



**II CONGRESSO E IX ENCONTRO BIENAL  
DE LOGÍSTICA E CADEIAS DE SUPRIMENTOS  
E VALOR – MACKENZIE**

**Inovações das tecnologias ativas na gestão de operações,  
logística e cadeias de suprimentos.**

**ANAIS – RESUMOS EXPANDIDOS**

**Universidade Presbiteriana Mackenzie  
MACKLOS – NÚCLEO DE LOGÍSTICA E OPERAÇÕES GLOBAIS SUSTENTÁVEIS  
São Paulo  
2022**

**Comitê do Congresso****Desenvolvedor e coordenador: Roberto Gardesani****Coordenação: Roberto Ramos de Moraes****Comitê Organizador:****Antônio Carlos de Alcântara Thimóteo****Cláudio Luiz Carvalho Lariera****Ester Felix****Marco Antônio Viana Borges****Max Felipe Silva Gonçalves****Natália Varela da Rocha Kloeckner****Nathalie Barbosa Reis Monteiro****Rawflin Bezerra**

## SUMÁRIO

<b>AVALIAÇÃO DO GERENCIAMENTO DA LOGÍSTICA REVERSA E O DESCARTE DOS RESÍDUOS SÓLIDOS EM SUPERMERCADOS DE PICOS-PI. ....</b>	<b>4</b>
<b>ESTRATÉGIA DA COOPETIÇÃO PARA A GESTÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS: UMA ANÁLISE BIBLIOMÉTRICA ENTRE 2010 A 2015.....</b>	<b>5</b>
<b>DIREITO À CIDADE E ACESSIBILIDADE: A CADEIA DE SUPRIMENTOS DO PROGRAMA ATENDE + SOB PERSPECTIVA DOS MOTORISTAS DA REGIÃO LESTE DE SÃO PAULO-SP.....</b>	<b>8</b>
<b>LOGÍSTICA REVERSA: O PROCESSO DOS RESÍDUOS PLÁSTICOS APÓS O DESCARTE NAS INDÚSTRIAS UTILIZANDO MÉTODO DOS MÍNIMOS QUADRADOS NA GESTÃO DO PROCESSO .....</b>	<b>11</b>
<b>DESAFIOS DA CAPTAÇÃO E RETENÇÃO DE MOTORISTAS AUTÔNOMOS DURANTE A PANDEMIA DE COVID 19 .....</b>	<b>13</b>
<b>MORTALIDADE, LOGÍSTICA URBANA E SEGURANÇA VIÁRIA: UM ESTUDO DE CASO EM FORTALEZA (CE). ....</b>	<b>15</b>
<b>OPERAÇÕES INTRALÓGÍSTICAS .....</b>	<b>17</b>
<b>GESTÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS NA INDÚSTRIA ALIMENTÍCIA .....</b>	<b>19</b>

# AVALIAÇÃO DO GERENCIAMENTO DA LOGÍSTICA REVERSA E O DESCARTE DOS RESÍDUOS SÓLIDOS EM SUPERMERCADOS DE PICOS-PI.

Número

Área temática

Logística e operações internas

Emerson Costa Marinho Coelho - costaemerson123@gmail.com

Neilany Araújo De Sousa -

Francisco Antônio Gonçalves de Carvalho

## **Resumo**

Em decorrência das mudanças advindas a partir da popularização do consumo de produtos industrializados, nota-se uma crescente preocupação por parte dos órgãos responsáveis pelo meio ambiente no que diz respeito aos impactos que isso pode causar, de forma especial no que se trata da destinação de resíduos sólidos oriundos de supermercados, haja vista, que os mesmos representam hoje um dos principais canais de distribuição e o principal elo de intermediação entre a indústria e o consumidor final os tornando grandes geradores de resíduos. Dito isto, o presente trabalho tem como objetivo mostrar se o gerenciamento dos resíduos sólidos gerados pelos supermercados de Picos-Piauí é eficaz e se eles estão em consonância com o que determina a Política Nacional de Resíduos Sólidos. Para tanto, foi utilizado um estudo exploratório-descritivo com pesquisa bibliográfica e estudo de campo, com abordagem quantitativa e qualitativa. Posteriormente, foram coletados dados e informações por meio de entrevistas junto a dez supermercados localizados na cidade de Picos. Como instrumento de pesquisa foi adotada a entrevistas que foram aplicadas aos gestores do setor supermercadista, a um colaborador da secretária municipal de limpeza pública e a um proprietário de uma empresa voltada para coleta de resíduos além de visitas aos estabelecimentos. Os resultados evidenciam que existe um sistema de logística reversa voltada para atender a demanda de resíduos produzidos na maioria dos estabelecimentos estudados, porém, a iniciativa desse sistema não está atrelada aos gestores e proprietários desses empreendimentos e sim a uma empresa privada que tem suas atividades voltadas para tratar e condicionar resíduos na cidade de Picos.

## **Palavras-Chave**

Supermercados. Logística Reversa. Resíduos Sólidos.

# ESTRATÉGIA DA COOPETIÇÃO PARA A GESTÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS: UMA ANÁLISE BIBLIOMÉTRICA ENTRE 2010 A 2015

**Número**

587372

**Área temática**

Cadeia de suprimentos e de valor

Robson Esteves

Roberto Giro Moori – [roberto.moori@mackenzie.br](mailto:roberto.moori@mackenzie.br)Roberto Ramos de Moraes – [roberto.morais@mackenzie.br](mailto:roberto.morais@mackenzie.br)**Resumo**

O termo *coopetition*, cooperação e competição, tem sido globalmente utilizado por organizações visando o aprimoramento de suas operações e, conseqüentemente, melhores resultados financeiros. Nesse contexto, este estudo explora a coopetição (*coopetition*) como uma estratégia de negócio em que harmoniza aspectos tanto da competição quanto da cooperação. Para tanto, foi examinado trinta e cinco artigos sobre o tema entre 2010 e 2015, publicados por autores de diversos países, demonstrando que a estratégia de *coopetition* pode ser adotada em diferentes setores da indústria desde que as empresas entendam que poderão ter possibilidades de relações ‘ganha-ganha’. Segundo Brandenburger e Nalebuff (1996), “a *coopetition* nasceu do conceito da estratégia da teoria do jogo e está mudando o jogo dos negócios”. A contribuição do estudo foi o de alimentar um debate crítico para a utilização da estratégia baseada em coopetição tendo como apoio os diferentes pontos de vistas sobre o fenômeno coopetição. Como resultados do estudo ficaram evidenciados que setores nos quais os fatores de inovação geram vantagens competitivas, como, por exemplo, o setor de alta tecnologia, aparentam ser os que mais geram benefícios com a coopetição. Esta investigação é limitada pelo fato de abranger um número restrito de estudos selecionados aleatoriamente em um universo muito grande de pesquisas disponíveis sobre o tema *coopetition*. Porém aponta que esta estratégia tem fundamentação sólida e teórica para suportar organizações que almejam colocar em prática mecanismos que levem a sua perenidade e ao crescimento em seus mercados.

**Palavras-Chave**

*Coopetition*. Bibliometria. Estratégia. Inovação. Vantagem competitiva. Cadeia de suprimentos.

**Referências**

BARNEY, J. B. Firm resources and sustained competitive advantage. *Journal of Management*, v. 17, n. 1, p. 99-120, 1991.

BARNEY, J.B. Types of Competition and the Theory of Strategy: Toward an Integrative Framework. *Academy of Management Review*, Briarcliff Manor, v. 11, n. 4, p. 791, 10 1986.

BENGTSSON, M.; KOCK, S. "Coopetition" in business networks - to cooperate and compete simultaneously. *Industrial Marketing Management*, New York, v. 29, n. 5, p. 411-426, 09 2000.

BOUNCKEN, R.B.; FREDRICH, V. Coopetition: performance implications and management antecedents. *International Journal of Innovation Management*, London, v. 16, n. 5, p. 1, 10 2012.

BOUNCKEN, R.B.; KRAUS, S. Innovation in knowledge-intensive industries: The double-edged sword of coopetition. *Journal of Business Research*, New York, v. 66, n. 10, p. 2060, 10 2013.

BOUNCKEN, R.B. et al. Coopetition: a systematic review, synthesis, and future research directions. *Review of Managerial Science*, Heidelberg, v. 9, n. 3, p. 577-601, 07 2015.

BRANDENBURGER, A. M.; NABELUFF, B. J. *Co-opetição*. Rio de Janeiro: Rocco, 1996.

BURGESS, K.; SINGH, P. J.; KOROGLU, R. Supply chain management: a structured literature review and implications for future research. *International Journal of Operations & Production Management*, v. 26, n. 7, p. 703-729, 2006.

CHI, L. et al. Digital Systems, Partnership Networks, and Competition: The Co-Evolution of IOS Use and Network Position as Antecedents of Competitive Action. *Journal of Organizational Computing and Electronic Commerce*, Mahwah, v. 18, n. 1, p. 61, 01 2008.

CZAKON, W.; MUCHA-KUS, K.; ROGALSKI, M. Coopetition Research Landscape – A Systematic Literature Review 1997-2010. *Journal of Economics & Management*, Katowice, v. 17, p. 121-150, 2014.

DAGNINO, G. V.; PADULA, G. Coopetition strategy: a new kind of interfirm dynamics for value creation. In: *Proceedings EURAM – The European Academy of Management, Second Annual Conference – “Innovative Research in Management”*, Stockholm, 9–11, 2002.

GAST, J. et al. Coopetition research: towards a better understanding of past trends and future directions. *International Journal of Entrepreneurship and Small Business*, v. 24, n. 4, p. 492-521, 2015.

GERAUDEL, M; SALVETAT, D. What are the antecedents of coopetition? *European Business Review*, 26(1), 23-42, 2014.

GOLNAM, A.; RITALA, P.; WEGMANN, A. Coopetition within and between value networks - a typology and a modelling framework. *International Journal of Business Environment*, v. 6, n. 1, p. 47-68, 2014.

GNYAWALI, D.R.; PARK, B. J. Co-opetition and Technological Innovation in Small and Medium-Sized Enterprises: A Multilevel Conceptual Model. *Journal of Small Business Management*, Milwaukee, v. 47, n. 3, p. 308-330, 07 2009.

GNYAWALI, D.R.; PARK, B. Co-opetition between giants: Collaboration with competitors for technological innovation. *Research Policy*, Amsterdam, v. 40, n. 5, p. 650, 06 2011.

## DIREITO À CIDADE E ACESSIBILIDADE: A CADEIA DE SUPRIMENTOS DO PROGRAMA ATENDE + SOB PERSPECTIVA DOS MOTORISTAS DA REGIÃO LESTE DE SÃO PAULO-SP

### Número

597459

### Área temática

Cadeia de suprimentos e de valor

Nelide Alves Gomes da Silva

Pedro Afonso Cândido De Oliveira

Victor Hugo Silva Lima

Aline Cristina Gomes da Costa

### Resumo

Apresenta-se um estudo sobre o programa Atende + da Prefeitura Municipal de São Paulo, que realiza o transporte de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida para as unidades de saúde da cidade. Sabe-se das limitações de infraestrutura para o pleno exercício da mobilidade urbana, nesse sentido, o programa Atende + atua como um respaldo à garantia do direito à cidade em relação à acessibilidade. Como objetivo geral, busca-se estudar a cadeia de suprimentos do programa Atende + e, como objetivo específico, compreender os principais desafios do programa a partir das experiências dos motoristas da região leste de São Paulo. Justifica-se este recorte espacial por representar mais respostas da pesquisa realizada pela Rede Nossa São Paulo (2019), onde “cerca de 2 em cada 10 entrevistados têm alguma convivência com pessoas com deficiência” (REDE NOSSA SÃO PAULO, 2019). Constatou-se que aumentar o atendimento especializado na rede pública municipal de saúde é uma das principais demandas para melhorar a qualidade de vida da população (IDEM). Para delimitação dos referenciais teóricos, considera-se a convergência de três assuntos: “direito à cidade e acessibilidade”; “leis e diretrizes urbanas” e “logística e cadeia de suprimentos”. Sobre direito à cidade, Henri Lefebvre (2001) considera a conexão entre as pessoas e os lugares através das redes e circuitos de comunicação como um dos acessos ao direito à vida. A Constituição Federal (1988) responsabiliza as entidades governamentais para a garantia desses direitos, como exposto no Artigo 6º sobre os direitos sociais e 182º sobre política urbana. Outras leis derivaram da Constituição para especificar as diretrizes de atuação, tais como Estatuto da Cidade (2001) e o Estatuto da Pessoa com Deficiência (2015). Conceitua-se logística como um processo de gestão dos fluxos de produtos, serviços e informação associada, considerando o melhor tempo e as melhores condições entre fornecedores e clientes (MOURA, 2006). A cadeia de suprimentos engloba todo o processo logístico, cuja gestão deve acontecer de forma estratégica e sistemática com o objetivo de aperfeiçoar o desempenho de forma integrada (CHRISTOPHER, 2010; BALLOU, 2009). Como



procedimento metodológico, optou-se pela pesquisa bibliográfica exploratória e pesquisa de campo quali-quantitativa com aplicação de questionário online pelo Google Forms e entrevistas de áudio com perguntas abertas, durante o primeiro semestre de 2022. A amostragem contemplou 20 motoristas do programa Atende + que atuam na região leste de São Paulo, totalizando 50% da frota entrevistada. Entende-se que a qualidade do serviço prestado pelos motoristas é importante, porque são eles que sustentam a existência do programa, cumprindo com a proposta de garantir os deslocamentos das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida ao sistema de saúde. Constata-se como resultados, que os motoristas desempenham mais do que a função de dirigir em suas jornadas, encontrando dificuldades físicas no embarque e na comunicação com o lançamento de demandas pela SPTrans, que não considera variáveis fora do planejamento que prejudicam a eficiência do serviço. Conclui-se que é necessária a implementação de mudanças na gestão da cadeia de suprimentos, a fim de minimizar os gargalos identificados no estudo. A partir das adversidades apontadas nos trajetos e momento de embarque, os motoristas precisam ser acompanhados por profissionais da área da saúde. Por fim, considera-se fundamental a participação dos trabalhadores na definição de medidas e ações mais assertivas.

### **Palavras-Chave**

Direito à cidade. Acessibilidade. Cadeia de Suprimentos. Motoristas, Atende+

### **Referências**

- ATENDE+. Sobre o Atende. Disponível: <<https://www.sptrans.com.br/atende/sobre-o-atende>>. Acessado: 15/08/2022.
- BALLOU, R. H. Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos/Logística Empresarial. 5ª. ed. Porto Alegre: Bookman, 2009.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília-DF, 1988.
- BRASIL. Lei n. 10.257. Política Urbana. Diário Oficial da União, 2001.
- BRASIL, Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Princípios e Diretrizes. Brasília-DF, 2013. BRASIL. Lei n. 13.146. Estatuto da Pessoa com Deficiência. Brasília-DF, 2015.
- CHRISTOPHER, M. Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos. 2ª ed. São Paulo, SP: Cengage Learning, 2011.
- GOMES, C. F. S.; RIBEIRO, P. C. C. Gestão da Cadeia de Suprimentos Integrada à Tecnologia da Informação. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004.
- LEFEBVRE, H. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001.
- MOURA, B. Logística: conceitos e tendências. Centro Atlantico, 2006.
- REDE NOSSA SÃO PAULO. Viver em São Paulo - Pessoa com Deficiência. 2019. Disponível:

<[https://www.nossasaopaulo.org.br/wpcontent/uploads/2019/12/ViverEmSP\\_PessoaComDeficiencia\\_apresentacao.pdf](https://www.nossasaopaulo.org.br/wpcontent/uploads/2019/12/ViverEmSP_PessoaComDeficiencia_apresentacao.pdf)>. Acessado: 13/11/2022.

# LOGÍSTICA REVERSA: O PROCESSO DOS RESÍDUOS PLÁSTICOS APÓS O DESCARTE NAS INDÚSTRIAS UTILIZANDO MÉTODO DOS MÍNIMOS QUADRADOS NA GESTÃO DO PROCESSO

**Número**

597789

**Área temática**

Cadeia de suprimentos e de valor

Gabriel Edimilson Da Silva

Camila De Sousa Nascimento

Karyna Monteiro Silva

Marcos Jose Correa Bueno

**Resumo**

Objetivos do artigo: Este artigo objetiva apresentar um estudo prático de sustentabilidade ligada a logística reversa que pode ser rentável para uma empresa e para o cliente com um sistema de recompra garantida, tendo como base o MMQ (método dos mínimos quadrados) e utilizando como apoio a cadeia de suprimentos de uma indústria de embalagens localizada na zona leste de São Paulo. O estudo tem como objetivo geral trazer a importância de aderir a logística reversa e, juntamente apresentar os dados e os resultados que este sistema de recompra oferece para esta empresa e pode trazer a outras.

2. Justificativa Diariamente em todo o planeta centenas de toneladas de matéria prima como plásticos, papel, lata, entre outros, são despejadas na natureza de maneira ilegal e incorreto. Poucas empresas estão preocupadas se isto é bom ou ruim para o meio ambiente ou população em geral.

3. Referencial Teórico Leite (2009) define que, entendemos sobre a logística reversa como a área da logística empresarial que planeja, opera e controla o fluxo e as informações logísticas correspondentes do retorno dos bens de pós-venda e de pós-consumo ao ciclo de negócio (2005, p.16-17). Serviços ao cliente, previsão de demanda, comunicações de distribuição, controle de estoque, manuseio de materiais, processamento de pedidos, peças de reposição e serviços de suporte, escolha de locais para fábrica e armazenagem (análise de localização), embalagem, manuseio de produtos devolvidos, reciclagem de sucata, tráfego e transporte, e armazenagem e estocagem (BALLOU, 2006, p. 31). Na atualidade, logística reversa está ligada ao bom gerenciamento do processo, ligando informações entre fornecedor e cliente final através do gerenciamento da cadeia de suprimento e logística reversa, num ciclo de economia circular.

4. Procedimentos metodológicos Visando que o objetivo é acompanhar o processo de resíduos pós consumo em indústria, e pós consumo cliente; este artigo busca utilizar de metodologia exploratório com o objetivo de apresentar novos meios para que as indústrias negociem com seu cliente, e apresenta o modo com que a empresa lida com seus clientes para que seja uma negociação ganha-ganha.

5.

Resultados Através do método dos mínimos quadrados, é possível acompanhar o projeto de recompra de caixas plásticas no futuro próximo, que auxilia na captação de recursos e controle de estoque. Já que num sistema de economia circular, quase todo produto faturado feito de PEAD, retorna para indústria de maneira econômica. Mantendo um elo constante entre a empresa que produz o item, o cliente que faz uso e consumo, e após a mercadoria danificada revende para empresa, a empresa que compra este material com defeito e envia ao fornecedor para fazer um processo chamado de moagem, e lhe devolve para empresa com um custo muito abaixo do que seria se tivesse adquirido do mesmo um custo maior. 6. Considerações finais: É evidente que após o estudo apresentado, notamos que este sistema deixa a empresa mais sustentável. Podemos acompanhar isso com base em tabela, gráficos que nos mostra o que foi adquirido no período referente ao ano de 2021, além de nos apresentar a economia real em quilo comparado a compra direto no fornecedor. Com a utilização o método MMQ a empresa consegue manter um nível melhor do seu estoque, obtendo a previsão de demanda mesmo sendo uma projeção linear oferecendo uma média da quantidade que será comprado de seus clientes no ano seguinte (2022). O método utilizado nos apresentou um valor abaixo do que realmente foi adquirido no ano subsequente, sem deixar de ser uma economia mensal para a empresa na questão de compra de mercadoria, logo que obteve uma economia média de R\$504,42 mensal nos quatro primeiros meses de 2022.

### **Palavras-Chave**

Logística reversa. PEAD. Pós uso. Pós consumo. Método dos mínimos quadrados.

### **Referências**

BALLOU, Ronald H. Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial. 5. ed. São Paulo: Bookman, 2006.

BEAUMORD, Patrícia et al. Logística Reversa. Logística Reversa, [s. l.], 2019. Disponível em: <[https://limpezapublica.com.br/wp-content/uploads/2019/03/logistica\\_reversa\\_01.pdf](https://limpezapublica.com.br/wp-content/uploads/2019/03/logistica_reversa_01.pdf)>. Acesso em: 18 maio 2022.

BRASIL, Lei N° 12.305 de 02 de agosto de 2010 - Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS). European Commission, (1996).

LACERDA, Leonardo. Logística reversa. Revista Tecnologista, VI. 74, n. 46-50, jan. 2002

LEITE, Paulo Roberto. Logística reversa: meio ambiente e competitividade. São Paulo: Prentice Hall, 2009.

WEETMAN, CATHERINE. Economia Circular. Tradução Afonso Celso da Cunha Serra. – 1. Ed. – São Paulo: Autêntica

## DESAFIOS DA CAPTAÇÃO E RETENÇÃO DE MOTORISTAS AUTÔNOMOS DURANTE A PANDEMIA DE COVID 19

### Número

598019

### Área temática

Logística e operações externas

Paloma Trindade Barbosa - [paloma.trindade@hotmail.com](mailto:paloma.trindade@hotmail.com) – Fatec Zona Leste

Giseli Passador - [giseliPASSADOR@gmail.com](mailto:giseliPASSADOR@gmail.com)

### Resumo

O presente artigo tem como objetivo compreender as razões pelas quais o mercado de motoristas autônomos tem perdido profissionais, em resposta a dificuldade nunca estudada que passará a empresa JSL durante a pandemia, bem como, entender, o papel da pandemia e sua contribuição e relação, no cenário de escassez de motoristas autônomos. Ao decorrer da pandemia setor de transporte de cargas foi extremamente demandado devido ao aquecimento do e-commerce, entretanto, o tópico pouco questionado é a mão-de-obra necessária para mover o setor de transporte rodoviário de cargas, os motoristas. Segundo a transportadora JSL, a empresa viveu panorama jamais experienciado, por ângulo do mercado a demanda de transporte de cargas estava em alta, porém, internamente a empresa JSL se deparou com a dificuldade de contratação e retenção dos motoristas já contratados, em 2020 a empresa contratou 126 motoristas e 156 solicitaram a saída da companhia. Durante a pandemia o que tange a mão-de-obra no transporte de cargas o CAGED – Cadastro Geral de Empregados e Desempregados - divulgou que a classe que mais perdeu seus empregos foi a de motoristas de caminhão, entre março 2020 e abril de 2021 foram 4789 perdas. Domingos Alves, que coordena o laboratório de inteligência em saúde na faculdade de medicina de ribeirão preto da USP, sustenta que há uma correlação entre o aumento nos vínculos trabalhistas encerrados por morte e o acirramento da pandemia. Segundo ainda dados do CAGED o ápice de desligamentos por mortes foi em maio, com 6358 contratos quebrados. (SOARES, MARCELO, 2021). Ainda segundo KULLMANN, 2021, a demanda foi aquecida no segundo semestre de 2020, porém os motoristas de perfil mais jovem foram os que se prontificaram a voltar ao trabalho, havendo claro melhor faturamento para o motorista, mas grande dificuldade de escoamento de demanda devido à falta de caminhoneiros mais velhos. De acordo com a ANTT- Agência Nacional de Transportes Terrestres, em dados divulgados em 2021 o Brasil possuía cerca de 919 mil motoristas autônomos registrados em 2016 porém esse número foi reduzido cerca de 24% ao longo dos cinco anos subsequentes, chegando a registrar 696 mil registros de motoristas autônomos ativos em 2021, o que evidencia uma escassez no setor antes da pandemia existir; o impacto pré- pandemia se deve a diversos fatores, como diminuição do poder de compra com os reajustes de frete não

acompanhando a inflação; perigo da profissão relacionados à estado ruim das vias, roubos de carga e acidentes (ANTT, 2019). A hipótese levantada no princípio de construção do presente artigo foi apontada pela companhia JSL, que enfrentou o cenário de dificuldade de reter seus motoristas contratados e realizar novas contratações. Os dados foram captados de indicadores internos da companhia, que mede seu volume de entradas e saídas de motoristas autônomos, então foi realizada uma pesquisa bibliográfica e quantitativas tendo como parâmetro os impactos da pandemia do vírus COVID 19 para identificar movimentos do mercado durante o período em que a empresa teve o gargalo. Ao longo do estudo fora se desembaraçando causas já estruturais do país que já retificavam o cenário de escassez de mão-de-obra, a solução em torno da problemática se mostrou mais ampla impedindo que somente a atuação da transportadora fosse suficiente para reversão do cenário. A carência de motoristas no mercado se dá em torno de diversos tópicos que dependem diretamente de políticas e ações governamentais eficientes para retenção dos motoristas no mercado de trabalho, o estudo exhibe que a profissão deixou de ser bem vista por quem nela atuou, apontamentos como segurança da profissão e condição das estradas se mostram pontos de decisão para um novo cidadão optar ou não a seguir a profissão.

### **Palavras-Chave**

Pandemia. Escassez. Motoristas.

### **Referências**

CNT – Anuário do Transporte – Estatísticas consolidadas. 2012. Panorama geral do transporte. Disponível em: <<https://anuariodotransporte.cnt.org.br/2021/File/PrincipaisDados.pdf>>. Acesso em: 14 junho 2022.

CNT, Impactos da pandemia da covid-19 no setor transportador brasileiro 2021. Disponível em: <<https://cdn.cnt.org.br/diretorioVirtualPrd/04a0016d-c945-4603-9f90-dc7541275b50.pdf>> Acesso em: 10 de outubro 2022

CNT, Painel CNT de Consultas Dinâmicas dos Acidentes Rodoviários pg. 4; 5; 6. JSL, - Apresentação institucional 2022. Disponível em: <<https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/5cb9c9f1-1ef6-4d5f-a2fd-fcdddc308a56/3185b4fb-9512-50d6-73d9-2fb7e6a4cb23?origin=1>>. Acesso em: 14 outubro 2022.

## MORTALIDADE, LOGÍSTICA URBANA E SEGURANÇA VIÁRIA: UM ESTUDO DE CASO EM FORTALEZA (CE).

### **Número**

601028

### **Área temática**

Logística e operações externas

Thiago Costa Holanda - thiagoholanda1@hotmail.com

Isabella De Melo Matos

Igor Dayan Barbosa Lucas

### **Resumo**

O advento da Lei 9.503/97, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), definiu uma nova estrutura de gestão baseada na divisão de competências, onde a municipalidade passou a ter um papel central na gestão de trânsito. Esse processo de municipalização implicou na definição de uma autoridade de trânsito municipal, com atribuições e responsabilidades sobre a operacionalização do trânsito, atuando diretamente sobre as condições de mobilidade e segurança viária, sobretudo sob as condições de estacionamento/parada e circulação, mas também agregando as demais competências por meio de convênio com o órgão executivo estadual. A partir de então, a cidade de Fortaleza nos últimos anos vem assumindo uma posição de destaque nacional em relação a política de segurança viária. Segundo Torres et al. (2016), os dados de acidentes na perspectiva da gestão de trânsito demandam uma investigação da distribuição das mortes ocorridas na malha viária da região em estudo, não sendo relevantes para este indicador, o local de residência e/ou o sistema de saúde que atendeu a vítima. Assim, os dados do Sistema de Informação de Acidentes de Trânsito são importantes também para contrapor as informações dos dados de mortalidade dos Sistemas de Saúde que traçam um retrato da demanda de atendimentos, independentemente do local da ocorrência do acidente. De modo geral, para o planejamento das estratégias de fiscalização em campo, algumas informações são essenciais: 1) Identificação do perfil dos acidentados para a definição dos alvos prioritários durante as abordagens; 2) O mapeamento dos locais críticos, através de mapas de calor, de forma a indicar precisamente as regiões com maior número de acidentes para direcionamento das equipes de fiscalização; 3) Mapeamento da distribuição temporal dos acidentes: A distribuição temporal dos acidentes: horários e dias da semana. É um condicionante essencial para definição dos horários da fiscalização que é montada preferencialmente antes do horário de pico dos acidentes como estratégia preventiva. 4) Mapeamento dos eventos: A cidade de Fortaleza tem forte perfil turístico com polos gastronômicos, casas de shows, além de uma movimentada região de orla marítima. Os eventos em geral atraem grandes fluxos de veículos e estimulam o consumo de bebidas alcoólicas, o que torna

essas regiões alvos de fiscalização em determinados horários. O presente trabalho propõe apresentar a doutrina operacional implementada na cidade de Fortaleza, a partir de 2015, baseada na estratégia de fiscalização preditiva dos principais fatores de riscos de associados aos acidentes de trânsito, bem como o resultado do esforço de fiscalização implementado. Segundo Ferraz et al. (2008) os bancos de dados sobre os acidentes de trânsito baseados nos boletins de ocorrência constituem a principal fonte de informações para a caracterização da segurança viária e a definição de ações mitigadoras. A política de segurança viária adotada a partir de 2015, representou uma forte mudança no direcionamento da gestão de trânsito adotada em Fortaleza. A criação de infraestruturas de engenharia de tráfego seguras, com estímulo ao transporte público e aos modais não motorizados, além das novas estratégias de esforço legal, levaram a uma acentuada queda nos índices de mortalidade.

**Palavras-Chave**

logística urbana, mortalidade, segurança viária



## OPERAÇÕES INTRALÓGÍSTICAS

### Número

564044

### Área temática

Logística e operações internas

Selma de Fátima Grossi - grossi.selma@gmail.com

### Resumo

As operações que ocorrem dentro do armazém são denominadas de intralogísticas ou *inbound* e exercem grande influência sobre o processo todo da logística (ALVES; CAIRES & GONÇALVES, 2014). Assim o objetivo deste trabalho foi descrever as atividades intralogísticas, o que pode representar riscos para os trabalhadores no local de armazenamento, bem como uma maneira atual de minimizar tais riscos. Para tal foi utilizada a metodologia de pesquisa exploratória do assunto em artigos, dissertações e teses e materiais disponíveis na internet. Para a logística, a operação de armazenagem tem grande importância e contribui de forma preponderante para o crescimento do setor e também para a redução de custos das empresas, padronização de processos, controle do tempo e ampliação do espaço físico. Amorim & Hatakeyama, 2017 consideram que a eficiência da intralogística é essencial para a cadeia de suprimentos e para a sobrevivência das empresas. A logística externa está relacionada com a intralogística pois a manutenção de estoques, processamento de pedidos, organização dos espaços de deslocamento dentro do armazém contribuem para o custo total da logística da empresa e também é um fator que influencia o cumprimento da tarefa (BOWERSOX et al, 2014 apud AMORIM & KATAKEYAMA, 2017)). Além do armazenamento, a gestão da cadeia de suprimentos também está vinculada à armazenagem e fluxo de materiais dentro do armazém (BRASIL, 2012). O estudo tem o objetivo de mostrar operações intralogísticas que são relevantes para a cadeia logística e também contribuem para o dinamismo e eficiência da atividade. As operações intralogísticas como carregamento e descarregamento, deslocamentos pelos corredores para buscar ou levar a mercadoria, movimentação de equipamentos e pessoas constituem diferentes sistemas de operações que devem ser bem gerenciados para obter bons resultados e refletir, na logística externa, sua eficiência logística (AMORIM & HATAKEYAMA, 2017). Atividades simultâneas e trabalhos em turnos fazem parte do elenco de operações intralogísticas e essas atividades propiciam a ocorrência de acidentes de trabalho que lesionam, incapacitam e matam trabalhadores dessa área (AMORIM & HATAKEYAMA, 2017). Considerando essas várias atividades de relevância na intralogística, bem como a construção adequada do armazém ou do CD, a segurança do trabalho é essencial pois os trabalhadores desenvolvem atividades físicas exaustivas com a presença de equipamentos automatizados no mesmo local e equipamentos de apoio e suporte para os materiais como prateleiras, estantes e paletes, por vezes podem ser submetidos a transporte manual e deslocamento de materiais pesados, presença de produtos químicos, explosivos, tóxicos e outros tipos de cargas

perigosas. A construção dos armazéns e CDs prioriza a proteção do material armazenado e a vida dos trabalhadores, pois as situações de risco expostas podem levar à ocorrências de incêndios, queimaduras por substâncias químicas, ferimentos com vidros ou qualquer outro material cortante, intoxicações, torções, quebras de membros e outro ferimentos. Muitos acidentes e até fatais podem ocorrer no armazém diante de tantas situações de risco nas operações inbound, mas a existência de uma normativa, NR11, descrita por Rodrigues, 2017 e também o treinamento e conscientização dos trabalhadores são formas de prevenção que levam à maior segurança do trabalho. Como suporte para todas estas operações, o apoio pela Tecnologia da Informação (TI) é uma ferramenta que proporciona diferencial às empresas. Diante do que foi exposto e do que os autores consideraram em suas avaliações é possível afirmar a importância que as operações intralogísticas devem receber por parte das empresas, o conhecimento técnico de todos os operadores em suas diversas funções e, principalmente, a conscientização dos riscos que estão submetidos e da importância de seus cuidados com a própria vida.

### **Palavras-Chave**

Acidentes. Armazenagem interior. Segurança em armazéns.

### **Referências**

ALVES, A.; CAIRES, J.M.; GONÇALVES, V.P.S. Sistemática de recebimento, controle e liberação de materiais na companhia siderúrgica nacional. 33º Seminário de logística. Tema: Movimentação e Armazenagem. 2014

AMORIM, G.S.; HATAKEYAMA, K. Avaliação da percepção de riscos e perigos de acidentes de operadores de logística. In: Tópicos em gestão da produção. Belo Horizonte, 2017. Disponível em: [https://www.poisson.com.br/livros/producao/volume5/Topicos\\_em\\_Gestao\\_da\\_Producao\\_vol5.pdf](https://www.poisson.com.br/livros/producao/volume5/Topicos_em_Gestao_da_Producao_vol5.pdf). Acesso em 23 de setembro de 2022

BOWERSOX, et al. Gestão da cadeia de suprimentos. 4 ed. Porto Alegre: Bookman. 2014.

BRASIL, C.S. Implantação de armazém e fluxo fixo interno em indústria automotiva. Monografia. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2012. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/49026/R%20-%20E%20-%20CLAYTON%20SCHULTZ%20BRASIL.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em 10 de setembro de 2022.

## GESTÃO DA CADEIA DE SUPRIMENTOS NA INDÚSTRIA ALIMENTÍCIA

**Número**

563093

**Área temática**

Cadeia de suprimentos e de valor

Alexandre Ghobril

Júlia Turner

Juliana Alvarenga

Marcela Leviz

Nicolle Lalli -

**Resumo**

A gestão da cadeia de suprimentos contempla um conjunto de abordagens que relaciona fornecedores, fabricantes, depósitos e pontos de venda, de maneira que um produto é gerado e distribuído nas quantidades, locais de entrega e nos prazos adequados, com o objetivo de reduzir os custos do sistema, e satisfazer as necessidades do cliente. Uma boa gestão da cadeia de suprimentos pode proporcionar diminuição de custos operacionais, integração de fornecedores, redução dos resíduos e desperdícios, substituição de materiais e matérias-primas, melhor utilização de recursos naturais, e o desenvolvimento mais eficiente de novos produtos. Para atingir esses objetivos, torna-se importante o mapeamento da cadeia de suprimentos e integração com fornecedores e distribuidores. Todavia, a análise dos processos internos da empresa não é suficiente para garantir o domínio de seus impactos no meio ambiente. Adicionar o componente “verde” à gestão da cadeia de abastecimento envolve abordar a influência e as relações entre a gestão da cadeia de abastecimento e a gestão do meio ambiente. O componente de sustentabilidade no contexto da indústria alimentícia é diferente da gestão geral da cadeia de abastecimento devido à natureza perecível dos produtos alimentícios e outras questões críticas particulares desta indústria. Um passo importante na jornada que os produtos alimentícios percorrem da fazenda à mesa, é o transporte e todos os processos logísticos relacionados à entrega de alimentos ao consumidor. Aprimorar a eficiência desses processos começa com o desenho da cadeia de abastecimento de alimentos, que considera o projeto de centros de processamento e distribuição, a gestão da cadeia de frio e o projeto da rede de logística reversa. Como exemplo, a cadeia de frio que envolve produtos como frutas e hortaliças, exigem o uso de equipamentos refrigerados para transporte. A falta de sistemas adequados de transporte e armazenamento ocasiona uma elevada percentagem de perdas, sobretudo de folhosas. Algumas estratégias como a organização dos agricultores para a comercialização em forma de associações e cooperativas, podem ser aplicadas para melhorar este processo. O trabalho em parceria com grupos de agricultores e empresas distribuidoras

permite a otimização do fornecimento garantindo a maior regularidade na entrega dos alimentos e a redução de custos logísticos. O projeto da rede de logística reversa administra o retorno de materiais já utilizados para o processo produtivo, através do reaproveitamento ou descarte apropriado de materiais. As dificuldades enfrentadas no mapeamento e gerenciamento da cadeia de suprimentos variam de acordo com a quantidade de intermediários. A logística de distribuição pode ser feita através de circuitos curtos, em que a relação é direta entre o produtor e consumidor, sem a necessidade de intermediários; e circuitos longos, em que a distância percorrida entre a produção e o consumo envolve a presença de mais de um intermediário. As grandes empresas que operam através de circuitos longos, acabam assumindo uma posição distante do consumidor, o que pode gerar consequências como o desconhecimento dos processos que se aplicam ao produto, o que para muitos consumidores é fator decisivo para a compra. Então, surge a necessidade de inserir informações sobre a produção no rótulo, indicando a maior demanda por produtos rotulados, embalados e necessidade de um sistema de rastreabilidade e certificação mais efetivo. A rotulagem e embalagem, em si, ganham maior importância para fornecer informações sobre a qualidade do produto ao consumidor.

**Palavras-Chave**

Cadeia de suprimentos. Sustentabilidade. indústria alimentícia.