

TECNOLOGIA

MONKEYBUSINESSIMAGES/DIVULGAÇÃO/JC



No Brasil, 43% das indústrias têm interesse em usar a ferramenta para rastreabilidade

Código 2D ganha mais espaço entre empresas no País

A gestão de estoque é a aplicação de maior interesse para 50% das indústrias que operam na América Latina

A Associação Brasileira de Automação-GS1 Brasil acaba de publicar a Pesquisa 2D - Brasil e Latam, que tem como principal objetivo avaliar o interesse das empresas de diversos setores da economia da América Latina em adotar e implementar Códigos 2D para obterem mais eficiência e agilidade em seus processos de automação. Realizada entre junho e setembro de 2023, a pesquisa contou com participação de cerca de 110 supermercadistas e 710 indús-

trias de todos os portes. Entre os segmentos abordados estão alimentos, artesanato, bebidas, cosméticos, limpeza, roupas, casa e jardim, calçados e saúde – exceto medicamentos.

As entrevistas apontaram resultados positivos em relação à adoção dos Códigos 2D tanto na indústria quanto entre supermercadistas. No Brasil, 43% das indústrias demonstraram interesse em utilizar Códigos 2D para rastreabilidade com vistas à maior visibilidade da cadeia de suprimentos. Na América Latina, a gestão de estoque aparece como a aplicação de maior interesse, citada por 50% dos participantes. O quadro ao lado demonstra as motivações da indústria.

De acordo com João Carlos de Oliveira, presidente da Associação Brasileira de Automação-GS1 Brasil, a adoção do QR Code traz inúmeras vantagens para as indústrias, entre elas aproximar-se de seus clientes e aumentar sua relevância no mercado. “O estudo revela os benefícios significativos que nossos parceiros que adotaram o QR Code Padrão GS1 estão experimentando. O sistema de rastreabilidade e gestão de estoque permite que os empresários conduzam seus negócios com muito mais confiança e eficiência”, afirmou Oliveira.

A pesquisa destaca ainda um dado promissor. No Brasil, 35% das indústrias que não adotaram Códigos 2D planejam incluir o padrão em seus produtos nos próximos dois anos. No cenário latino-americano, 40% das indústrias expressam a mesma intenção, o que faz desse padrão uma tendência crescente na adoção de tecnologias que podem transformar a gestão de suprimentos e a eficiência operacional em toda a região. Vale destacar que 21% das

indústrias brasileiras já estampam Códigos 2D em suas embalagens contra 16% de toda a América Latina.

Embora haja empenho das empresas latino-americanas, incluindo as brasileiras, em adotar Códigos 2D, alguns desafios foram apontados por elas. Em particular, foi citado o desconhecimento sobre os custos envolvidos na migração do código de barras tradicional para os códigos 2D. Na sequência, há a preocupação com atualizações de software e de hardware.

O engajamento do consumidor e ações de marketing foram apontados por 73% das indústrias brasileiras e 59% das latino-americanas como principais objetivos para a aplicação dos Códigos 2D. Na sequência, tem-se o aprimoramento de embalagens, os benefícios da rastreabilidade, requisito do consumidor, regulamentação, segurança, sustentabilidade e prevenção de falsificações. No segmento específico de supermercados, a gestão de estoque é o motivador maior para o uso de dados adicionais em Códigos 2D.

Confira as vantagens

1. Informações ao consumidor

Os produtos oferecem muito mais informações - pode incluir uma URL com vídeos, receitas possíveis com aquele item e incentivos para fidelização, por exemplo.

2. Controle do estoque no varejo

Facilita o controle de estoque, garante segurança na hora da compra, trazendo agilidade de leitura e também a prevenção de perdas.

3. Benefícios para a indústria

Maior controle de lotes e rastreabilidade, aumentando a segurança dos produtos. É uma oportunidade, ainda, de desenvolvimento de embalagens mais inteligentes.

4. Geração de dados

Melhorias nas estratégias de marketing. A experiência dos clientes com as marcas pode ser completa, gerando mais identificação e fidelização.

5. Facilidade no acesso de informações

Ao escanear o código 2D, o consumidor é direcionado ao produto de forma inteligente na nuvem e, com isso, acessa, com agilidade e facilidade, a uma variedade de conteúdos e serviços.

6. Evitar desperdícios no varejo

Considerando que um produto está perto da data de validade, o varejista terá acesso a essa informação com mais rapidez e poderá pensar em estratégias para não perder esse alimento, como criar uma promoção ou usá-lo para produzir uma receita.

7. Mais segurança no consumo

Para alérgicos ou consumidores pertencentes a grupos que seguem tradições religiosas ou estilo de vida alimentar poderão acessar dados importantes.

8. Embalagem estendida

Para a indústria, funciona como uma embalagem estendida graças à inserção de dados adicionais e variáveis, ações de prevenção de perdas, recall, logística reversa, economia circular, sustentabilidade, campanhas promocionais e muito mais.

9. Segurança para o setor da saúde

O GS1 DataMatrix, uma variação do código bidimensional, vem sendo usado para rastrear lotes de produção e outras informações de interesse dos envolvidos na cadeia daquele produto.

10. Garantia de interoperabilidade

As informações circulam entre indústrias e varejistas e outras empresas da cadeia produtiva. Portanto, garante a interoperabilidade eficaz entre todos os envolvidos, permitindo que os dados sejam compartilhados de forma otimizada e segura.

PLANO DE VOO

‘Pista do Salgado Filho será reabilitada’

Laboratório da Ufrgs faz testes e trabalha com Fraport em soluções para reabertura do aeroporto da Capital

Patrícia Comunello

patriciacomunello@jornaldocomercio.com.br

A pergunta que mais se faz em meio ao pesadelo do fechamento do Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre e um dos principais hubs aéreos do Brasil, é quando o complexo vai reabrir para voos. Mas antes é preciso responder: qual foi o dano da inundação histórica na pista? Parte das respostas que a concessionária Fraport Brasil busca sairão do Laboratório de Pavimentação (Lapav) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (Ufrgs). “A resposta que se busca é: o que está abaixo do pavimento foi afetado ou não? Não se fala em reconstrução. É um termo errado, pois implicaria demolir o que tem”, esclarece o coordenador do Lapav, o professor e doutor em Engenharia, Lélío Brito. A equipe do laboratório está em ação no caso Salgado Filho desde que a água cobriu boa parte do traçado de 3,2 mil metros, sem voos desde 3 de maio. O tráfego médio diário era de 140 a 150 voos. Em meados de julho, a Fraport Brasil deve apresentar diagnóstico dos problemas e custos ao governo federal. A expectativa é ter prazo mais preciso para retomada dos voos. Outubro, por exemplo, é considerado factível. O Lapav vai ajudar a dar uma boa notícia, ou não, sobre quando teremos o complexo de volta.

Plano de Voo - Quanto o Lapav pode ajudar nas respostas sobre os impactos da inundação?

Brito - A intenção é participar da discussão sobre o diagnóstico. O Centro de Pesquisas em Desastres (Ceped), ligado à Escola de Engenharia da Ufrgs, está envolvido com o governo do Estado e prefeitura da Capital. O principal interesse é eventualmente ajudar e também ganhar conhecimento sobre os problemas que estão acontecendo. O aumento



TÂNIA MEINERZ/JC

‘Somos um dos poucos casos hoje no mundo neste tipo de situação’, destaca Lélío Brito, do Lapav

da resiliência das cidades já é um tópico de grande discussão. Somos um dos poucos casos hoje no mundo nesse tipo de situação.

Plano de Voo - Há casos similares ao do aeroporto da Capital que se possa comparar?

Brito - Aconteceu algo semelhante em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, com o fechamento do aeroporto, mas não foi tão grave como aqui. No Japão, também teve algo parecido. O furacão Katrina, de 2005, em Nova Orleans, nos Estados Unidos, é referência do conhecimento nessas situações. Estou na Universidade de Birmingham, onde estão sendo feitas pesquisas sobre inundações em pavimentos porque também estão ocorrendo diversos eventos no país, mas não no nível do que ocorreu em Porto Alegre. Dificilmente, tem-se água chegando a 50 centímetros ou um metro de altura por tantos dias. Essas inundações ocorrem por intervalos de tempo mais curtos. O que a gente teve na Capital foi uma situação particular.

Plano de Voo - Qual é a resposta que se busca?

Brito - O que está abaixo do pavimento foi afetado ou não? Ao se ter essa resposta, vai se saber a magnitude da obra. Se for uma obra apenas de recape, é mais simples do que uma reabilitação

de camada de base, que é mais profunda. Não se fala em reconstrução. Ninguém tecnicamente está falando disso. É um termo errado, pois implicaria demolir o que tem. Discute-se a reabilitação do pavimento para condições seguras de operação. Existe a intenção de reabilitar uma extensão mínima necessária para se abrir para pousos.

Plano de Voo - Qual pode ter sido o impacto da água que ficou mais de 20 dias sobre a pista?

Brito - A água pode causar diversos efeitos. No caso específico da inundação de pavimentos, como na pista do aeroporto, não necessariamente o problema é a carga de água como um “peso morto” sobre o pavimento. Isto porque, do ponto de vista de engenharia, a água exerce o que chamamos de pressão neutra, que é igual em todas as direções. Esta é a razão pela qual no fundo do mar, conseguimos pegar facilmente um punhado de areia, mesmo com uma enorme coluna de água acima. O problema em pavimentos inundados por enxurradas, como se viu na BR-386, no trecho sob responsabilidade da CCR ViaSul, também no Rio Grande do Sul, é que correntezas empurram as camadas superficiais, causando uma severa erosão do revestimento e das demais camadas e levando à sua destruição quase instantânea. Outro tipo é como ocorreu no site do aeroporto, no qual a água sobe pelas áreas laterais, inundando o subleito e as camadas do pavimento. A saturação de água nesses ma-

teriais leva a outros problemas, como a perda de capacidade estrutural das camadas inferiores e de materiais finos por lavagem e degradação da interação asfalto-agregado. Materiais asfálticos são inimigos de água. Ao entrar, a água levanta o filme de asfalto e o descola da pedra. É o que chamamos de dano induzido por umidade. O concreto asfáltico tem resistência normalmente a este tipo de dano em eventos convencionais de chuva, mas estas estruturas não são dimensionadas para ficarem submersas, como na condição em que ocorreu.

Plano de Voo - O pavimento do aeroporto segue este padrão?

Brito - O aeroporto Salgado Filho ainda tem particularidades, como a presença de solos muito deformáveis, como a argila mole. Várias técnicas de engenharia geotécnica foram adotadas para permitir a obra (de ampliação da pista), como a transição dos aterros para diversos viadutos se vale

“

A resposta que se busca é: o que está abaixo do pavimento foi afetado ou não para fazer a reabilitação do pavimento

de máscaras de recalque. Por que isso? Ao longo dos anos, uma estrutura deforma diferentemente da outra - aterro e viaduto -, fazendo com que haja um degrau que precisa ser sistematicamente preenchido por camadas de asfalto para fazer o reencontro das estruturas. A máscara de recalque serve para, quem passe pelo lado, não enxergue este desencontro. É uma técnica simples e eficiente. A pista foi construída em 1940 em pavimento com placa de concreto sobre o tipo de solo da região. Assim, o subleito foi recalçando (deformando) e exigindo sucessivos recapes para manutenção da cota do pavimento. Essa estrutura tem hoje cerca de 30 centímetros (de espessura) de sucessivos recapes que se aproximam de uma mistura tratada com asfalto, semelhante a um pré-misturado a quente.

Plano de Voo - Qual é o efeito da água em cima da pista?

Brito - O que se pode dizer no momento é que os danos podem não ser apenas superficiais. É necessário investigar a estrutura como um todo. A competência de resistência à carga é distribuída em diversas camadas (revestimento, base, sub-base e subleito). Entender o efeito da água nessas camadas irá ditar o impacto da inundação. A gente vê algumas áreas com trincas, que são estrias no pavimento, principalmente quando a pista está molhada ou logo que seca. Essas trincas ficam mais evidentes (quando se quer ver trinca em pavimento, basta molhar). Na PPD (Pista de Pouso e Decolagem), tem pavimento de boa qualidade, onde foram feitas as intervenções. Um outro aspecto relevante é a macrodrenagem. Foram instaladas bacias de retenção de água, a partir de 2018, em função das obras de ampliação da pista. Foram duas ampliações do traçado na história do aeroporto. O primeiro tinha 1,4 mil metros. Depois passou a 2,2 mil metros. Na terceira, feita pela Fraport, a extensão chegou a 3,2 mil metros. Se compararmos o entorno do aeroporto (acessando, por exemplo, imagens do Google Earth de 1985), percebe-se um aumento de área impermeabilizada ao Sul do aeródromo, o que deve ter gerado possíveis mudanças nas condições de macrodrenagem. Esta deve ser uma das preocupações.

Plano de Voo - O que é a área impermeabilizada?

Brito - Área construída. Tudo



TÂNIA MEINERZ/JC

Aeroporto foi fechado em 3 de maio e agora busca as medidas para recompor condições para pousos

que tem construção, a água não entra mais. Por isso, também foram implantadas bacias de captação para fazer a retirada da água e que foram instaladas a Sul e Nordeste do Salgado Filho. A engenharia permite que se faça as correções. Não significa que não é possível ter aeroporto naquele local. A maior parte dos complexos aeroviários ficam em áreas extremamente adensadas. A drenagem de Porto Alegre, que está em foco agora, já vem sendo muito discutida.

Plano de Voo - Que testes estão sendo feitos?

Britto - O laboratório está fazendo ensaios das camadas de pavimento. É uma parte dos testes necessários para diagnóstico. Existem dois tipos de diagnósticos que a empresa está trabalhando. Um deles envolve os ensaios destrutivos, quando se retira uma amostra da pista com broca, abre-se e se enxerga como está. São abertos buracos para sondagem, que depois são fechados. Existem também os ensaios não destrutivos, que são os mais usados para monitoramento de estruturas. Um deles é o HWD (heavy weight deflectometer) para avaliar as deformações do pavimento, que deve ser feito inclusive por obrigação contratual. Serão feitos os dois tipos. Estamos recebendo os materiais para testes, mas ainda não temos resultados. A coleta é de partes boas e ruins do asfalto, o que se sabe que pode ter algum problema prévio para verificar como estão. Precisamos de uma amostragem representativa da pista. As frações compreenderão todas as camadas asfálticas. São diâmetros de 15 centímetros e se faz um corpo de prova. Isso é levado ao laboratório.

Plano de Voo - Quanto tempo levará para termos resultados?

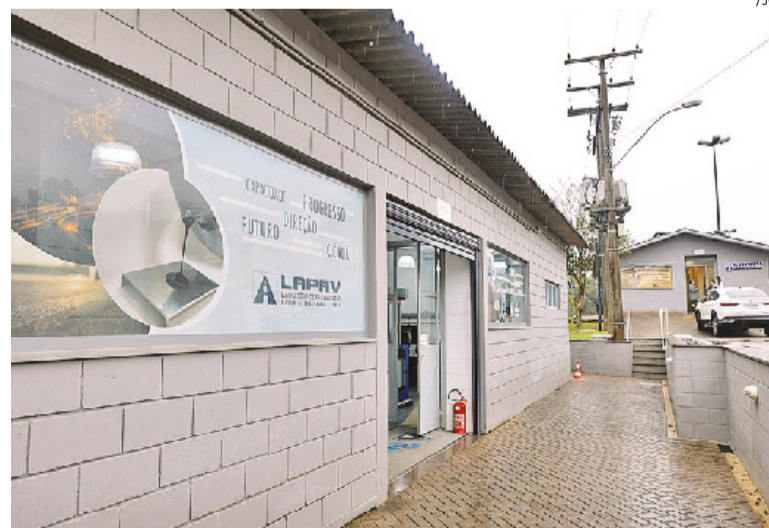
Britto - Tem ensaio de algumas horas e outros que podem levar meses. Tudo depende dos testes que eles precisam e do tempo disponível. A expectativa é ter uma série de resultados preliminares, que, talvez, sejam suficientes para fazer o diagnóstico. Tudo vai depender desses primeiros resultados e dos ensaios não destrutivos. É uma combinação de campo e laboratório. À medida que os resultados vão saindo já estão sendo analisados. Não vai se esperar prazo para ter esses resultados. Vamos fazendo de forma contínua, complementando e discutindo até o momento que eles estejam confiantes de que os testes são suficientes. Por que leva tanto tempo? Se são mil ensaios, não se faz em um dia, pois se tem um equipamento. Este é o principal ponto. Existem alguns ensaios que levam dias, como a extração de ligante para saber o quanto de asfalto tem no material. Faz-se lavagem desse material com solvente. Em outros, é preciso preparar a amostra, peneirar, secar e colocar na umidade correta e adicionar material, como cimento asfáltico, e também é necessário esperar esfriar e desmoldar. Isso tudo leva horas ou até mesmo mais de um dia. Nos ensaios que a Fraport está demandando, as amostras precisam ser retificadas. Cortamos as camadas, secamos o corpo de prova e levamos para o ensaio.

Plano de Voo - Ter o laboratório na Ufrgs, "quase ao lado do aeroporto", é uma vantagem?

Britto - O Laboratório de Pavimentação da Ufrgs é uma das âncoras no Brasil em instituições federais. Somos o único que temos equipe de qualidade, com processo de acreditação do Inmetro que abrange alguns ensaios.

Temos acreditação pela norma ISO 17.025 para um limitado escopo. Alguns ensaios a serem feitos para a Fraport são acreditados. Isso é relevante em um problema dessa magnitude, pois se precisa de resultados que não tenham viés, além da confiança na instituição onde está sendo feita. Entendemos que isso claramente ajuda a fomentar a discussão e o conhecimento, pois estamos tratando de material de alta tecnologia e participando de um processo complexo, como a reconstrução de uma pista de um aeroporto. É um aspecto científico e relevante para a universidade e esperamos relatar este caso, pois não existem muitos como esse no mundo. Temos participado de diversos eventos sobre resiliência de infraestrutura. Muitos pesquisadores nunca passaram por uma situação como essa. O que vivenciamos aqui, do ponto de vista científico, é uma oportunidade de conhecimento que precisamos ajudar outros lugares para que isso não aconteça ou seja mitigado.

Plano de Voo - Muitos questionam por que é tão demorado



Laboratório recebe amostras para avaliar danos gerados pela cheia

para refazer ou consertar a pista.

Britto - O problema não é só a pista, que pode nem ser o caminho crítico. Sim, é uma grande obra e significativa, mas há também a questão dos instrumentos aviônicos que não são equipamentos de prateleira, que são importados, e muitos são personalizados para a pista e isso leva tempo. Estamos também falando de uma pista de um aeroporto de categoria internacional para receber aeronaves de grande porte, e a qualidade de planicidade da pista precisa atender a enormes exigências internacionais. Os groovings, as ranhuras na pista para escoar a água da chuva, precisam ser feitos em um asfalto com determinada qualidade para poder recortar a superfície.

Plano de Voo - Solo encharcado pode ser um complicador para a restauração?

Britto - Minha resposta mais óbvia é que seria fundamental. Não tem como finalizar a avaliação, se o pavimento não está na condição que se precisa para conhecer. Não se trata de pavimento novo, mas de reabilitação. Se fosse arrancar tudo e fazer de novo, conseguiria trabalhar em solo encharcado. A engenharia tem solução para isso. Arrancar tudo é muito custoso em valor e tempo. Estamos amarrados à estrutura que tem embaixo para fazer o projeto. Mas conhecendo a umidade e os problemas que ocorrem, consegue-se interpretar os resultados, o que permite o processo de diagnóstico. Entender adequadamente a condição do que está embaixo pode limitar a extensão e o tempo para o diagnóstico final.

Plano de Voo - Quatro a cinco meses é tempo razoável para fazer a reabilitação?

Britto - Não tenho experiência. Poucos passaram por este tipo de situação. Não consigo falar em tempo. Conheço casos de volumes convencionais. Uma pista de dois quilômetros: quanto tempo leva para pavimentar ou reabilitar? Se tem projeto, pode



Abre-se demanda por novos estudos e pesquisas sobre infraestruturas resilientes capazes de lidar com problemas climáticos

ser rápido. Se tem contratos, insumos, ou seja, tudo para fazer. É uma cadeia de produção. O projeto neste momento depende dos ensaios. Depois precisa ter os insumos para a execução de forma adequada. A Fraport, possivelmente, já está estudando um pavimento de qualidade adequada para enfrentar as situações recentes. O terceiro aspecto é ter mão de obra disponível, sendo que o Estado está demandando uma série de reconstruções de infraestrutura. Concessionárias e prefeituras estão demandando muito pessoal. Projeto, insumos e mão de obra qualificada e, depois disso, precisa atender aos padrões internacionais. A Fraport já fez movimentos para agilizar, como, logo que aconteceu o evento, acionar fornecedores, como nós. Antes mesmo de a água baixar, tivemos reunião com a empresa começando a discussão sobre soluções. Eles estão trabalhando muito. Eles estão sendo prudentes com o que se tem pela relevância da obra. Não se pode liberar um aeroporto como se fosse uma condição de guerra. Se acontecer um acidente com uma aeronave, certamente, não será justificável ter se corrido com o processo de reabertura. O primeiro voo que for pousar novamente no Salgado Filho precisa ter condições adequadas de segurança.

Plano de Voo - O que simboliza este estudo para o Lapav?

Britto - Isso nos insere na discussão mundial sobre as mudanças climáticas. Em muitos lugares do mundo, discute-se os impactos nas infraestruturas. Abre-se uma nova demanda de novos estudos e novas pesquisas sobre infraestruturas resilientes capazes de lidar com estes problemas climáticos. O que sofremos poucos tiveram registro no mundo e, talvez, não nessa magnitude, mas teremos muita história para contar. A universidade está se mantendo dentro de equipes de discussão para transmitir aos alunos e formar engenheiros mais capazes no tema de resiliência climática.

RETOMADA

Fetransul defende linhas de crédito acessíveis

Presidente da entidade destaca que o setor é composto por 30 mil pessoas e emprega 165 mil colaboradores

Cláudio Isaías
isaiasc@jcrs.com.br

Composto por 30 mil empresas que empregam 165 mil pessoas, o setor das empresas de logística e de transporte de cargas no Rio Grande do Sul espera o oferecimento de linhas de crédito acessíveis para que o setor possa fazer a retomada diante da maior catástrofe climática que atingiu o Rio Grande do Sul.

O presidente da Federação das Empresas de Logística e de Transporte de Cargas no Rio Grande do Sul (Fetransul), Francisco Carlos Gonçalves Cardoso, avalia que, nesse momento, é importante o apoio do governo federal, garantindo linhas de financiamento.



TÂNIA MEINERZ/JC

Cardoso enfatiza importância de recursos para reconstrução de empresas

“Queremos preservar empresas para manter empregos, mas também queremos reerguer o Estado”, afirma, observando a importância do crédito nesse cenário.

Segundo Cardoso, faz todo o sentido que empresas que estão em áreas que alagaram tenham acesso a linhas para financiar a

reconstrução. Porém, conforme o presidente da Fetransul, a linha de crédito para compra de equipamentos e capital de giro também precisa chegar às empresas que estão em cidades que chegaram a situação de calamidade ou emergência. “Eu defendo linhas de crédito para todo o Rio

Grande do Sul”, resume.

Há empresas de logística e transporte que estão sediadas em regiões do Rio Grande do Sul que não foram tão afetadas, mas seus negócios dependem do Vale do Taquari e da Região Metropolitana de Porto Alegre, exemplifica o dirigente da Fetransul.

Por isso, para Cardoso, os governos federal e estadual, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e Conselho Monetário Nacional precisam repensar também as linhas de financiamento para empresas que não foram atingidas diretamente pelas enchentes nas suas sede ou nos seus caminhões. “Porém, podem ter sido atingidas no faturamento ou nos seus custos, porque teve que alterar rotas”, observa.

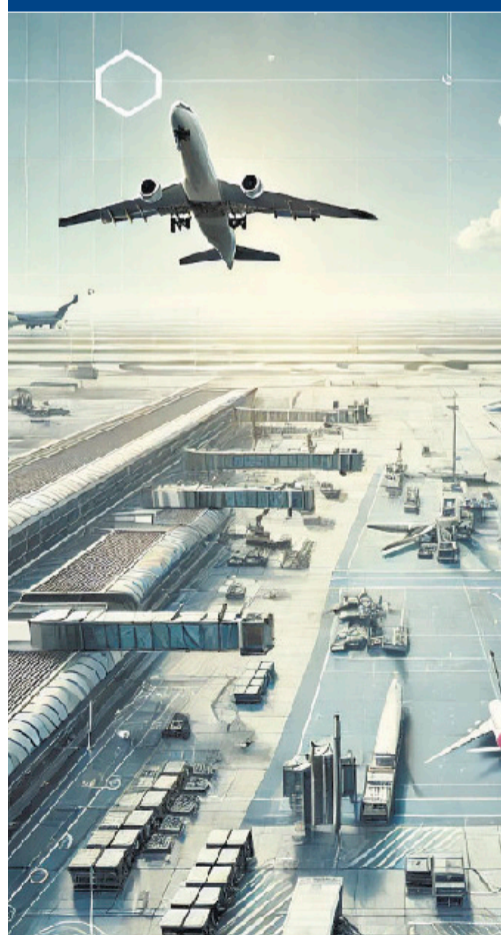
Em relação a questões importantes para o setor que serão discutidas no segundo semestre, o presidente da Fetransul destaca, no âmbito dos impostos, a

regulamentação da reforma tributária e a desoneração da folha de pagamento.

Cardoso destaca ainda um ponto importante na área trabalhista, relativa ao julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF) sobre a Lei do Motorista (Lei 13.103) – a análise do caso está agendada para agosto. Outro ponto que preocupa o setor de logística e de cargas do Estado são as condições das rodovias gaúchas. “Um levantamento da CNT aponta que seriam necessários R\$ 27 bilhões para reconstruir as estradas no território gaúcho”, comenta o dirigente.

O presidente da Fetransul analisou esses temas durante visita ao **Jornal do Comércio** na quinta-feira passada, quando esteve acompanhado pelo coordenador da Comissão de Infraestrutura da Fetransul, Paulo Ziegler. Os dirigentes foram recebidos pelo diretor-presidente do JC, Giovanni Jarros Tumelero.

Sindiatacadistas RS
Sindicato do Sistema Comércio



PROTEÇÃO DO SALGADO FILHO CONTRA NOVAS CHEIAS DEVE SER PRIORITÁRIA

A adoção de medidas de proteção do Aeroporto Salgado Filho com bombas e barreiras, para impedir novos alagamentos, e a concentração de investimentos no Aeroporto Vila Oliva em Caxias do Sul são mais prioritárias do que a construção de um novo aeroporto na região metropolitana de Porto Alegre, segundo avalia o vice presidente do Sindicato do Comércio Atacadista de Produtos Químicos para Indústria e Lavoura e de Drogas e Medicamentos de Porto Alegre, Arno Gleisner. O dirigente diz esperar ainda que o contrato com a atual concessionária (Fraport) esteja suficientemente claro para permitir uma rápida interpretação e solução de eventuais pendências da concessão, que vinha trazendo ótimos resultados

para o Estado. Avalia que o fechamento do Salgado Filho tem consequências negativas no transporte de passageiros e de cargas. Para o setor atacadista, o prejuízo é mais significativo no de passageiros, atrasando e encarecendo viagens necessárias para contatos com clientes e fornecedores. Embora o impacto seja mínimo no conjunto dos atacadistas, algumas empresas do setor podem trabalhar com produtos que, por suas características, valor ou urgência na exportação ou importação, utilizem o modal aéreo. Neste caso, a presente necessidade de utilizar o modal rodoviário para a conexão com aeroportos de outros estados é fator de demoras e elevação de custos, conclui Gleisner.

Jornalista Responsável: Valter Todt

PROGRAMA Qualificar

A agenda de eventos do Programa Qualificar está de volta! Confira as próximas datas:

Não perca os próximos cursos:

- **02/07 - Analista de Logística:** Módulo Administração de Depósitos/Almoxarifados
- **09/07 - Workshop** Sistema da RFB - Receita Federal do Brasil SPED
- **15/07 - Workshop** Gestão de Processos e Metodologias Ágeis
- **23/07 - Workshop** Planejamento Estratégico na Prática
- **30/07 - Workshop** Como Vender Mais Valor e Não Preço
- **13/08 - Analista de Logística:** Módulo Administração de Materiais e Estoques
- **21/08 - Workshop** Liderança e Gestão de Pessoas
- **13/08 - Analista de Logística:** Módulo transporte e Distribuição de Mercadorias

SIGA NOSSAS MÍDIAS SOCIAIS E FIQUE LIGADO NAS NOVIDADES

SINDIATACADISTAS.COM.BR @SINDIATACADISTASRS SINDIATACADISTAS /COMPANY/SINDIATACADISTAS

Garanta a sua vaga e confira a programação completa em www.sindiatacadistas.com.br