culturas específicas que tenham características como resistência a diferentes doenças, tolerância à seca ou o teor de óleo mais desejável.

E como garantir uma agricultura mais sustentável?

Disponibilidade de água, impactos ambientais e saúde do solo são elementos que continuarão desafiando os produtores no futuro. Mas as novas tecnologias os ajudarão a lidar com essas questões de forma mais eficiente. Há sistemas de monitoramento por sensores e satélites que conseguem estimar a produtividade, previsão e histórico de safras de qualquer área agrícola do mundo, auxiliando na tomada de decisões nos mais diferentes setores e dimensionando o crescimento de plantas, umidade e composição do solo, entre outras informações.

Entre as vantagens deste tipo de tecnologia, podemos citar menor utilização de produtos químicos e menor impacto ambiental, dois elementos fundamentais para a sustentabilidade do planeta, tema que estará cada vez mais na ordem do dia nos próximos anos.

A agricultura interna também é outro fenômeno que vem se tornando popular nos últimos anos, permitindo que grandes quantidades de verduras e produtos frescos sejam produzidos em ambientes urbanos com espaço mínimo e com quantidades muito menores de água do que em uma fazenda tradicional.

São necessários até 34 galões de água para produzir uma cabeça de alface, mas uma empresa sueca com forte atuação em tecnologia para agronomia, utiliza cerca de 0,25 litros para o peso equivalente nas culturas. Trata-se de um novo conceito de “produção agrícola”, que combina agricultura, tecnologia e arquitetura para que o processo de cultivo de alimentos seja mais integrado à vida das pessoas nas cidades.

Fazendas urbanas podem ser tão simples quanto as tradicionais pequenas hortas comunitárias ao ar livre, ou tão complexas quanto as fazendas verticais indoor, nas quais os agricultores pensam em aumentar o espaço em termos tridimensionais. Essas fazendas complexas e futurísticas podem ser configuradas de várias maneiras, mas a maioria delas contém fileiras de prateleiras forradas com plantas enraizadas no solo, água enriquecida com nutrientes ou simplesmente ar. Cada camada é equipada com iluminação UV para imitar os efeitos do sol. Ao contrário do clima imprevisível ao ar livre, o cultivo dentro de casa permite aos agricultores adaptar as condições para maximizar o crescimento.

Se o passado é uma pista para o futuro, no caso da agricultura os produtores continuarão a buscar maneiras inovadoras de garantir nossa sobrevivência. E o Brasil, com sua inegável vocação agrícola, deve liderar as novas tendências do agritech, concorda? [Logweb](#)

Notícias Rápidas

Ceifasul implementa ferramenta de gestão logística

Localizada em Cruz Alta, RS, a Ceifasul Comercial Agrícola (Fone: 55 3322.7255) atua no ramo de defensivos e insumos, em parceria com as maiores empresas fornecedoras do mercado. Conta com uma unidade de recebimento, armazenamento e comércio de soja, trigo e milho, com capacidade para recebimento de 600.000 sacas de grãos, além de atuar com logística para transbordo de grãos com terminal ferroviário e capacidade para carregamento diário de até 40 vagões. Devido aos grandes volumes da operação e por estar localizada em uma área estratégica e urbana na cidade, o desafio da Ceifasul era gerenciar o fluxo de caminhões para descarga de grãos, já que ela ficava refém do ritmo dos fornecedores, obrigando-a a implementar longos turnos de trabalho, muitas vezes entrando pela madrugada. Outro ponto crítico eram as filas e o acúmulo de veículos que atrapalhavam o fluxo urbano da cidade, gerando atrasos, reclamações e multas. Para otimizar suas operações logísticas, a Ceifasul contratou a Accellog Global Technology (Fone: 44 3013.7800) – então sob o nome Strada Soluções – em 2018, para implementar um sistema de software que integrasse fornecedores, transportadores, e clientes em um só lugar. Com a implementação do sistema Carga Pontual, foi possível controlar o fluxo de caminhões, eliminando filas e reduzindo custos com folha de pagamento, além de gerenciar melhor os processos.



CSMAM/Abimaq

Jair Alves, presidente da Translift Sistemas de Movimentação e Armazenagem, foi reeleito para a presidência da Câmara Setorial de Equipamentos para Movimentação e Armazenagem de Materiais – CSMAM da Abimaq – Associação Brasileira de Indústria de Máquinas e Equipamentos. O mandato de Alves, que é formado em Engenharia de Produção, vai até 2021 e a vice-presidência será ocupada pelas empresas Palettrans, Stahlfabrik, Hyster-Yale, Toyota e Saur.

Agesbec

A Agesbec, um dos principais armazéns alfandegados do Estado de São Paulo, apresentou a nova Diretoria Executiva para 2019, que incluiu Jefferson Satyro como CEO. Engenheiro por formação, ele construiu sua carreira profissional no Comércio Exterior, atuando e dirigindo Operadores Logísticos, Terminais Alfandegados e mais recentemente em Terminal Portuário. Por sua vez, Ricardo Drago se retirou da função executiva e irá liderar os Projetos de Expansão.

GKO Informática

A GKO Informática anuncia Isley Roberto Schroeder como seu CCO – Commercial Consulting Officer, liderando a área comercial da empresa. O executivo faz parte da equipe GKO Informática desde 2017, quando estava responsável pelo projeto de Inbound Marketing. Posteriormente, passou a cuidar da mentoria de negócios, treinamentos e Outbound Marketing e, no final de 2018, iniciou um projeto de Canais de Distribuição. Administrador de empresas, Schroeder é pós-graduado em Engenharia de Produção pela PUC-PR e Marketing pelo ISPG (Instituto Superior de Pós-Graduação do Paraná).

Wabtec LATAM

Com a recente fusão da Wabtec com a GE Transportation, o executivo Marcos Costa foi nomeado diretor geral da Wabtec LATAM e será responsável por liderar as operações da empresa — tanto no setor de transporte de carga quanto de passageiros — em toda América Latina, menos no México. A Wabtec apresenta soluções diversificadas de equipamentos, componentes, serviços, software e sistemas para os setores de transporte e logística. Costa ingressou na GE em 2015, após a incorporação dos negócios de energia da Alstom. Entre 2006 e 2015, exerceu as funções de vice-presidente Sênior de Global Power Sales, vice-presidente dos Setores Renewable Power e Thermal Power para a América Latina e Presidente da Alstom no Brasil. Ele é formado em engenharia elétrica pela Universidade Federal de Minas Gerais e tem especialização em administração de empresas pela Fundação Getúlio Vargas.

Pointer Cielo

A Pointer Cielo, líder de tecnologia e serviços para o setor automotivo e de seguros, oferecendo Gestão inteligente de Frotas com forte presença no segmento de caminhões, Ativos Móveis, Gestão e recuperação de veículos roubados, Diagnóstico de automóveis e uma solução abrangente no campo da Internet das Coisas, anuncia Daniel Schnaider como novo CEO Brasil. O economista, que já integrou a equipe da Unidade Global de Tecnologia da IBM, assume o cargo exercido por nove anos por Gustavo Ladeira, novo global Chief Business Development Officer na matriz em Israel. Membro das forças especiais do serviço de inteligência de Israel, conhecida como 8200, Schnaider é pioneiro no comércio eletrônico e no mercado de pagamento via celular e autor do livro “Pense com Calma, aja Rápido”.

ABTC

Já está definida a Diretoria Executiva, bem como o Conselho Fiscal, da ABTC – Associação Brasileira de Logística, Transportes e Cargas para um mandato de quatro anos.

Diretoria Executiva

- *Presidente:* Pedro José de Oliveira Lopes
- *Vice-presidente:* Newton Jerônimo Gibson Duarte Rodrigues Júnior
- *1º Diretor Secretário:* Liemar José Pretti
- *2º Diretor Secretário:* Marcos Rogério Pereira
- *1º Diretor Financeiro:* Paulo Afonso Rodrigues da Silva Lustosa
- *2º Diretor Financeiro:* José Arlan Silva Rodrigues

Conselho Fiscal

- *Titular:* Clóvis Nogueira Bezerra
- *Titular:* Osmar Ricardo Labes
- *Titular:* João Jorge Couto da Silva
- *Suplente:* Eduardo Ferreira Rebuzzi

RESERVE ESTA DATA

15

AGOSTO

**TOP DO
TRANSPORTE**



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

ETAPAS

Fevereiro e Março

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

Março, Abril e Maio

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

Junho

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

Julho

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

Julho e Agosto

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

Agosto

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

Realização

Frota&Cia

GRUPO
Logweb

Saiba mais em www.topdotransporte.com.br

Deixe a RETRAK movimentar seus produtos

Retrak[®]
Aluguel de Empilhadeira



Transpaleta elétrica
2,75t



Empilhadeira elétrica
1,6t



Empilhadeira elétrica
2,0t



Empilhadeira a combustão
2,5t



Empilhadeira Linde
até 18,0t



Empilhadeira elétrica retrátil
2,0t