

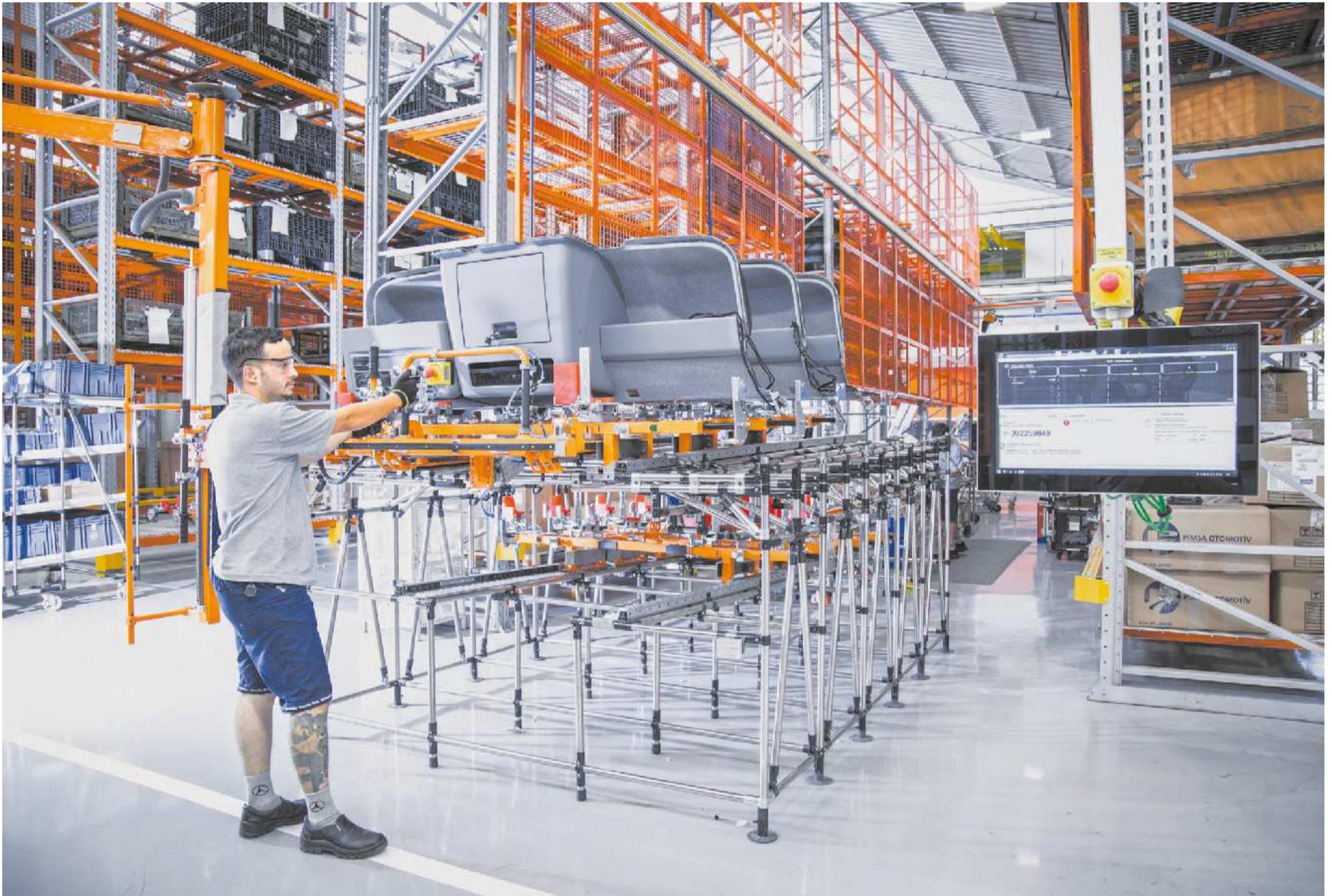
JC Logística 18 anos

Nº1 - Ano 19

Porto Alegre, terça-feira, 31 de agosto de 2021

≡ Reportagem especial

MERCEDES BENZ/DIVULGAÇÃO/JC



Logística 4.0

Um salto para o futuro

Ao completar 18 anos de circulação, o caderno JC Logística mostra, em uma reportagem especial, as transformações que a tecnologia tem gerado nos modos de produção. A Logística 4.0 impõe velocidade, ganho de eficiência, redução de custos e disponibilidade tecnológica como fatores essenciais para a competitividade no mundo atual.

Páginas 3 a 8



JC Logística celebra 18 anos atento às transformações

Cristiano Vieira, editor de Economia
cristiano.vieira@jornaldocomercio.com.br

Em 28 de agosto de 2003, o **Jornal do Comércio** deu início ao caderno JC Logística, referência na publicação de reportagens sobre o tema no Rio Grande do Sul. Ao comemorar 18 anos nesta edição, apresentamos ao leitor uma extensa reportagem sobre a Logística 4.0, que já está mudando por completo o mundo dos transportes ao revolucionar os sistemas de produção por meio da tecnologia.

Nestes 18 anos, foram publicadas cerca de 940 edições do caderno, abordando os mais diversos temas, como estradas, aviação, transporte rodoviário e urbano, ferrovias, terminais portuários, feiras e congressos do setor, infraestrutura em geral e logística reversa, para ficar nos assuntos mais comuns. Não faltaram também entrevistas com executivos e dirigentes do setor logístico. Na primeira edição (reprodução ao lado), a lentidão nos embarques em portos e aeroportos ganhava destaque.

Ao atingir a maioria, o caderno JC Logística segue atento à economia gaúcha e brasileira, sem esquecer das questões globais. A pandemia de coronavírus continua a impactar nossa sociedade nos mais diversos aspectos, e é uma das responsáveis pelo boom do comércio eletrônico visto no ano passado: o Brasil registrou forte alta de 68% no e-commerce frente a 2019, com receita total de R\$ 126 bilhões, segundo a Associação Brasileira de Comércio Eletrônico (ABComm).

Com o fechamento de parte do comércio físico e o isolamento social, muitos consumidores adquiriram produtos online pela primeira vez. Segundo a ABComm, foram mais de 301 milhões de compras pela internet, com um valor médio de R\$ 419,00.

Essa explosão do e-commerce repercutiu fortemente na logística, com empresas investindo em gigantescos Centros de Distribuição (CDs) para atender aos pedidos no menor tempo possível. Transportadoras, por sua vez, também aumentaram a frota de caminhões, não apenas para entregar os produtos ao consumidor final (last mile), mas

para transportar as mercadorias Brasil a fora. Muitos veículos já são elétricos e menos poluentes.

A ABComm estima que 20,2 milhões de consumidores realizaram pela primeira vez uma compra pela internet em 2020 e que 150 mil lojas passaram a vender também por meio das plataformas digitais. Analistas avaliam que este movimento deve seguir forte, por mais que a vida pós-pandemia possa voltar ao novo normal.

Para as empresas, a Logística 4.0 passa a ser o principal indutor dessa cadeia de valor. Quem não investir em tecnologia e na integração de processos encontrará dificuldades pelo caminho, conforme especialistas do setor e executivos entrevistados nesta edição.

Existem, ainda, outros problemas que são velhos conhecidos, como a deficiente malha rodoviária do Brasil, o custo elevado de insumos, como diesel, e o frete elevado, por exemplo. Outro desafio é implementar a logística reversa, viabilizando a coleta de resíduos sólidos, a fim de proporcionar o reaproveitamento ou o descarte adequado dos itens.

Também o monitoramento das frotas em tempo real deixou de ser um luxo para virar uma necessidade. Somente no ano de 2019 (dados mais recentes) as perdas decorrentes do roubo de cargas somaram cerca de R\$ 1,40 bilhão, segundo a pesquisa divulgada pela Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística). Além da perda financeira, esse é um elemento que afeta o relacionamento com clientes e gera um cenário de insegurança. Aqui, mais uma vez, a Logística 4.0 exerce um papel essencial nas soluções de monitoramento.

Mas não é possível pensar em sistemas integrados de logística sem internet de qualidade. O Brasil está próximo de adotar a tecnologia 5G, cujo leilão está previsto para ocorrer em outubro deste ano. O 5G deverá causar uma verdadeira revolução econômica, com a Internet das Coisas (IoT) cada vez mais presente nas cidades, por exemplo. E será importantíssimo para pavimentar o caminho da logística brasileira, que busca maior competitividade no mundo globalizado.



Reportagem especial

Avanço tecnológico faz da logística diferencial competitivo

Logística 4.0 agiliza processos internos e exige atualização das empresas

Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldocomercio.com.br

A modernização, automação e digitalização de processos estão se difundindo em diversos campos da economia e a logística não é exceção. Essa evolução, também chamada de logística 4.0, é algo que precisa ser acompanhado pelas empresas do setor, caso contrário a perspectiva é de perda de mercado, de competitividade ou até mesmo do encerramento das atividades.

O presidente da Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura, Paulo Menzel, considera que esse novo cenário deriva de uma necessidade provocada pela indústria e pelo agronegócio. “Não é mais possível se fazer logística aos moldes que se fazia antigamente”, sustenta o dirigente. Ele argumenta que as pontas do mercado, o vendedor e o comprador, entenderam que há um elo importante

entre esses extremos que é, justamente, a logística. Menzel destaca que, agora, a prática é vista como uma parte da operação em si.

“Até pouco tempo, se negociava tudo em volta de quem comprava e quem vendia, e se chamava alguém para levar a mercadoria até o destino. Hoje, a logística é um fator crucial”, comenta o integrante da Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura. O dirigente salienta que a logística não é uma “solução de prateleira” e quase sempre tem um DNA personalizado para cada cliente. “Quem não seguir a evolução tecnológica, fatalmente sairá do mercado”, reforça Menzel. Um dos pontos essenciais nesse contexto, segundo o presidente da Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura, é a rastreabilidade das mercadorias, da sua origem ao destino.

Ele acrescenta que os marketplaces, que comercializam os mais diversos tipos de artigos em um mesmo lugar, transformaram os produtos em uma espécie de commodities. “Você encontra o mesmo item no Magazine Luiza, Amazon, Mercado Livre - o consumidor já não compra pelo produ-



MERCEDES BENZ/DIVULGAÇÃO/JC

Conectividade entre máquinas, sistemas e produtos gera redes inteligentes na cadeia de suprimentos

to, ele levando em conta o tempo de entrega”, comenta o dirigente. O prazo para uma encomenda chegar ao cliente vem caindo vertiginosamente. Isso obriga ainda mais as empresas a aprimorarem seus processos logísticos.

O head da HRM Logística Consultoria & Treinamento, Hélio Meirim, considera que, neste novo mundo da logística, fez-se necessário uma adequação nos modelos

de negócios, que passaram a demandar processos mais enxutos, ágeis, personalizados, com possibilidades de transações digitais (informação, escolha, compra, pagamento, troca) e que possibilitem uma experiência cada vez melhor aos clientes. De acordo com Meirim, a logística 4.0 baseia-se na conectividade entre máquinas, sistemas e produtos, possibilitando às empresas criarem redes in-

teligentes ao longo de sua cadeia de suprimentos.

Segundo ele, para muitos estudiosos, a logística 4.0 é a nova ordem mundial para ter competitividade no comércio global. “É da porta da fábrica para fora, até o consumidor, onde está o maior desafio a ser enfrentado para se ter uma logística correspondente aos ganhos de produtividade na fabricação”, argumenta o dirigente.

Crise gerada pela pandemia de Covid-19 antecipa investimentos estratégicos das empresas

Para o head da HRM Logística Consultoria & Treinamento, Hélio Meirim, a pandemia de coronavírus parece ter acionado o botão de “avanço rápido” no setor logístico. O crescimento acelerado do e-commerce no Brasil, a intensificação da digitalização e a necessidade de ser cada vez mais ágil na resposta aos clientes fizeram com

que várias empresas adiantassem a implementação da logística 4.0.

Os próximos passos, prevê Meirim, serão o aumento do uso de robôs autônomos na área de produção e armazéns e do emprego da IoT (internet das coisas), possibilitando que máquinas e equipamentos realizem a troca de informações entre si, em tempo

real. Além disso, a utilização das impressoras 3D possibilitará um novo rearranjo dos processos produtivos. A realidade aumentada também será cada vez mais presente nas apresentações de itens, imóveis e outros, possibilitando assim que consumidores tenham a sensação de experimentação sem precisar se deslocar até o lo-

cal onde o artigo se encontra.

Nas questões relacionadas às entregas, principalmente as da “última milha” (quando chega ao cliente), Meirim antecipa que veremos ver o uso crescente de lockers, envio por veículos autônomos e drones (que passam a ser usados ainda na realização de inventário e apontamento de produção). Sobre

os impactos nos postos de trabalho com a modernização de equipamentos e processos, o dirigente pondera que a implementação de uma nova tecnologia traz mudanças nas formas como as atividades são efetuadas e, na logística, isto não deverá ser diferente.

Leia mais na página 4

PLUS



JC Logística chega à maioria.

O Jornal do Comércio se destaca por editar há **18 anos** o único caderno semanal de Logística da imprensa gaúcha. Ao conferir este espaço exclusivo, o JC reafirma a sua vocação editorial voltada aos setores que movem a economia do RS.

Parabéns Equipe JC Logística!



Reportagem especial

Dimed prevê modernização em CD de Eldorado do Sul

DIMED/DIVULGAÇÃO/JC

Atualmente, o tráfego de informações sobre compras e processos de armazenagem é realizado de maneira digital

O Centro de Distribuição (CD) do Grupo Dimed, em Eldorado do Sul, inaugurado em 2014, é um dos complexos que vêm intensificando o emprego de ferramentas da logística 4.0. Atualmente, o tráfego de informação de compras de mercadoria, processos de warehouse (armazém), entregas e pedidos dos clientes são totalmente digitais e gerenciados em plataformas que permitem geração rápida de dados para a tomada de decisão. Para 2022, a controladora da Panvel Farmácias prevê ainda a implantação de um armazém auxiliar no complexo gaúcho.

O diretor adjunto de Logística do Grupo Dimed, Diego Flores, informa que a nova estrutura contará com tecnologia de empilhadeira de armazenagem trilateral a fim de verticalizar o estoque e reduzir o uso de área e a implantação de um sistema mais preciso e complexo de rastreabilidade de produtos em nível unitário via código data matrix (bidimensional). Conforme Flores, a logística é uma área muito estratégica para a Panvel e ampara a condição da empresa como a rede de farmácias mais rápida do Bra-



Estrutura logística permite que mais de 55% das entregas ocorram em até duas horas após a compra em sistemas da rede Panvel

sil na entrega de medicamentos, com mais de 55% das entregas feitas em até duas horas.

“O grande desenvolvimento ainda será voltado a criar experiências diferentes dentro do e-commerce, objetivando facilitar o processo de compra do cliente”, afirma o dirigente. Outro ponto destacado por ele é a utilização de tecnologias e processos sustentáveis e que reduzam os impactos ao meio ambiente. Para Flores, as

possibilidades no campo da logística são grandes e variadas. Ele lembra que o mercado de tecnologia cresce exponencialmente no mundo. “Porém, como todo projeto, o custo e o benefício devem ter uma relação saudável para que seja viável para o investimento de capital”, alerta.

Em 2021, o Grupo Dimed finalizou o projeto de um novo CD em São José dos Pinhais (PR), que teve aporte de R\$ 25 mi-

lhões, com 48 estações de trabalho que utilizam tecnologia de pick by light (sistema de separação por luzes). “Até o final deste ano, também deveremos implantar o nosso portal de agendamento de cargas oriundas dos nossos fornecedores e passar a utilizar o sistema eletrônico de monitoramento de temperatura e umidade dentro dos nossos CDs”, antecipa Flores.

Hoje, conforme o diretor ad-

junto de Logística do Grupo Dimed, o custo de automações ainda é alto. Contudo, ele acrescenta que as empresas brasileiras competitivas no mercado olham esta questão de modernização como fator de diferencial e de excelência em serviços. “Mas, o País ainda tem um longo caminho para percorrer no entendimento de que investir em tecnologia e modernização gera muitas oportunidades”, considera.

Sistema Fetransul planeja lançamento de startup

Não são apenas as companhias logísticas que estão buscando o seu aprimoramento, as instituições que representam o setor também estão atrás dessa meta. O Sistema Fetransul (Federação das Empresas de Transporte e Logística do Estado do Rio Grande do Sul), por exemplo, está organizando a elaboração de uma startup ligada à entidade para desenvolver ações dentro da ideia da logística 4.0.

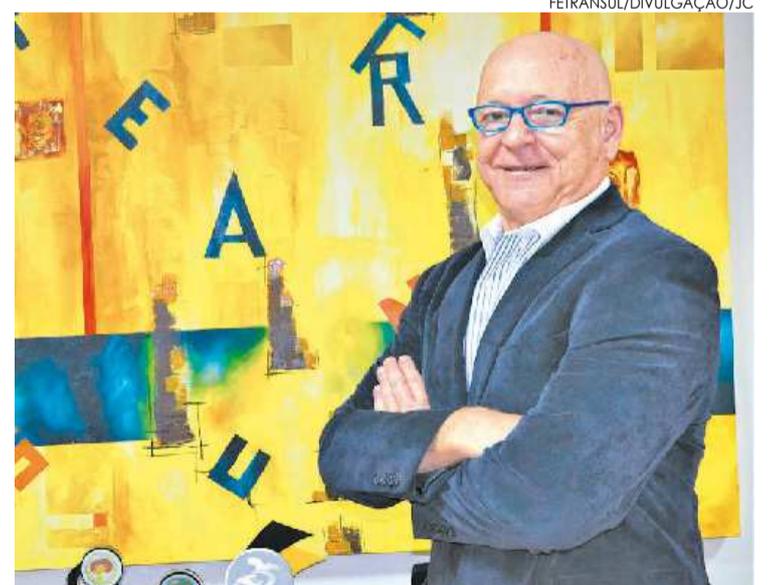
“Estamos em fase de confecção do acordo com o Instituto Caldeira para que tenhamos um ponto lá dentro”, informa o presidente do Sistema Fetransul, Afrânio Kieling. O objetivo é materializar a iniciativa ainda neste ano. O Instituto Caldeira é uma associação sem fins lucrativos que conecta empresas,

universidades, startups e diferentes interessados na transformação digital dos seus negócios. Kieling enfatiza que a logística 4.0 tem evoluído muito no País. Porém, o dirigente comenta que as companhias que possuem mais recursos, avancem mais rapidamente. “Porque o investimento em tecnologia é prioridade”, destaca.

Outra ferramenta de aprimoramento citada pelo empresário e que foi viabilizada recentemente pelo governo federal, contando com o apoio do Sistema Fetransul na sua construção, é o Documento Eletrônico de Transportes (DT-e). Essa documentação será gerada antes da execução da operação de transporte de carga e tem como função unificar, reduzir e simplificar dados e informações,

além de registrar e caracterizar cada operação logística. “É algo fantástico e futurista, pois diminui burocracia e aumenta a agilidade dos processos, fica tudo eletrônico” destaca Kieling. Para ele, trata-se de uma grande conquista do setor de transportes, que aumentará a produtividade das empresas que atuam no segmento.

Para o presidente do Sistema Fetransul, a logística 4.0 envolve a transformação digital e já é possível visualizar a versão 5.0 do tema, onde haverá cada vez mais o uso de máquinas, como drones, para agilizar as entregas de mercadorias. Porém, uma evolução que é mencionada no cenário mundial, para Kieling ainda irá demorar a ser adotada no Brasil: a utilização de caminhões autôno-



FETRANSUL/DIVULGAÇÃO/JC

Afrânio Kieling diz que uso de máquinas como drones aumentará

mos. Um dos obstáculos, de acordo com Kieling, seriam as precárias condições das estradas nacionais. No entanto, o que o dirigente vê como uma tendência são os pedágios co-

brados eletronicamente, sem a necessidade de o motorista parar em algum ponto físico e com a cobrança sendo feita proporcionalmente ao trecho percorrido nas rodovias.

≡ Reportagem especial

Tecon Rio Grande projeta novo plano de automatização

Projeto para tornar o terminal mais inteligente está em planejamento e deve ocupar os próximos cinco anos

Depois de nos últimos cinco anos já ter aplicado mais de R\$ 30 milhões em tecnologia para modernizar seu processo logístico, o Terminal de Contêineres (Tecon) Rio Grande fará um estudo para implementar a automatização da operação dos guindastes e caminhões que operam no pátio da estrutura. “Estamos vendo fornecedores e tecnologia para calcular o tamanho do investimento que será preciso, é um enorme projeto para os próximos cinco anos”, adianta o gerente de TI do Tecon Rio Grande, Giovanni Phonlor.

O dirigente considera que a introdução do conceito 4.0 é para simplificar o processo logístico de ponta a ponta. Para isso, é preciso tomar algumas medidas como a digitalização de informações e automações que facilitem e deixem o transporte da carga mais transparente. Phonlor salienta que a Wilson Sons, a controladora do Tecon Rio Grande, tem aposta na tecnologia há algum tempo. Na área de terminal de contêineres, por exemplo, foi investido em um sistema inteligente de operação chamado Navis.

Trata-se de uma solução que controla a “vida” de um contêiner dentro do terminal, desde o momento em que ele entra no complexo, via modal ferroviário, rodoviário, marítimo ou hidroviário, e indica, através de algoritmos in-

teligentes, a melhor posição para esse contêiner ficar no pátio e ser posteriormente embarcado. A tecnologia também permite gerir a frota interna dos caminhões, possibilitando que os veículos façam os caminhos mais curtos e lógicos para economizar pneus e combustível, além de ter uma operação otimizada. Os RTGs (Rubber Tyre Gantry Crane - guindaste de pórtico sobre pneus) e os guindastes de cais do Tecon Rio Grande são outros equipamentos controlados pelo sistema. “Isso abrange a ordem de carregamento, qual a forma mais eficiente e a velocidade de carga”, detalha Phonlor.

Outra iniciativa adotada na estrutura rio-grandina foi o “gate automático”, que envolve o atendimento aos caminhões que chegam ao complexo. Em 1997, quando o



JORGITO SANTOS/DIVULGAÇÃO/JC

Operação de contêineres já conta com um sistema inovador

terminal iniciou suas operações, havia cerca de 35 pessoas atuando nos três turnos e auxiliando os caminhoneiros para que esses profissionais pudessem entrar para deixar ou pegar um contêiner. Essa operação foi automatizada, através de nove quiosques de autoatendimento. Phonlor comenta que, anteriormente, o atendimento de um caminhoneiro levava em média de três a quatro minutos e hoje é entre 20 a 30 segundos. Atualmente, o Tecon

opera com cerca de 1,5 mil caminhões diariamente.

Também foi implantada a digitalização de informações na área de manutenção através de um aplicativo para smartphones em que profissionais como mecânicos, eletricitas e borracheiros já sabem das suas demandas pelo aparelho celular. A solução permite ainda monitorar a performance desses funcionários.

Leia mais na página 6

SUA SOLUÇÃO
EM LOGÍSTICA
**ESTÁ
AQUI!**



A TW Transportes tem serviços a partir da **sua necessidade.**

FRACIONADO

MERCOSUL

ARMAZENAGEM

PRODUTOS PERIGOSOS

TRANSPORTE DEDICADO



www.twtransportes.com.br

≡ Reportagem especial

Transporte dentro das cidades deverá se desenvolver mais

Tecnologia 5G deverá favorecer o rastreamento de cargas, com acompanhamento em tempo real

Se a transformação da logística é um fato sem volta, o modo e a velocidade dessa evolução dependerão do segmento abordado. Os grandes centros urbanos deverão apresentar diferenças dentro desse cenário em relação ao transporte feito por longas distâncias, sendo bem mais rápidas as modificações nas cidades.

Para o vice-presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística no Estado do Rio Grande do Sul (Setcergs) e diretor comercial da Tomasi Logística, Diego Tomasi, na atividade dentro dos municípios os investimentos serão concentrados em veículos elétricos, menores e menos poluentes. Além disso, drones deverão ser utilizados no trabalho de entrega de produtos, assim como aplicativos. Já no deslocamento de maiores trajetos, o desenvolvimento tecnológico deverá ser um pouco mais lento, porque, por exemplo, um veículo elétrico teria dificuldades quanto a locais e tempo para reabastecimento. Tomasi acredita que operações dessa natureza deverão focar no uso de soluções para aumentar a segurança do transporte.

O dirigente acrescenta que cargas agrícolas, por exemplo, também têm um perfil mais tradicional, sendo usados em suas

movimentações, muitas vezes, veículos que nem possuem rastreadores para acompanhar a viagem. Porém, ele ressalta que já há aplicativos pelos quais o motorista que vai realizando os embarques atualiza as etapas do procedimento, desde a lavoura até o descarregamento no porto. Ele projeta que a utilização de soluções como essa deverá ficar cada vez mais frequente. “Qualquer processo em que a gente consiga aumentar a visibilidade e a automação da operação, já vai ser uma caminhada rumo à logística 4.0”, defende.

Um dos maiores avanços observados por Tomasi é a possibilidade do acompanhamento do deslocamento de uma encomenda feita. “Hoje, quando compramos qualquer produto no e-commerce, a gente consegue conferir todas as etapas do nosso pedido”, destaca. Esse rastreamento abrange a efetivação da compra, o envio da mercadoria para o centro de distribuição, o encaminhamento para a transportadora e a data de entrega.

O vice-presidente do Setcergs adianta que a tecnologia 5G favorecerá ainda mais o rastreamento das cargas e eventualmente será possível acompanhar em tempo real onde está o veículo com a encomenda feita pelo consumidor. Mas, se o e-commerce tem se desenvolvido de uma maneira célere, para Tomasi ainda há problemas para serem resolvidos na logística mais tradicional, que conecta a indústria aos grandes clientes e centros de distribuição.



Diego Tomasi, vice-presidente do Setcergs, prevê que veículos elétricos irão circular nos centros urbanos

“Nessa área, é preciso investir mais em ferramentas de comunicação e vejo que o Brasil como um todo, nesse sentido, está atrasado”, sustenta.

Já o diretor do Setcergs e presidente da DEX Soluções Logísticas, Roberto Dexheimer, entende que a logística 4.0 se desenvolve paralelamente à revolução industrial, aproveitando tecnologias e conceitos novos. Para o empresário, essa prática sempre trará ganhos como redução de prazos e maior confiabilidade nas informações quanto às entregas feitas e controle de estoque. No entanto, ele considera que o Brasil

ainda possui uma cultura operacional que não é voltada para a inovação. “A gente precisa mudar essa visão, pois há uma grande resistência a mudanças”, alerta o dirigente.

Para o diretor do Setcergs, o País encontra-se em um ritmo mais lento na questão da modernização, se for comparado a nações europeias e aos Estados Unidos. Conforme Dexheimer, muitas ações de atualização observadas no mercado brasileiro são oriundas de empresas multinacionais que trazem as soluções de fora. “Mas quem não se mexer e se modernizar, a tendência é perder

mercado ou até mesmo sair dele, não tem como fugir da implantação da logística 4.0”, adverte.

Uma das inovações adotadas pela DEX Soluções Logísticas foi na área de RFID, ou seja, a identificação eletrônica das cargas. Uma consequência do uso dessa tecnologia foi a redução da necessidade de pessoal em algumas ações. “Determinadas atividades que exigiam de 30 a 40 pessoas, hoje a gente faz com quatro, porque não há necessidade de conferência, pegar caixa por caixa, produto por produto, é possível a identificação por grandes lotes e com 100% de eficiência”, relata.

MARCELO PEREIRA/FOTOKA/DIVULGAÇÃO/JC



Bruno Hacad diz que cobertura de internet ainda precisa evoluir

Modal rodoviário ainda não apresenta inserção tecnológica robusta

A pandemia de coronavírus definitivamente mudou o cenário logístico do Brasil. Apenas em 2020, cerca de 13 milhões de brasileiros compraram online pela primeira vez, informa o diretor de Operações da FreteBras (plataforma de transporte de cargas), Bruno Hacad. Ele enfatiza que o País evoluiu muito, principalmente no que se refere à logística urbana, com novas tecnologias de rastreamento, entregas rápidas, logística reversa e redução de custos no last mile (parte final do percurso). Entretanto, no transporte rodoviário de cargas, o dirigente admite que essa realidade não é bem assim.

“Em uma nação de dimensões continentais, em que apenas

12% das vias estão pavimentadas e só 13% do território nacional possui cobertura de internet 3G, podemos afirmar que na estrada a tecnologia não avançou tanto assim”, pondera Hacad. De acordo com ele, existe muita ineficiência ainda, o que é propício para soluções partindo das logtechs (startups de logística). Ele lembra que a maioria das logtechs estão na área de logística last mile, armazenamento eficiente e logística reversa, iniciativas primordialmente urbanas.

Porém, conforme o diretor de Operações da FreteBras, existe uma procura crescente por novas plataformas de intermediação entre embarcadores e transportadores, um processo que ainda

é muito lento, custoso e ineficaz. “A terceirização digital dos fretes, como chamamos, chega a ser 23% mais barata do que o uso de frotas próprias e a negociação e o fechamento do frete por meio do nosso marketplace passa a acontecer em questão de minutos”, diz Hacad.

Ele reforça que os caminhoneiros, antigamente, tinham que ficar nos postos de gasolina ou nos terminais de carga dias a fio, esperando para ver se aparecia uma carga. Agora, com o uso de aplicativos, o motorista sai para fazer um frete e já vai negociando o de retorno. “Eliminamos essa ineficiência com o uso da tecnologia”, salienta o representante da FreteBras.

≡ Reportagem especial

Indústria de caminhões evolui no processo produtivo

Uso de robôs e caminhões que já saem conectados da linha de produção são hoje uma realidade na indústria

A modernização dentro dos fabricantes de veículos de carga abrange tanto os itens vendidos por essas companhias como também a sua própria forma de produção. A tecnologia foi agregada nas plantas dessas empresas, assim como nos caminhões comercializados para as transportadoras.

O vice-presidente de Vendas, Marketing e Serviços da VW Caminhões e Ônibus, Ricardo Alouche, cita como uma das ações mais recentes e importantes do grupo o lançamento do e-Delivery, o primeiro caminhão elétrico do Brasil, que já sai de fábrica conectado. “Mas, temos iniciati-

vas em diversas outras frentes: somamos à nossa oferta serviços digitais para aprimorar o dia a dia na logística de distribuição, com ganhos efetivos de produtividade”, salienta.

Outro ponto destacado pelo executivo é que todos os caminhões da companhia podem sair de fábrica conectados à telemetria RIO, em que o cliente poderá acompanhar em tempo real desde a saída da unidade, envio para o implementador até o início de operação. “Ou seja, nossos caminhões já estão conectados antes do começo da operação”, reforça o vice-presidente de Vendas, Marketing e Serviços da VW Caminhões e Ônibus.

Já o gerente de Planejamento Logístico da Mercedes-Benz do Brasil, Rodrigo Valverde, diz que a empresa vem fazendo melhorias nas suas plantas, já que a logística tem que andar junto com o



SCANIA/DIVULGAÇÃO/JC

Drone permite ganho de eficiência em unidade da Scania

aprimoramento do ambiente fabril. “A gente não vai rumo à logística 4.0 se não tivermos um processo robusto, um processo Lean (gestão enxuta)”, sustenta Valverde. Entre os pontos fundamentais para se alcançar uma boa logística, o gerente aponta que é preciso

trabalhar de forma integrada, colaborativa e digitalizada.

Valverde acrescenta que o departamento de logística da Mercedes-Benz possui um sistema data lake (lago de dados) onde são coletadas as informações dessa atividade. Uma próxima etapa é

implementar uma inteligência artificial para trabalhar com as informações e observar onde é possível aumentar a eficiência.

Por sua vez, o responsável pela área de Digitalização Logística da Scania Latin America, Raphael Boni, afirma que o grupo também vem atuando com diversas iniciativas de logística 4.0. “Na parte de software, temos as control towers de Inbound e Outbound que fazem os monitoramentos em tempo real de cargas de nossos fornecedores até a Scania, no caso do inbound, e dos produtos acabados até os clientes no Brasil e ao redor do mundo”, destaca.

Em hardware, a Scania aposta também na automatização do processo de inventários via drone (Projeto Mosquito), que tem um ganho em eficiência e segurança dos colaboradores.

Leia mais na página 8

A SUA ENCOMENDA EM QUALQUER LUGAR DO BRASIL.

O Grupo Troca está há quase três décadas entregando agilidade e compromisso através de processos em logística Aérea e Rodoviária. Com alta tecnologia e equipe especializada, oferece projetos adaptados para cada tipo de negócio. Confie em quem oferece segurança e agilidade em logística de primeira classe. Fale com nossos especialistas e entenda como podemos atender sua empresa.

- Referência no Transporte para diversos segmentos
- Cargas completas ou fracionadas
- Projetos flexíveis para cada demanda
- Frota própria e 100% rastreada
- Atendimento especializado em todo o processo
- Rastreabilidade em tempo real
- Alto desempenho no cumprimento de prazos

Leve este diferencial para o seu negócio.
Acesse www.grupotroca.com.br
e conheça a logística de primeira classe

GRUPO TROCA



Reportagem especial

Mercado demanda informações atualizadas e precisas

Gestão em tempo real do deslocamento dos caminhões é hoje maior destaque nos processos da logística 4.0

Uma logística cada vez mais com informações precisas é o horizonte que se desenha para os empreendedores dessa área. Essa situação implica a gestão do transporte em tempo real, acompanhando todas as informações do deslocamento dos caminhões, sabendo onde eles estão e os detalhes das suas cargas, adianta o CEO da operadora BBM Logística, André Prado, que destaca que o mundo tem mudado rapidamente, com um aprimoramento intenso da tecnologia.

“Essa grande alteração que está acontecendo agora na indústria e diretamente na logística é o começo da transformação de co-

mandos e processos, que eram físicos, em digitais”, ressalta o executivo. Ele acrescenta que o grande objetivo da logística 4.0 é usar sistemas para digitalizar a logística e, através dessa medida, oferecer melhores soluções e administrar em tempo real o transporte de mercadorias.

Prado considera que essa prática progrediu bastante. “Normalmente, os veículos têm equipamentos de radiofrequência, que ajudam a localizá-los, melhorando o acompanhamento da operação”, aponta. O executivo comenta que a BBM Logística está digitalizando a sua cadeia inteira, desde a matéria-prima até o cliente final. Essa ação permitirá que seja acompanhada uma atividade de transporte, usando sistemas de inteligência para achar as melhores soluções. Ou seja, os dados são digitalizados e as informações coletadas são tratadas de forma matemática

por pesquisa operacional (método analítico) para otimizar o serviço.

O maior desafio é justamente esse de digitalizar os dados e aprimorar o repasse imediato das informações para o transportador, tornando modelos físicos em virtuais. Prado argumenta que para chegar nesse objetivo é preciso um sistema robusto para trafegar com um volume intenso de dados, a uma boa velocidade. O executivo acrescenta que o “boom” do e-commerce fez as empresas de logística buscarem novas aplicações tecnológicas e inovadoras para trazer soluções integradas e consistentes, que apoiem toda a operação.

Essas respostas disruptivas começam a ser observadas em diversos setores da economia, inclusive em alguns tradicionais e ligados ao meio rural, como é o caso do mercado do leite. O gerente de Delivery da Engineering, Jefferson

de Oliveira Monteiro, assinala que nesse segmento é possível monitorar informações fundamentais sobre o produto como, por exemplo, a temperatura em que está sendo transportado. Ele complementa que o uso da tecnologia libera o motorista do caminhão que leva o líquido para se concentrar na sua função essencial. O próximo passo, segundo Monteiro, é a tecnologia apontar os melhoramentos no serviço que o “olho humano” não consegue captar.

A Engineering é uma companhia de Tecnologia da Informação e consultoria especializada em transformação digital. Um projeto desenvolvido pela empresa envolve a análise de quais pontos de coletas de produtos fazem sentido permanecerem nas rotas dos veículos ou não. Na cadeia leiteira, Monteiro diz que há um grande espaço para modernizar a produção e apresentar soluções, contu-

do é preciso superar algumas desconfianças. “Eu já escutei de uma pessoa que ela preferia comprar uma vaca do que investir em tecnologia”, recorda o gerente de Delivery da Engineering.

Ele argumenta que muitos empreendedores envolvidos com o agronegócio focam na questão da produção e em números quantitativos, e não tanto em questões que podem agregar valor ao item final. No entanto, Monteiro frisa que cada vez mais o pequeno produtor está percebendo esse outro lado. Uma das ações que pode contribuir para o setor é o sensoriamento dos caminhões, que ajuda a evitar que o produto transportado seja fraudado. “A posição geográfica (checando se houve desvios da rota original ou não) é uma forma da gente verificar se aconteceu alguma anormalidade, e outra maneira é a leitura feita por automação”, completa o executivo.

Jornalista Responsável: Valter Todt

MACROPEÇAS COMEMORA 26 ANOS DE ATUAÇÃO



A associada do Sindicato das Macropiças está comemorando os seus 26 anos de atuação, com foco específico na venda direta de fábrica para pequenos, médios e grandes revendedores. Fundada em 1995, é distribuidor nacional Bosch de ferramentas elétricas, com sede em Porto Alegre e Rio de Janeiro. Distribui, igualmente as

linhas Trabalho de lavadoras, Yotto de ganchos e cordas, Tron de ventiladores e Terra de roçadeiras e motosserras.

Liderada por Miguel Pereira Neto e contando com representantes locais e nacionais, além da Central de Televendas para atendimento a revendedores, lojas de materiais de construção,

ferragens, lojas de tintas, supermercados, hipermercados, agropecuárias, bazares e materiais elétricos.

Atua na venda de ferramentas elétricas direto de fábrica das marcas Bosch e produtos das marcas Skil, Dremel, Freud, Acessórios Bosch, Medição Bosch, SIA, Yotto, Tron, Terra e Trabalho.

18 anos encurtando caminhos entre a informação e o leitor!

O Sindicato das Macropiças parabeniza o **caderno Logística do Jornal do Comércio** pelo seu aniversário.

Sindiatadistas RS
Sindicato do Sistema Comércio

SIGA NOSSAS MÍDIAS SOCIAIS E FIQUE LIGADO NAS NOVIDADES!

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