

REVISTA

Logweb

MÍDIA OFICIAL DA
CeMAT
SOUTH AMERICA

| www.logweb.com.br | edição nº105 | Nov | 2010 | R\$ 12,00 |

referência em logística

POTHIMAQ

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO

G-POWER
HAILIFT GROUP



ALTA TECNOLOGIA • PRODUTIVIDADE
SEGURANÇA • CONFORTO • EFICIÊNCIA

www.pothimaq.com.br

n.2@estiga.com.br

REVISTA

Logweb

referência em logística

| www.logweb.com.br | edição nº105 | Nov | 2010 | R\$ 12,00 |

MÍDIA OFICIAL DA
CeMAT
SOUTH
AMERICA



**Profissionais
de logística:
mais estratégia,
menos operacional**

CeMAT
SOUTH
AMERICA



As empilhadeiras
GP040/050/055/060/070VX
são fabricadas no Brasil
e com FINAME

Pense. Projete. Planeje. Sustente com **Yale**



Crescer, aperfeiçoando tecnologias de produção, é a meta de toda empresa consciente de seu papel na conservação ambiental e na melhoria da qualidade de vida no nosso planeta.

As empilhadeiras a combustão Yale, além de serem equipadas com catalizadores de última geração, contam com uma consultoria especializada no atendimento pré e pós-venda.

Consulte o seu Distribuidor Yale.

Para a Yale tudo pode ser SUSTENTÁVEL

Yale 
Pessoas. Produtos. Produtividade.



Para mais informações consulte a REDE YALE - acesse: www.yalebrasil.com.br ou ligue (11) 5521.8100

AUXTER (SP) Tel.: (11) 3622.4845 - (18) 3624.0000 - www.auxtec.com.br • CARAMORI (MT) Tel.: (65) 3611.9000 - www.caramor.com.br • ENTEC (AM) Tel.: (92) 3647.2000 - www.entecmanaus.com.br
FORNECEDORA (PI) Tel.: (86) 3229.2255 - www.fornecedoraemquinas.com.br • MACROMAQ (SC) Tel.: (48) 3257.1555 - Tel.: (49) 3361.5400 - (PR) Tel.: (41) 3373.0011 - www.macromaq.com.br
MAKENA (RS) Tel.: (51) 3373.1111 - www.makera.com.br • MOTIVA (BA/SE) Tel.: (71) 2101.9225 - (PE/AL/RN/PB) Tel.: (81) 2102.8200 - www.motiva-net.com.br • PROTEC (MA) Tel.: (98) 3258.2007 - (PA) Tel.: (91) 4008.9700
www.proteconline.com.br • TRADIQAQ (MG) Tel.: (31) 2104.8004 - (GO) Tel.: (62) 3202.8004 - www.tradiqaq.com.br • TRIMAK (RJ) Tel.: (21) 2598.7000 - (ES) Tel.: (27) 3341.7000 - www.trimak.com.br

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



**Redação, Publicidade,
Circulação e Administração:**

Rua dos Pinheiros, 240 - conj. 12
05422-000 - São Paulo - SP
Fone/Fax: 11 3081.2772
Nextel: 11 7714.5379 ID: 15*7582

Redação:

Nextel: 11 7714.5381 ID: 15*7949

Comercial:

Nextel: 11 7716.5330 ID: 15*28966

Editor (MTB/SP 12068)

Wanderley Gonelli Gonçalves
jornalismo@logweb.com.br

Redação

Carol Gonçalves
redacao@logweb.com.br
André Salvagno
redacao2@logweb.com.br

Diretoria Executiva

Valeria Lima
valeria.lima@logweb.com.br

Marketing

José Luiz Nammur
jlnammur@logweb.com.br

Administração/Finanças

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

Diretoria Comercial

Maria Zimmermann
Cel.: 11 9618.0107
maria@logweb.com.br

Assistente Comercial

Rita Galloni
comercial.2@logweb.com.br

Gerência de Negócios

Nivaldo Manzano
Cel.: (11) 9701.2077
nivaldo@logweb.com.br

Gustavo Galhato
Cel.: 11 8141.8045
gustavo@logweb.com.br

Projeto Gráfico e Diagramação
Fátima Rosa Pereira

Editorial

Os profissionais de logística

Os dois principais assuntos desta edição da revista **Logweb** estão interligados: eles tratam dos profissionais de logística, o primeiro enfocando as pessoas, o segundo, as empresas.

No primeiro caso, trata-se de um enfoque tradicional da revista **Logweb**, já inserido em sua primeira edição, em 2002, e de grande valia para os que estão iniciando na profissão e para aqueles que, atuando neste mercado "corrido", usam as informações para seu aprimoramento profissional.

Especificamente nesta edição, os enfoques são: o que mudou na atuação do profissional de logística neste último ano; as novas atribuições do profissional de logística; a importância dos programas de trainee para a formação dos profissionais de logística; e a importância dos cursos na área na preparação dos profissionais para o mercado.

Como se pode notar, um apanhado de assuntos, tratados por profissionais com reconhecida atuação no segmento, que vai enriquecer o conhecimento dos que atuam no setor.

O segundo destaque é o já consagrado **Prêmio Top do Transporte**, agora em sua quarta edição, uma realização conjunta das editoras Logweb e FROTA&CIA. e que é o mais completo ranking do transporte rodoviário de cargas produzido no Brasil.

Este trabalho de peso, elaborado a partir de uma metodologia reconhecida pelo mercado, leva em conta as notas atribuídas aos fornecedores de transportes pelos próprios clientes, relativa a cinco indicadores de performance, comumente adotados pelas empresas embarcadoras, para fins de avaliação de seus fornecedores: custo/benefício, capacidade de negociação, nível de serviço, gestão da qualidade e tecnologia da informação.

Nesta edição, o caderno especial do **Top do Transporte 2010** reúne as informações das 120 empresas citadas na 4ª Pesquisa Nacional "Desempenho dos Fornecedores de Serviços de Transportes", a base para a premiação, dando destaque às ganhadoras nas sete categorias: indústria automotiva, de perfumaria, cosméticos e higiene pessoal, química, farmacêutica, eletroeletrônica, de calçados e siderúrgica. Pelo seu conteúdo, consolidado através das edições anteriores da "Revista Top do Transporte", a publicação reúne todas as condições de se tornar uma referência no mercado de fretes, colaborando para a identificação e a contratação das transportadoras rodoviárias de cargas de mérito reconhecido pelo próprio mercado.



Wanderley Gonelli Gonçalves
Editor

Sumário

Movimentação

Empilhadeiras a combustão:
o tipo de combustível faz a diferença 6

Evento

Prefeitos do **ABCD Paulista** ressaltam
importância da CeMAT South America 10

Montadoras

Iveco lança caminhão voltado para
a nova economia brasileira 14

NC² inicia operações no Brasil e
lança caminhão neste mês 16

Matéria de capa

Profissionais de logística: mais estratégia, menos operacional



..... 18

NEGÓCIO FECHADO 28

Agenda 44

Alimentos & Bebidas 32

Sucos, energéticos e isotônicos

Ultrapan: Altos valores de pedágios
refletem nos preços dos produtos

Logística & Meio Ambiente 34

Multimodal 36

Distribuição e manuseio

Transportadoras e OLs: várias medidas garantem a segurança das cargas



..... 45

Carta ao leitor

A hora chegou: PLANEJAMENTO'11!

Um planejamento sólido e bem elaborado detalha as ações necessárias para atingir os objetivos de toda a empresa e, iniciado com antecedência, permitirá que a estratégia adotada seja mais bem otimizada.

Falo especificamente do plano de marketing, onde o destaque da marca e as vantagens dos serviços oferecidos devem estar em evidência em primeiro lugar.

Como o plano de mídia está incorporado ao plano de negócios, é instrumento indispensável para o sucesso da empresa.

Os seguintes pontos devem ser primeiramente avaliados:

- ✓ Realidade financeira da empresa;
- ✓ Otimização da renda;
- ✓ Efetividade;
- ✓ Tempo necessário de divulgação;
- ✓ Elencar mídias idôneas, com auditoria;
- ✓ Planejar tanto a mídia impressa quanto a eletrônica.

A estratégia maior é defender as vendas, conquistar seu mercado consumidor.

PENSE, VEJA e TENHA atitudes criativas com relação ao mercado.

A Revista e o Portal LOGWEB são mídias atualizadas e absolvem velhos "clichês" que, na maioria das vezes, em outras publicações, são adaptados por conta de um "pioneirismo" que já faz parte do passado.

Temos tudo de novo a acrescentar, nunca desprezaremos parcerias e nem notícias que serão sempre importantes para o mercado como um todo.

Faça seu mapa operacional de mídia, quantifique e integre todas as variáveis de vendas.

Usuários, atentem onde investirão seu capital, pois adquirir conhecimento em uma mídia é acrescentar o novo, mudar constantemente, disponibilizar informações na íntegra, inclusive no Portal!

E isso, meus caros leitores, é coisa da LOGWEB!

Bons negócios e ótima leitura.



Maria Zimmermann
Diretora Comercial
da Revista Logweb

NAUTIKA

Solução em Armazenagem

Locação e Venda



Áreas Interligadas



Galpões Desmontáveis



Vãos livres de 10 a 50m



Projetos Especiais

Tel.:(11) 2462-4622

www.nautikacoberturas.com.br

Movimentação

Empilhadeiras a combustão: o tipo de combustível faz a diferença

A diesel, GLP ou gasolina. Conforme o combustível, as empilhadeiras apresentam um tipo de desempenho. Mas isto não é tudo: a facilidade de abastecimento e o local de operação também fazem a diferença – neste último caso, a questão do meio ambiente se faz presente.

Como escolher o combustível da empilhadeira? Qual oferece o melhor desempenho? É possível as empilhadeiras operarem com biodiesel, etanol ou outro combustível?

Estas são as perguntas respondidas pelos profissionais do setor de empilhadeiras nesta matéria especial da revista *Logweb*.

Escolha

Sobre a escolha do combustível – GLP, gasolina ou diesel – José Roberto Roque, gerente de rental da Aesa Empilhadeiras (Fone: 11 3488.1466), diz que deve ser levado em conta, principalmente, o ambiente onde o equipamento será operado. “Em locais cobertos é essencial o uso de máquinas a GLP pela menor emissão de carbono. As máquinas com motor diesel apresentam elevado nível de carbono nos gases de escape e, quando operadas em ambiente coberto, pode ser notada no teto a fuligem acumulada depois de



A escolha do combustível deve levar em consideração, também, a facilidade de abastecimento



O uso do combustível deve levar em conta o local de operação da empilhadeira, em função do seu grau de geração de poluentes

certo período de tempo. Tal quantidade de partículas de carbono suspensas no ar é prejudicial à saúde, o que inviabiliza a utilização deste combustível. Já em operações a céu aberto, longos percursos e máquinas pesadas, o diesel leva vantagem pela maior eficiência, economia e baixa manutenção. Além disso, é um combustível menos volátil que o GLP ou a gasolina, resultando em maior segurança no armazenamento.” Ainda segundo Roque, da Aesa, equipamentos a gasolina caíram em desuso devido ao alto custo, porém alguns equipamentos utilizam este tipo de combustível como secundário, caso termine a reserva de GLP. “Além destes, está sendo usado nas operações o GNV, pela disponibilidade no mercado e baixo custo.” Resposta semelhante a esta pergunta tem Luiz Henrique Gonçalves Camargo, gerente de suporte ao produto da Dabo -

Clark Empilhadeiras (Fone: 19 3856.9095). Segundo ele, a escolha do combustível pode ser determinada pelo tipo de operação, material a ser movimentado e área de movimentação. Outros fatores, como disponibilidade de abastecimento (pit stop) e consumo de combustível por hora trabalhada, podem fazer diferença na escolha do equipamento. Por exemplo, em ambientes com operação confinada (áreas fechadas) ou movimentação de perecíveis não se recomenda o uso de equipamentos movidos a diesel ou gasolina, devido à emissão de gases, também aponta Camargo.

“A escolha de uma empilhadeira de determinado tipo de combustível depende, ainda, de variáveis como potência da máquina, facilidade de acesso (compra) e estocagem do combustível que abastece as máquinas.”

A análise, agora, é de Hugo Niglio, engenheiro de manuten-

ção da Commat Comércio de Máquinas (Fone: 11 2808.3306).

Segundo ele, o diesel, por exemplo, é adequado para equipamentos de maior capacidade, acima de 7 toneladas. Este combustível é mais poluente, mas oferece facilidade de manutenção, requer motor com menor quantidade de peças em relação a outro motor a combustão e, portanto, apresenta vida útil maior.

O GLP é facilmente encontrado em grandes centros urbanos e é o combustível mais usado nessas regiões. É menos poluente e mais barato e não precisa de grandes estoques

“A combinação GLP e gasolina decorre da vulnerabilidade de acesso a um dos combustíveis – na falta de um, o outro pode ser usado imediatamente. Algumas empresas dão maior preferência a esta opção do que apenas ao GLP”, completa Niglio, da Commat.

Emerson Viveiros, diretor executivo da UN Forklift (Fone: 19 3395.0486), aborda esta questão apontando que os motores a GLP/gasolina são mais populares no mercado, principalmente para capacidades até 3.5 toneladas. Os clientes e usuários veem facilidade no abastecimento (troca do cilindro de gás) e, também, por acharem o modelo menos poluente.

“No entanto, modelos a diesel a partir de 5 toneladas ganham mais aceitação do que os modelos

GLP, já que essa capacidade ou superior necessita de motores mais robustos e que ofereçam maior durabilidade. A tecnologia de motor a diesel vem evoluindo muito nos últimos anos”, atesta.

Há, ainda, outros pontos a serem considerados na compra de uma empilhadeira, como custos com manutenção e consumo de combustível. “Se a máquina irá operar em ambiente interno é preciso levar em consideração que as empilhadeiras a gasolina ou diesel emitem mais gases poluentes que as a GLP, e para tanto será necessário um ambiente com ótima circulação de ar”, analisa Renan Sanches, analista de marketing da Jungheinrich Lift Truck (Fone: 11 4815.8200).

Por sua vez, Roberto Mazzutti, diretor comercial da Brasil Máquinas (Fone: 11 2137.4200), acredita que a escolha do combustível deve ser de acordo com a facilidade e o custo. Geralmente, em grandes centros

urbanos, onde existe a abundância de todos os tipos de combustíveis, o GLP é mais usado pelo fato de ser o mais barato, salienta ele. No caso de cidades afastadas de grandes centros e de frotistas que possuam a maior parte de veículos com motorização a diesel, a escolha passa a ser o diesel, apesar de ser mais caro.

O uso de gasolina em empilhadeiras no Brasil caiu drasticamente devido ao seu maior custo – continua o diretor comercial da Brasil Máquinas. “Existem muitas operações que exigem determinados combustíveis por uma questão de segurança, visto que o GLP é um gás pesado e que pode se acumular em galerias mais baixas e explodir caso tenha algum tipo de ignição”, completa Mazzutti.

Por seu lado, Ítalo Fagá, gerente comercial da Meggalog (Fone: 11 4409.0909), destaca que a escolha do combustível está diretamente atrelada aos



Saiki, da TCIM: o GNV já é realidade em algumas empresas, porém é necessário investimento para a instalação de um pit-stop

custos de aquisição e armazenagem do produto. Empresas com grande quantidade de equipamentos buscam o armazenamento adequado de combustível em seus estabelecimentos. Apesar do custo operacional do equipa-

mento a diesel ser menor que o do a GLP, muitos dão preferência ao equipamento a GLP pela facilidade de aquisição e armazenamento, considera Ítalo.

“A escolha de uma empilhadeira por tipo de combustível está condicionada às condições operacionais, condições de mercado (oferta/procura) e devido à facilidade de aquisição desse combustível. O GLP, por exemplo, tem distribuição nacional, de fácil aquisição para uso. Já o diesel é usado em equipamentos de grande porte (acima de 7 toneladas) empregados em portos, aeroportos, siderúrgicas ou em locais em que o GLP não pode ser usado por perigo de explosão. Existe ainda o híbrido GLP + gasolina, a combinação mais utilizada em operações com empilhadeira em áreas de armazenagem em área externa”, avalia, agora, Fábio Pedrão, diretor executivo da Retrak Empilhadeiras (Fone: 11 2431.6464).



WMS

A SYTHEX TEM A MELHOR SOLUÇÃO PARA O GERENCIAMENTO LOGÍSTICO DE SUA EMPRESA.

FUNCIONALIDADES:

- Recebimento
- Endereçamento
- Armazenamento
- Abastecimento de linhas de produção
- Controle de estoques e inventários
- Separação
- Expedição
- Convocação ativa para todas as operações

MÓDULO WEB:

- Painel Gerencial
- Indicadores de desempenho
- Rastreamento de pedidos
- Visualização gráfica de estoques



Conheça outros softwares que a Sythex disponibiliza:
ERP - CRM - RH - BSC - BPM - TMS e GESTÃO DE PROJETOS

Adolpho Troccoli Filho, gerente comercial da Still Brasil (Fone: 11 4066.8100), também faz sua análise sob este foco. Segundo ele, a escolha do combustível geralmente está relacionada ao tipo de aplicação do equipamento e, também, à disponibilidade do mesmo no local.

“Na região Norte, o combustível mais utilizado nas empilhadeiras é o diesel, devido à logística de distribuição do combustível. Os equipamentos que utilizam o GLP ainda são os mais vendidos no Brasil. Geralmente, o diesel é utilizado nos equipamentos com grande capacidade de carga e os equipamentos movidos a GLP e também a energia elétrica até 7 toneladas”, completa o gerente comercial da Still.

Sérgio K. Saiki, supervisor comercial da TCIM Empilhadeiras e Peças (Fone: 11 4224.6480), também aponta que tudo tem de ser analisado do ponto de vista prático no reabastecimento em cada local. “O mais usado, pela

facilidade em abastecer, é o GLP, devido ao fato de as empresas fornecedoras deste combustível entregarem no local solicitado. Quanto à aplicação, também as máquinas a GLP são mais utilizadas (por ser um combustível mais puro) – elas emitem menos poluentes –, no entanto os motores a diesel têm uma durabilidade mais longa. Alguns exemplos são empresas que já abastecem frota a diesel internamente (ex: caminhões), porém é utilizada em áreas externas”, ensina Saiki, da TCIM.

Roberto Ueda, gerente de vendas da Toyota BT (Fone: 11 3511.0405), também pensa de modo semelhante. Segundo ele, a escolha do combustível da empilhadeira deve levar em consideração duas importantes variáveis: qual o tipo de operação e qual a facilidade de abastecimento. Máquinas a diesel, segundo Ueda, normalmente são mais usadas em locais onde o abastecimento da gasolina ou GLP é mais difícil. Isto ocorre

mais no interior ou em cidades distantes das grandes capitais.

Combustível e desempenho

Quando a questão é sobre qual o combustível que oferece melhor desempenho, Roque, da Aesa, diz que é o diesel. Motores turbodiesel eletrônicos geram alta potência aliada ao baixo consumo, por isso são utilizados em máquinas de grande porte, diz ele.

“O diesel proporciona melhor desempenho, pois o motor tem maior torque em baixa rotação, além de os custos operacionais serem bem menores que os dos equipamentos a GLP”, completa Ítalo, da Meggalog.

Na análise de Niglio, da Commat, empilhadeiras com motores a GLP apresentam, como maior vantagem, a menor agressão ao meio ambiente devido ao baixo nível de emissão de monóxido de carbono, e isso ocorre devido à melhor condição de queima que o gás tem na câmara de combustão.

“Entre os três combustíveis mais utilizados, GLP, gasolina e óleo diesel para empilhadeiras, as diferenças de rendimentos entre os equipamentos de mesma capacidade de carga são muito pequenas, considerando sempre uma mesma área de trabalho das máquinas”, avalia o engenheiro de manutenção da Commat.

Segundo ele, uma vantagem apresentada pelas empilhadeiras a diesel são os motores, que têm uma vida útil maior, por trabalharem com rotações mais baixas, mas esta vantagem está sendo reduzida pois, com as peças eletrônicas sendo instaladas nestes motores para redução da emissão de gases poluentes, os custos de manutenção estão se igualando aos dos motores que usam outros combustíveis, fazendo com que esta vantagem seja reduzida e igualando-se aos motores a GLP e/ou gasolina.

No caso de empilhadeiras de 10 toneladas ou de maior capacidade, quase a totalidade é importada, e seus motores a diesel acabam sendo uma única opção e, com isto, fica impossível fazer qualquer comparativo,

completa Niglio, da Commat.

“A principal desvantagem do uso da gasolina como combustível é o alto custo, que inviabiliza a operação, já o diesel apresenta um preço mais atrativo. Uma boa opção pode ser o uso do GLP, que é um combustível mais limpo e econômico que os demais e facilita o funcionamento do motor, proporcionando uma operação mais suave e silenciosa dentro da categoria de motores a combustão”, expõe Sanches, da Jungheinrich.

“Em nosso entendimento, o GLP é o que oferece melhor desempenho, pois temos atestado que evidencia uma performance de 17,5 horas no botijão P20, o que é muitíssimo satisfatório, uma vez que a média do equipamento encontrada no mercado é de 10 h por botijão de GLP”, acrescenta Saiki, da TCIM.

Por seu lado, Ueda, da Toyota BT, diz que no caso das empilhadeiras da sua empresa, como o motor é industrial, ou seja, foi desenvolvido especialmente para o uso em equipamentos industriais, apresentam baixa rotação e alto torque e, neste caso, tanto o GLP como a gasolina permitem um excelente desempenho.

Já para Mazzutti, da Brasil Máquinas, “apesar de o custo-benefício do GLP ser melhor, além de possuir uma octanagem menor que a gasolina e o custo de aquisição ser menor, acredito que o melhor desempenho ainda é da gasolina. No caso do diesel, ele possui uma excelente potência na sua combustão, no entanto, a manutenção de motores a diesel é maior e mais custosa para o cliente final”.

Pelo seu lado, Camargo, da Dabo – Clark, considera que a avaliação de desempenho depende de fatores como qualidade do combustível fornecido, horas trabalhadas, manutenção periódica do sistema de alimentação e operadores treinados. Um equipamento pode desenvolver boa velocidade de movimentação por conta do tipo de combustível, no entanto a falta de manutenção pode aumentar o consumo e inviabilizar o desempenho, destaca o gerente de suporte ao produto.

marksell
Tecnologia que eleva

Plataformas Niveladoras de Doca

Para utilização como ponte entre a doca de concreto e o piso da carroçaria do veículo. Permite o acesso, com agilidade e segurança, de carrinhos, paletes ou empilhadeiras durante a operação de carga e descarga. Com opção de embutir ou frontal, com acionamento eletro-hidráulico ou manual mecânico, em várias dimensões e capacidades.

20 ANOS

(11) 4789 3690
www.marksell.com.br
MRS Equipamentos Hidráulicos LTDA

Combustíveis alternativos

É possível as empilhadeiras operarem com biodiesel, etanol ou outro combustível? Na opinião de Roque, da Aesa Empilhadeiras, sim. De acordo com ele, as empilhadeiras podem operar com, virtualmente, qualquer combustível, desde que sejam feitas as devidas adaptações.

“Sim, é possível, porém é necessário verificar os custos operacionais para não se tornar mais caros que os atuais”, emenda Ítalo, da Meggalog, complementado por Troccoli Filho, da Still, segundo o qual a empilhadeira que utiliza motor a combustão interna (gasolina ou diesel) pode utilizar outros tipos de combustível (biodiesel, etanol, GNV), desde que o fabricante do motor informe as alterações necessárias para tal substituição. “No passado já existiram empilhadeiras que funcionavam a álcool (etanol), entretanto, como tudo que funcionava a

álcool na década de 90 caiu em desuso, sua produção foi descontinuada”, informa Mazzutti, da Brasil Máquinas.

Falando pela Dabo – Clark, Camargo revela que a busca por combustíveis que poluam menos e fontes alternativas de energia faz com que as montadoras forneçam equipamentos que rodem com bicomcombustível, por exemplo GLP-gasolina. Algumas frotas, por exemplo, já utilizam biodiesel em concordância com as normas de emissão de poluentes para determinada operação, salienta o gerente de suporte ao produto da Dabo – Clark.

De outro lado vem a avaliação de Sanches, da Jungheinrich. Segundo ele, ainda não estão disponíveis para o mercado estes tipos de motores para empilhadeiras, no entanto uma alternativa que as empresas encontram é a adaptação dos motores GLP para GNV (gás natural).

“Ainda não temos relatos do



Camargo, da Dabo-Clark: um equipamento pode desenvolver boa velocidade por conta do combustível, mas a falta de manutenção aumenta o consumo

uso de biodiesel em empilhadeiras devido ao menor número na venda destes motores. O etanol ainda não se fez uso prático nestes equipamentos no Brasil, agora, o GNV já é uma realidade em algumas empresas, porém é necessário um investimento inicial para a instalação de um pit-stop para reabastecimento”,

complementa Saiki, da TCIM.

Nesta linha de visão também está Ueda, da Toyota. De acordo com ele, ainda não foi desenvolvido nenhum projeto para ter uma empilhadeira movida a biodiesel, etanol ou outro combustível. “A Toyota tem, no mercado mundial, uma empilhadeira híbrida – gasolina e elétrica”, completa o gerente de vendas.

Outra visão também tem Pedrão, da Retrak: como os motores das empilhadeiras são importados, o uso de combustíveis como o etanol é quase nulo, devido a seu baixo emprego fora do Brasil. Já o uso de combustíveis alternativos é pontual e específico. A Retrak ainda não recebeu qualquer consulta para essa aplicação, diz o diretor executivo.

Por último, Viveiros, da UN Forklift, diz que a sua empresa está em fase de testes para este tipo de motorização e oferecerá ao mercado em um futuro próximo. ●

SEGURANÇA É COISA SÉRIA!

Proteja seu patrimônio



Protetores 90°



Protetor placas reveladoras



Protetores pilonais estruturais



Disacelador de Pneu para Trator



Travema para Caminhão



Protetores simples



Guard Rail Retrátil com 300 mm de altura

Calço para Pneu de Caminhão

Você sabe da importância em proteger suas instalações e equipamentos.

A Travema líder em proteções logísticas, produz soluções inovadoras e personalizadas para cada setor de suas instalações. Afinal, a Travema é especializada no desenvolvimento de proteções para logística.

Ligue para Travema e peça um orçamento sem compromisso:

(11) 3831-8911

Conheça melhor nossos produtos, acesse nosso site:

www.travema.com.br

TRAVEMA

Ind. de Proteções Logísticas Ltda.

Rua Benedito Campos Moraes, 126 - Cep 05094-010 V. Anastácio - São Paulo-SP / E-Mail: travema@travema.com.br

Evento

Prefeitos do ABCD Paulista ressaltam importância da CeMAT South America

De 4 a 7 de abril de 2011, no Centro de Exposições Imigrantes, em São Paulo, SP, acontecerá a primeira edição da CeMAT South America, evento que promete mexer com o cenário logístico não só da capital do Estado, mas também de regiões próximas, como o ABCD Paulista, formado pelos municípios de Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul e Diadema.

Idealizada há cerca de 10 anos como um dos setores da Feira industrial de Hannover, na Alemanha, onde é realizada tradicionalmente, a CeMAT cresceu e expandiu suas fronteiras, já tendo sido realizada em países como China, Rússia, Turquia e Índia. Hoje, é considerada referência internacional para os segmentos de movimentação de materiais, logística e intralogística.



Foto: Mauro Pedroso - Prefeitura de Diadema

Reali, de Diadema: a CeMAT vai trazer tecnologia e proporcionar a troca de informações entre os envolvidos na cadeia logística



Foto: Júlio Bastos - Prefeitura de Santo André

O parque industrial paulista teve início na Avenida do Estado, que liga a capital ao ABCD

Ao decidir trazer o evento para a América do Sul, a Deutsche Messe, organizadora da CeMAT, constatou que o Brasil é um país no qual os setores de movimentação e logística apresentam ótimas taxas de crescimento. Como a feira também cresce ano a ano, os alemães entenderam que realizar a versão sul-americana do evento por aqui será a combinação perfeita.

Do ponto de vista do prefeito de Diadema, Mário Reali, o acontecimento será muito importante no sentido de trazer tecnologia e proporcionar a troca de informações entre os envolvidos na cadeia logística. "A Europa tem muita expertise, uma estrutura logística exemplar com total integração de modais, ao passo que por aqui há muitos desafios logísticos a serem superados", compara.

Aidan Ravin, prefeito de Santo André, destaca que itens como armazenagem e transporte

compõem uma parcela considerável do custo de um produto, ainda mais quando se leva em conta o estreitamento das margens de lucro das empresas neste cenário atual de economia globalizada. Neste contexto, ele explica que a evolução logística das empresas, com a absorção de novas ferramentas e tecnologias, representa a evolução do próprio município, o qual depende das corporações na composição da arrecadação.

Por sua vez, Luiz Marinho, prefeito de São Bernardo do Campo, diz que é muito importante que o setor produtivo, os profissionais e os cursos de logística existentes na cidade se atualizem constantemente e destaca que a CeMAT South America é uma grande oportunidade para que isso ocorra.

"Sem dúvida, todos os eventos na área de logística, em nossa cidade ou nas proximidades, são importantes para os operadores do setor e as empre-

sas interessadas em atividades logísticas, inclusive enquanto usuárias", comenta Marinho. "Eventos dessa natureza contribuem para o aumento dos negócios e o aperfeiçoamento dos canais das empresas e de suas relações com mercados mais abrangentes", acrescenta.

Nesse sentido, o prefeito de São Bernardo do Campo enfatiza que há uma preocupação constante em estimular a participação das empresas do município em todas as oportunidades de negócios e os processos de aperfeiçoamento. "É fundamental que elas se exponham, ampliem seus relacionamentos técnicos e comerciais. Esta é mais uma oportunidade nesse sentido", explica, ressaltando a importância da presença dos empresários da cidade na CeMAT.

Da mesma forma, o prefeito de São Caetano do Sul, José Auricchio Júnior, entende que a realização da feira organizada pela Hannover Fairs Sulamerica é de fundamental importância para a região do ABCD, tendo em vista que se trata de uma grande oportunidade para trocar experiências, atualizar conhecimentos e, também, pela abertura de oportunidades e inovações que ocorrerão com esse evento.

Ele acredita que com inovações, possibilidades de novos negócios, novas tecnologias e experiências, a CeMAT poderá contribuir para o desenvolvimento logístico de São Caetano e das empresas presentes na cidade. "Temos boas expectativas", resume Auricchio Júnior.

Perguntado sobre a possibilidade de o evento se tornar o principal canal de desenvolvi-

mento tecnológico e de alavancagem de negócios do setor de logística no país e em toda a América do Sul, o prefeito de São Caetano do Sul considera que é possível e explica como: "a CeMAT poderá ocupar lugar de destaque à medida que agregar alto desempenho e qualidade nas propostas, nos investimentos e na condução do evento".

A Hannover Fairs Sulamerica entende que por ter sido bem-sucedido ao evitar grande parte do impacto da crise financeira mundial em 2008, apresentar boas perspectivas econômicas e ter vários investimentos programados na área de infraestrutura, o Brasil é sem dúvida um mercado atrativo e que certamente demandará soluções e troca de tecnologias de movimentação de materiais e logística avançada. E este é o propósito da CeMAT South America 2011.

"A feira é muito bem-vinda na medida em que se trata de setor importante para nossa cidade e para a região do Grande ABC, na qual Santo

André está inserida. Estamos ao lado do Porto de Santos, o maior terminal de cargas da América Latina, e ganhamos um ramal importantíssimo de escoamento ao Interior de São Paulo com a chegada do Rodoanel", observa Ravin, de Santo André.

ABCD tem localização que privilegia a logística

Considerando os objetivos da realização de uma feira deste porte no país, não há como não pensar na região do ABCD Paulista, um dos principais polos industriais brasileiros. E como onde há indústrias, há demanda por serviços logísticos, é fundamental que haja infraestrutura. Neste contexto, é essencial a localização privilegiada.

São Caetano do Sul, por exemplo, fica a 12 km do centro de São Paulo, a 77 km do Porto de Santos, a 9 km do Aeroporto

de Congonhas, a 23 km do Aeroporto de Cumbica, em Guarulhos, SP, e a 100 km do Aeroporto de Viracopos, em Campinas, SP. Além disso, está situada a menos de 7 km da Via Anchieta, somente a 14 km da Imigrantes e a 38 km da Anhanguera.

"Esta localização torna a cidade extremamente atrativa para a indústria e para o comércio", comemora o prefeito Auricchio Júnior, ressaltando que a região do ABCD conta com o apoio da Agência de Desenvolvimento Econômico, que atua em parceria com representantes das associações comerciais, sindicatos e diversas entidades justamente para dar respaldo técnico aos investidores que estão e aos que querem se firmar na região.

Já Marinho lembra que São Bernardo do Campo, conhecida como Cidade do Automóvel, está às margens das duas rodovias que ligam a capital ao Porto de Santos (Anchieta e Imigrantes) e diz que a abertura do Trecho Sul



Foto: Wilson Magalhães - Prefeitura de São Bernardo

Marinho, de São Bernardo: eventos dessa natureza contribuem para o aumento dos negócios

do Rodoanel ampliou essa vantagem logística. "Já existem empresas de logística e transporte na cidade, mas temos notado o aumento do interesse de outras empresas do ramo em se instalar em nosso território", revela.

Excellence at work.

Linde Material Handling

Linde

Linde, a melhor opção para qualquer tipo de carga.

Vantagens Linde

- Transmissão Hidrostática.
- Ergonomia.
- Tecnologia Ambiental.
- Liderança tecnológica para melhor eficiência.

CeMAT
SOUTH
AMERICA



A Paleteira manual com o melhor custo x benefício do mercado!

M25

Capacidade 2500 kg

Preços Imbatíveis!



Solicite a visita de um de nossos representantes:

Linde Empilhadeiras

Rua Anhanguera, 1121 - Osasco / SP - CEP 06230-110 - Tel.: (11) 3604-4755 - Fax: (11) 3603-4059 www.linde-mh.com.br comercial@linde-mh.com.br

Assistência Técnica em todo o território nacional!

Visando ao desenvolvimento logístico da cidade, ele salienta que várias obras viárias estão em andamento em São Bernardo do Campo, tais como o rebaixamento da Avenida Lions, a qual recebeu um viaduto sobre a Avenida Lauro Gomes, com o objetivo de melhorar o tráfego entre o bairro de São Mateus (em São Paulo), Santo André, São Bernardo e Diadema, interligando-se com a Via Anchieta.

Santo André também é privilegiada do ponto de vista logístico. "A cidade está situada na Região Metropolitana de São Paulo, o maior mercado de consumo do Brasil, tem acesso rápido ao Porto de Santos pelo Complexo Anchieta/Imigrantes e, com a inauguração do Trecho Sul do Rodoanel, passou a oferecer também acesso facilitado rumo ao interior de São Paulo", destaca Ravin, indo ao encontro dos pontos destacados pelos representantes das cidades vizinhas.



Foto: Maurício Taboni

Ravin, de Santo André: a evolução logística das empresas representa a evolução do próprio município

O prefeito de Santo André afirma que a condição logística é um dos fatores que colocam a cidade na condição de 10º economia do Estado de São Paulo e

25ª do País em relação ao PIB – Produto Interno Bruto, como reflexo de um parque industrial maduro e diversificado no qual se destacam os setores metalmeccânico, petroquímico e de plástico e borracha.

Ravin aponta, ainda, que a chegada do Trecho Sul do Rodoanel potencializa a atratividade de Santo André e abre uma avenida de novas oportunidades para empresas interessadas em acessar diversos mercados com agilidade e economia. "Nosso território conta com áreas livres para receber novas empresas. Em plena área urbana, por exemplo, temos vasta área livre no entorno da Avenida do Estado", revela.

De acordo com ele, a cidade está de portas abertas para atender aos empreendedores interessados em utilizar estas áreas como plataforma de armazenagem e distribuição de produtos acabados e insumos de produção. "Vale ressaltar que

Santo André já possui porto seco e entreposto aduaneiro, proporcionando maior proteção das mercadorias e agilidade nos procedimentos alfandegários", comenta, acrescentando que a cidade conta com mais de 800 estabelecimentos prestadores de serviços no ramo de transporte, de armazenagem e de logística.

Reali, prefeito de Diadema, entende que a proximidade com a cidade de São Paulo é um fator importante para o desenvolvimento logístico do ABCD e lembra que o parque industrial paulista teve início na Avenida do Estado, que liga a capital à região, favorecida também pela localização próxima ao Porto de Santos e ao Rodoanel, obra responsável pelo crescimento da demanda interna de distribuição de carga no ABCD, ocasionando aumento da procura pelas áreas próximas da via, por parte das empresas.

Diadema, segundo o prefeito, é sede de quase 300 empresas

Leve a sua logística para

a pole position!

Visite
nosso estande
A-5
na Movimat



A pole position em WMS pertence ao software LFS. Nossa combinação inigualável de custos, inovações, tecnologias e uma profunda experiência de consultoria e conhecimento, tem feito clientes satisfeitos em todo o mundo e em todos os setores logísticos.

Para saber mais sobre como chegar à pole position da logística, com a melhor "máquina de solução de sistemas", fale com o nosso representante no Brasil e veja uma demonstração ao vivo dos processos de armazenagem do poderoso WMS, o LFS.



EHRHARDT+PARTNER
O Líder Mundial em
Logística de Armazenagem

Parceiro Oficial no Brasil:
EXEMPLO – Excelência
Empresarial e Logística Ltda.
Fone (+55) 21- 34 77 80 73
E-mail: info@ehrdardt-partner.com.br

de transporte e logística. Além disso, conta com cerca de 1.800 indústrias de vários setores, como petroquímico, cosméticos e plásticos, entre outros, os quais demandam serviços de logística e transporte de qualidade.

“A logística é estratégica e a cidade de Diadema está em um ponto favorável, mas precisamos investir em infraestrutura”, analisa. “Estamos buscando discutir investimentos na área de mobilidade e estamos indo atrás de recursos para receber esta vocação logística da cidade”, revela.

Importância histórica

Há quem chame a região de ABCDMR, acrescentando à sigla as iniciais dos municípios de Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra. Juntas, as sete

cidades totalizam uma área de 825 km² e contam com mais de 2,5 milhões de habitantes, segundo estimativas do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, datadas do ano de 2007.

Contudo, a expressão ABCD é mais comumente utilizada por fazer referência às quatro cidades que formam um dos principais polos industriais do Brasil – senão o maior –, o qual tem forte atuação nos segmentos automotivo, petroquímico-plástico, metalúrgico, etc., além de ser dono de uma crescente demanda por serviços logísticos.

Reali, prefeito de Diadema, conta que a história do desenvolvimento industrial da cidade e da região vem desde os anos de 1960. “O desenvolvimento de técnicas como kanban, just in time e da logística em geral trouxe muitos benefícios ao ABCD”, explica, fazendo menção à presença maciça de montadoras de automóveis na região,



Foto: Divulgação – Prefeitura de São Caetano

Auricchio Júnior, de São Caetano: estamos muito bem localizados do ponto de vista logístico

que hoje abriga empresas como Volkswagen, Ford, Toyota, Scania e Mercedes-Benz.

A vocação logística do ABCD, no entanto, vem de muito antes.

No século XIX foi construída a ferrovia São Paulo Railway Company, que mais tarde passou a se chamar Santos-Jundiaí, e inicialmente tinha o propósito de facilitar o escoamento da produção agrícola de São Paulo para o Porto de Santos.

A presença da ferrovia atraiu empresas e contribuiu para o desenvolvimento industrial da região. A partir da década de 1950, com a chegada da indústria automobilística, o ABCD passou a se destacar definitivamente como um dos principais polos industriais do Brasil e da América Latina.

Com o passar dos anos e o crescimento da indústria de automóvel, a região passou a sediar, também, indústrias complementares, como a de autopeças e de embalagens. Hoje, pode-se dizer que as produções de plásticos e metalurgia ocupam posição de destaque no cenário industrial do ABCD. ●

Vinigalpão®

Fornecimento de Vinigalpões incluindo porta-paletes

Galpão estruturado com cobertura e fechamento em lona de PVC. Solução rápida e segura em armazenagem. Produto consagrado ao longo de 30 anos de utilização.



Vão livre adequado a sua necessidade



PROJETOS ESPECIAIS PERSONALIZADOS



Não requer pisos pavimentados para montagem



Total aproveitamento do espaço cúbico disponível



Adaptável às mais variadas condições de layout

Araya do Brasil Industrial Ltda.
Telefone: (12) 2123-4200
www.vinigalpao.com.br
comercial@vinigalpao.com.br



Montadoras

Iveco lança caminhão voltado para a nova economia brasileira



Carol, da Logweb, ao lado do lançamento da Iveco, disponível nas versões de 9 e 13 toneladas

Se a economia e o varejo evoluíram, por que o caminhão não deveria evoluir?" A frase, de Alcides Cavalcanti, diretor de vendas e marketing da Iveco (Fone: 0800 702.3443) para o Brasil, justifica o lançamento da empresa: o veículo médio Vertis, disponível nas versões de 9 e 13 toneladas.

Segundo o profissional, esta é a opção mais condizente com a nova economia brasileira, já que aumentou o consumo das famílias, mesmo com a crise econômica, contribuindo para a expansão das atividades dos varejistas, pequenas empresas e autônomos responsáveis pela distribuição urbana.

O novo veículo é voltado para centros urbanos e entregas interurbanas de curta e média distância, que circulam com frequência dentro de áreas definidas, com horários rígidos a cumprir.

A versão 90V16 tem PBT de

9.300 kg e potência de 154 CV, além disso, conta com três opções de entre-eixos (3.308, 3.800 e 4.350 mm) e está disponível com cabine simples. Já o 130V18, com PBT de 13.300 kg, desenvolve 173 CV e também é disponível com três opções de entre-eixos (4.350, 4.750 e 5.100 mm). Esta versão tem dois tipos de cabine: simples e estendida.

Os modelos, cujo projeto demandou R\$ 55 milhões, são equipados com o novo motor Iveco-FPT NEF 4 common rail, já preparado para o Euro V, o que garante economia de combustível e baixa emissão de poluentes, segundo a empresa.

A família de médios da Iveco é a primeira nascida sob o cuidado direto do Centro de Desenvolvimento de Produto da montadora, localizado em Sete Lagoas, MG, possuindo índice de nacionalização de 85%.

"O projeto é local, a plata-

forma tecnológica é mundial e o suprimento é global", conta Renato Mastrobuono, diretor de desenvolvimento de produto da Iveco Latin America.

Já Cavalcanti revela que, antes do lançamento oficial, a empresa já tinha vendido praticamente toda a produção programada para 2010. O primeiro lote, de quase 400 unidades, foi fechado com clientes do setor atacadista, entre eles a Martins, de Uberlândia, MG.

Mercado

Com o Vertis, a Iveco entra no segmento dos veículos médios, que hoje comanda cerca de 20% das vendas de caminhões no Brasil, e transforma-se numa montadora *full liner*, isto é, com veículos em todos os segmentos do mercado.



Dadalti: "nosso próximo passo é estabilizar toda a linha no mercado para conquistá-lo"

A expectativa com o novo produto é alcançar entre 8% e 10% do mercado de veículos médios em 2011, ou seja, comercializar de 2.500 a 3.000 unidades. "Nosso próximo passo é estabilizar toda a linha no mercado para conquistá-lo", declara Antonio Dadalti, vice-presidente da Iveco, acrescentando que toda a força de trabalho da empresa está voltada, no momento, para atender à norma Euro V. O profissional também lembra que África, Austrália, Índia e a América Latina são mercados que têm interesse no Vertis.

Por sua vez, o presidente da companhia, Marco Mazzu, diz que, com o lançamento, a Iveco fechou uma etapa iniciada em 2007. "Em breve, iniciaremos um novo ciclo, mais fortes e mais preparados. Acredito muito no Brasil. A Iveco ainda pode crescer mais no país."

Evento

O lançamento do caminhão foi feito em Salvador, Bahia, para 104 jornalistas, entre eles Carol Gonçalves, repórter do Portal e da Revista *Logweb*, além de outros convidados. Na ocasião, todos puderam participar do test drive solidário, iniciativa que doou cestas básicas para entidades da região a cada percurso realizado.

Na apresentação do novo veículo, o ator Stênio Garcia, que interpretou o personagem Bino no seriado "Carga Pesada", da Rede Globo, falou sobre sua experiência no setor e as vantagens da família de médios da Iveco. "O DNA do Vertis é brasileiro, e meu orgulho diz que ele vai longe", disse. ●

Representantes e Serviços Autorizados Still:

AM- Empilhadeiras (REP/SA): (92) 3663-4112/
Tracionária (SA): (92) 3625-3645
BA- Movillog (REP/SA): (71) 3394-1363 /
Eurofit (SA): (71) 3621-4002
CE/PI/MA- Eurotec (REP/SA): (85) 3402-6464
MG- Movimentação MG (REP/SA): (31) 3495-1400/
Timon (SA): (31) 3498-7100
MG-UBERLÂNDIA/AC/RO-
Moviminas (REP/SA): (34) 3232-1410
MS- Moviminas (REP/SA): (67) 3045-2547
GO/ANAPÓLIS- Moviminas (REP/SA): (62)
3313-7476
GO/TO- Moviminas (REP/SA): (62) 3283-3927
DF- Moviminas (REP/SA): (61) 3356-3733
MT- Moviminas (REP/SA): (65) 3682-8570
PR- Triplex (REP/SA): (41) 3278-4968
PE/AL/PE/IN/SE- Tolentino (REP/SA):
(01) 3441-5629
RJ- FFLogística (REP): (21) 3982-3943
RJ/CAPITAL- Evonnan (SA): (21) 3882-3943
RJ/V. DO PARAÍBA- Imtás Marfini (SA):
(24) 3323-2885
RS- Requipel (REP): (51) 3337-8377 /
Empihasil (SA): (51) 3337-0310
SC/OESTE- Requipel (REP/SA): (49) 3312-3000
SC- Transpotch (REP/SA): (47) 3331-4900
ES- Novomax (REP/SA): (27) 3326-0060
SP/CAPITAL- Retrak (REP/SA): (11) 2431-6464
Gold Work (SA): (11) 2954-7472
Moxvel (REP/SA): (11) 2423-4545
Logística (REP): (11) 2647-7707
Basko (REP/SA): (11) 3693-9939
SP/INTERIOR- Marcamp (REP/SA):
(19) 3772-3333
SP/V. DO PARAÍBA- Moxvel Vale (REP/SA):
(12) 3655-1513
ARGENTINA- Alamaq Venturi S.A.:
+54 (01) 4003-5714
URUGUAY- Lineas - 598 (2) 645-8299
CHILE- Maplepol - Chile: +56 (2) 597-4330
COLOMBIA- Logcorp - Colombia S.A.:
(57) 547-3801
PERU- Logcorp - Peru S.A.: +51 (1) 436-4441

STILL

A empilhadeira que está movimentando o futuro. Empilhadeira a Combustão

CeMAT
SOUTH
AMERICA



CLX-25

Capacidade
de carga
2,5 ton

- Rede de Serviços Autorizados em todo o Brasil;
- Máquina Dual: GLP ou Gasolina;
- Design robusto, ergonômico e atraente;
- Transmissão PowerShift;
- Custo competitivo.

Venha conhecê-la.
Faça um Test Drive.



Ótima visibilidade e sistema completo de luzes.



Capô com ótima abertura permitindo maior espaço para manutenção.



Fácil acesso à cabina, amplo espaço interno proporcionando maior conforto ao operador.



Alavancas hidráulicas de fácil manuseio, coluna de direção com ajuste de inclinação e painel baixo proporcionando maior produtividade.



Tel.: (11) 4066-8100 Fax: (11) 4066-8120

www.still.com.br
comercial@still.com.br



Montadoras

NC² inicia operações no Brasil e lança caminhão neste mês

Fruto da joint venture firmada em 2009 entre as empresas Navistar e Caterpillar, no final de outubro último, em São Paulo, SP, a NC² Global fez o anúncio oficial do início das suas operações no Brasil. O objetivo da nova montadora de caminhões é estar entre as cinco maiores do país até 2015.

Os principais focos da mais nova montadora de caminhões do mundo são os mercados emergentes fora da América do Norte e da Índia, como Austrália, China, Nova Zelândia, Oriente Médio, África do Sul, Turquia e América Latina, tendo o Brasil como base.

Por aqui, a empresa irá montar e distribuir caminhões comerciais com as marcas International e Cat para todo o Mercosul. A princípio, a mais nova fabricante de caminhões no país irá utilizar a planta da Agrale (Fone: 54 3238.8000), em Caxias do Sul, RS, que vinha sendo utilizada para operações da Navistar no Brasil, graças a um acordo existente entre as empresas.

Segundo informações de Cesar Longo, diretor regional de



O objetivo da nova montadora de caminhões é estar entre as cinco maiores do país até o ano de 2015

Vendas da NC², a montadora vai investir US\$ 10 milhões na expansão da linha de montagem da planta em Caxias do Sul, com planos de abrir 150 novas vagas de emprego até o próximo ano. Já a sede administrativa brasileira ficará em São Paulo.

O presidente da NC², Al Saltiel, revela que as operações, mesmo sendo realizadas em

uma planta não-própria, serão 100% controladas pela empresa e diz que num prazo de seis meses deverá ser decidido o local onde será construída a fábrica da montadora no Brasil. "Os investimentos em projetos de expansão em longo prazo já foram iniciados", afirma.

Sem divulgar números sobre projeções de vendas, os execu-

tivos presentes ao anúncio parecem estar apostando na expertise da Caterpillar em seus 85 anos de atuação no segmento de equipamentos para construção e mineração, bem como na experiência da Navistar que, com 33% de participação, detém a liderança no mercado de caminhões na América do Norte.

Em 2012, a empresa pretende introduzir no mercado brasileiro uma nova linha de caminhões com cabine avançada das duas marcas, marcando a entrada da Cat no portfólio brasileiro. A nova linha de produção incluirá mais de 15 modelos – abrangendo veículos desde 10 toneladas até 74 toneladas de PBTC, com motores variando de 180 HP a mais de 500 HP.

Os caminhões produzidos pela NC² serão distribuídos no Brasil por meio de redes de revendedores das marcas International e Cat. A rede de revendedores da International, recém-chegada ao país, já conta com cinco pontos de venda e deverá chegar a 10 unidades até o final deste ano. Até 2015, a empresa planeja contar com mais de

QUALIDADE PONTUALIDADE SEGURANÇA

A Coopercarga trabalha para atender bem. Comprometimento e inovação são marcas que refletem em nossas conquistas. Nós conhecemos o melhor caminho.





Uma das características marcantes do DuraStar é a visibilidade

60 pontos de venda em todo o território brasileiro.

A atual rede de revendedores conta com as empresas Grupo Konrad, Catalão, Marcosa e Grupo Saga, estando presentes nos estados do Paraná, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Goiás e Ceará. Como parte da expansão, a NC² já negocia com outros fornecedores, sendo que aproximadamente cinco deles são de grandes cidades paulistas, como Campinas, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto e São Paulo.

Além disso, a rede Caterpillar

poderá comercializar as duas marcas, aumentando ainda mais a capilaridade. O suporte pós-venda, por sua vez, também será oferecido pela rede de revendedores, bem como por meio de um centro nacional de distribuição de peças e de um serviço de discagem gratuita. O investimento inicial da joint venture no país é de aproximadamente US\$ 200 milhões na compra de equipamentos, pesquisas e desenvolvimento de novas tecnologias, além da contratação e treinamento de funcionários.

Primeiros lançamentos

Neste mês, a NC² inicia a comercialização do modelo pesado International 9800i em território brasileiro. No primeiro trimestre de 2011, possivelmente em fevereiro, será a vez do semipesado International DuraStar dar os primeiros passos no país. Ambos já são utilizados em outros países, mas trarão novidades particulares ao mercado brasileiro.

Os projetos para os caminhões que serão produzidos por aqui estão sendo desenvolvidos nos Estados Unidos e terão índice de nacionalização variando entre 60% e 90%, nesta fase inicial. Os dois modelos serão comercializados com um ano de garantia, livre de quilometragem, com a opção de garantia estendida para motores e outros sistemas, além de uma série de serviços e suporte técnico.

A versão brasileira do cavalo mecânico 9800i é equipada com

motor eletrônico de 11 litros, com 417 CV e 2010 Nm de torque. O modelo oferece duas opções de tração (6x2 e 6x4) e PBTC de, respectivamente, 57 e 74 toneladas. Os principais destaques ficam por conta da transmissão de 13 velocidades, teto alto de série, freios ABS, suspensão a ar e ar condicionado.

O DuraStar, por sua vez, será indicado para atuar como caminhão basculante, frigorífico, furgão de alumínio, carga seca ou tanque. Ele estará disponível nas versões 4x2, 6x2 e 6x4 e contará com motor eletrônico MWM International MaxxForce 7.2 litros Euro III, de 260 CV e 900 Nm de torque, testado e aprovado no Brasil. "Um dos grandes diferenciais do DuraStar é o sistema elétrico Multiplex, que combina a distribuição da corrente elétrica e a disponibilização de informações sobre o veículo", destaca Longo. O veículo terá duas opções de transmissão: com 6 ou 10 marchas. ●

MEIO
TOP
Log
MARCAS
LÍDERES

EXISTEM DUAS MANEIRAS DE GERENCIAR FRETES.

"O GKO FRETE é um sistema flexível, ágil, inteligente e confiável que nos permite monitorar com tranquilidade todo o nosso processo de negociação e pagamento de fretes."

(Mário Souza Jr. - Johnson & Johnson)

Mais de 200 empresas clientes



O GKO Frete é o software líder de mercado para gestão de fretes contratados. Suas funcionalidades abrangem: apoio no embarque, auditoria das cobranças das transportadoras e pré-fatura, simulações para uso em concorrências, acompanhamento de entregas e ocorrências, avaliação da qualidade do transporte, integração com o ERP para prover dados contábeis, financeiros e fiscais do frete, uso de recursos de correio eletrônico e web, e a mais completa gama de relatórios e gráficos operacionais e gerenciais. Agende já uma demonstração!

www.gkofrete.com.br
rio@gko.com.br
21 2593-9513

GKOfrete
O sistema líder para quem contrata fretes

Matéria de capa

Profissionais de logística: mais estratégia, menos operacional

Sua atuação está migrando de uma atividade focada na operação para uma atividade mais alinhada à estratégia da organização. É preciso ter uma visão mais ampla, vislumbrando a Cadeia de Suprimentos como um todo, além de alinhar as interfaces com outras áreas da empresa.

Nesta matéria especial da revista *Logweb* sobre os profissionais de logística – e cujo enfoque já se tornou uma tradição no setor, tendo em vista que a sua publicação, anual, remonta ao primeiro número da revista – especialistas no assunto contam o que mudou neste último ano, se os cursos atuais têm boa qualidade e qual a importância dos programas de trainee na formação de talentos.

Como as exigências para atuar na área crescem constantemente, devido às novas tecnologias, por exemplo, a atualização é fundamental. É preciso preencher vários requisitos e ter uma visão completa das operações.

Antes de abordar o que mudou na atuação do profissional de logística, José Carlos Ferrante, professor do curso de Engenharia de Produção Mecânica do Instituto Mauá de Tecnologia, fala da evolução do conceito logístico nos últimos tempos.

No Brasil, a partir da década de 90, a logística evoluiu muito rapidamente. A empresa deixa de ser uma entidade econômica individual e passa a ser uma entidade econômica compartilhada, de um lado, com os seus clientes e, do outro, com os seus fornecedores. “Em função disso, o conceito logístico é expandido, e a logística deixa de ser considerada como transportes e distribuição para tornar-se um sistema integrado do fornecedor

inicial até o cliente final, e do cliente final até o fornecedor inicial. Esse foi o passo inicial para o surgimento dos conceitos de cadeia logística, cadeia produtiva, cadeia de suprimentos e Supply Chain Management”, explica.

Um bom gerenciamento da cadeia logística pode representar uma vantagem diferencial competitiva no mercado, pois, de um lado, agrega valor ao produto via serviço ao cliente e, do outro, agrega produtividade à empresa via redução de custo. Assim sendo, as variáveis logísticas nos processos de comprar, produzir, vender e entregar estão se tornando variáveis decisórias de compras por parte dos clientes.

“O leitor já deve ter ouvido a seguinte expressão: ‘tempo é dinheiro’. Com certeza é uma expressão muito batida na linguagem comum, mas na logística e gestão da cadeia de suprimentos ela tem um significado fundamental. Não só o tempo significa custo, como também prazos extensos implicam em penalidades no serviço ao cliente. Na consideração dos custos, existe uma relação direta entre o tamanho do fluxo logístico e o estoque que fica retido nele, pois em cada dia de retenção do produto ocorrem despesas de manutenção de estoques. Na consideração dos prazos, existe uma relação entre prazos longos e respostas lentas

às necessidades dos clientes ‘versus’ prazos curtos e respostas rápidas às necessidades dos clientes”, diz.

Assim – continua Ferrante –, no mercado competitivo atual, onde é cada vez maior a importância da velocidade das entregas e o serviço ao cliente, a combinação de baixos custos e curtos prazos pode significar um aumento do grau de competitividade das empresas.

“Esta evolução do conceito logístico exigiu, também, uma evolução significativa do profissional de logística. O atual profissional deve ter uma visão sistêmica da empresa juntamente com os seus clientes e seus fornecedores. Deve entender muito claramente que o aumento da produtividade da cadeia logística deve agregar valor para aquele que remunera esta cadeia, ou seja, o consumidor final”, acrescenta o profissional.

Realmente, com a globalização, maiores oportunidades surgiram para as empresas. Assim, os processos logísticos passam por mudanças a cada ano para adequação e aumento da competitividade das mesmas. “A logística vem ganhando notoriedade e conhecimento por parte da população, diferentemente da visão de ser somente relacionada a transporte, conforme ouvimos muito em 2000, ano em que teve início o primeiro curso de bacharelado em logística no Brasil



disponibilizado pela Univali (Universidade do Vale do Itajaí) em Santa Catarina, oferecendo 50 vagas e formando, em 2002, 19 bacharéis em logística. Desde então a logística vem crescendo e se profissionalizando”, explica Amarildo Nogueira, diretor de desenvolvimento e inovação da Mega Inovação Consultoria e Treinamento.

Segundo ele, por conta deste conhecimento adquirido pela grande maioria da população, não basta apenas conhecer os processos logísticos, mas, também, especializar-se na área de atuação em que se deseja trabalhar, participando de treinamentos e cursos, ter uma boa network, acompanhar o mercado e sua tendência, bem como as inovações decorrentes ou de relevância para a logística.

Nota-se que a área de logística vem se tornando cada vez mais estratégica dentro das organizações. Para muitos produtos e serviços há uma maior quantidade de alternativas disponíveis. Questões como disponibilidade de entrega e facilidade de colocação de pedidos, por exemplo, passaram a ser o diferencial que faz o cliente optar pelo fornecedor “A” ou “B”.

Sendo assim, o mercado está mais competitivo e os clientes estão mais exigentes com o nível dos serviços prestados e com o custo dos mesmos. Atividades como compras, transportes, gestão de estoques e processamento de pedidos precisam ser bem administradas, pois podem representar o sucesso ou o insucesso de uma organização.

“Por isso, penso que a atuação do profissional de logística está migrando de uma atividade focada na operação para uma atividade mais alinhada

com a estratégia da organização”, acredita Hélio Meirim, professor universitário em cursos de MBA, pós-graduação e graduação, além de coordenador da Comissão de Logística do Conselho Regional de Administração, RJ.

De fato, de acordo com Fernando Guilhobel Rosas Trigueiro, coordenador do MBA em Logística da Faculdade de Ciências da Administração de Pernambuco/UPE, ultimamente o profissional de logística tem de ter uma visão mais ampla, ou seja, vislumbrar a Cadeia de Suprimentos como um todo. Tem de passar para uma visão mais estratégica, além da operacional, se preocupar com o cliente e a alta performance da organização.

“Essa evolução é nítida nos últimos 10 anos. Com isso, a profissionalização do setor passa a ser fundamental, e a busca de mais conhecimento se tornou uma realidade”. A opinião é de Dalva Santana, consultora na área de logística e professora do Curso de Logística da Universida-

de Luterana do Brasil – ULBRA Canoas e professora convidada do MBA em Gestão Empreendedora da Faculdade de Tecnologia – FTEC em Porto Alegre, no Rio Grande do Sul.

Com uma atuação mais abrangente, o profissional de logística também precisa de conhecimentos em Mobilidade Urbana e Logística Reversa e Desenvolvimento Sustentável, conforme salienta Osvaldo Contador Junior, professor pleno I, pesquisador e coordenador do curso superior de Tecnologia em Logística da Faculdade de Tecnologia de Jahu – FATEC JH, em São Paulo.

De acordo com Anne Gimeno, gerente de projetos da Cebralog – Centro Brasileiro de Aperfeiçoamento Logístico, o profissional de logística vem recebendo um valor diferenciado atualmente. “Apesar de o setor da logística não trazer ‘lucro’ ativo para a empresa, hoje em dia ele está sendo visto como uma grande oportunidade de

redução de custos com a melhoria dos processos. Dessa forma, os profissionais da logística estão recebendo uma atenção especial e diferenciada do mercado”, acredita.

Alta demanda

De fato, segundo o professor doutor Hugo Tsugunobu Yoshida Yoshizaki, coordenador do curso de Especialização em Logística Empresarial na Fundação Vanzolini, há maior turnover de pessoal pela alta demanda, ou seja, o mercado de trabalho de logística está muito aquecido.

Mas, há um hiato neste mercado, de acordo com Daniel Georges Gasnier, diretor da Imam Consultoria. “Estamos vivendo um ‘quase-apagão’ de talentos: faltam pessoas efetivamente qualificadas para preencher todos os cargos que as empresas estão oferecendo”, expõe.

Sobre necessidades e faltas também fala Edson Carillo, vice-



Qualidade tem preço! É verdade, custa menos!

Com as peças genuínas CLARK você tem:

- Maior durabilidade e produtividade
- Menos paradas para manutenção
- Garantia de fábrica
- Técnicos capacitados





Presença em todo território nacional com mais de 27 pontos de atendimento

AM - RR - LVM	(82) 3236-1455	PE - RN - PB - AL - DAFONTE	(81) 3087-0266
BA - SE - TRATORMASTER	(71) 3291-7200	RS - PR - SC - LINCK	(51) 2118-3333
CE - PI - FORMÁQUINAS	(85) 3474-3819	RO - AC - DINÂMICA	(68) 3535-5304
GO - DF - TO - TRACBEL	(62) 4011-3550	SP - Gde SP - ABC e Baixada Santista - AESA	(11) 3488-1466
MG - ES - RJ - TRACBEL	(31) 2104-1890	SP - Gde SP - Barueri - Osasco - ALPHAGUIP	(11) 4198-3553
MS - MT - TECNESTE	(67) 3041-2688	SP - Gde SP - Vale do Paraíba - Interior - MAPEL	(18) 3278-1822
PA - AP - MA - TRATOMAQ	(91) 3342-4430		




www.clarkempilhadeiras.com.br

presidente do Instituto ILOG – Instituto Logweb de Logística e Supply Chain, diretor da Aslog e professor de pós-graduação na FGV nas disciplinas de Operações e Serviços, Jogos e Planos de Negócios. “Com as empresas em geral experimentando um incremento de demanda, o profissional de logística tem se deparado, principalmente, com o desafio da escassez, principalmente de recursos, como equipamentos e mão de obra qualificada.”

Se for feita uma rigorosa comparação entre a importância da logística para as empresas e o nível de atuação da grande maioria dos profissionais do segmento, pode-se constatar, ao contrário do que se espera, que não tem havido mudanças expressivas nesta relação. É o que acredita Eugenio Celso R. Rocha, diretor técnico e operacional da Safemov Logística Consultoria & Treinamentos.

“Há uma significativa defasagem entre aquilo que pode e precisa ser feito no setor e aquilo que os profissionais estão realmente qualificados para fazer”. Ele cita como exemplo a gestão deficiente das operações de movimentação e armazenagem de materiais, que apresenta sinais preocupantes nos níveis de segurança e confiabilidade, além da elevação dos custos com desperdícios e retrabalho.

“Portanto, sobretudo no nível operacional, entendemos que a

atuação dos profissionais de logística não tem correspondido na mesma proporção às necessidades do setor”, declara Rocha.

Já o engenheiro Jorge Domingos Junior, professor de logística pela Rodipa Consultoria, vê o profissional de logística muito mais atuante e muito mais conhecedor das técnicas inerentes à profissão, não apenas com foco em um determinado ponto isolado da cadeia logística, mas com visão total de todos os pontos importantes que afetam, de alguma maneira, o desenvolvimento da empresa.

“Em um passado não muito distante, víamos o profissional de logística exatamente como o trabalhador que tinha muito tempo de serviço na empresa ou que tinha dominado a confiança dos diretores, porém sem os conhecimentos necessários à profissão. É verdade que em algumas empresas tais acontecimentos ainda existem, mas percebemos que está mudando o cenário, favorecendo o profissional estudioso no assunto.”

Ele diz que nos cursos que oferece pela Rodipa tem notado um constante aumento de capacidade nos alunos, principalmente naqueles que já atuam e precisam constantemente de atualização.

Para Lars Meyer Sanches, coordenador executivo do curso de Especialização em Gestão da Cadeia de Suprimentos do LALT/UNICAMP, em São Paulo, está

havendo a necessidade de o profissional de logística gastar mais tempo alinhando as interfaces com outras áreas da empresa (comercial, marketing, manufatura, etc.). “Isto acontece pois as decisões tomadas nesta área trazem um grande impacto no desempenho da logística. Por exemplo, a concentração das vendas no final do mês (tema por mim estudado em meu doutorado) é em grande parte provocada por decisões da área comercial e provocam um enorme impacto em todos os indicadores da logística (nível de serviço, eficiência operacional, giro dos estoques, etc.)”, declara.

Segundo Sanches, em função desta mudança, os profissionais da área precisam conhecer mais sobre as demais áreas e aprender a influenciar as suas decisões (gestão da mudança). Outro ponto fundamental – segundo ele – é ter um razoável conhecimento de finanças, pois esta é a linguagem comum nas diversas áreas da empresa.

“Com certeza, o profissional de logística tem percebido a sua real contribuição dentro das empresas, pois movimentada toda a cadeia de suprimentos. Neste período pós-crise mundial, quando teve papel preponderante, já é comum a existência do cargo de diretor de logística/Supply Chain”, analisa Laudizio Marquesi, diretor da Consulog – Consultoria Logística e membro de comitês do setor, como a

NTC&Logística – Associação Nacional do Transporte de Cargas e o SETCESP – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região.

De acordo com ele, hoje existe a busca por uma capacitação contínua, além de habilidade na utilização de ferramentas específicas e softwares na resolução de problemas das empresas, projetando cenários e soluções logísticas. “Diante destas necessidades de mercado, hoje se recrutam profissionais de logística com experiência em nível internacional. Como isto nem sempre é possível, o profissional de logística deverá estar sempre buscando conhecimentos em cursos de atualização, publicações e sites de boa qualidade, visitas e comissões técnicas ao exterior e participação em Câmaras Técnicas em sua área de atuação.”

Mauro Henrique Pereira, consultor independente, também fala da última crise global, que provocou nas empresas uma profunda reflexão em suas matrizes de custo e cadeias de suprimentos. Contratos e fornecedores começaram a ser revistos de modo a se obter o aumento ou mesmo a manutenção das receitas, uma vez verificada a queda dos níveis de consumo. Neste sentido, Pereira avalia que cresceu a importância do profissional de logística em sua especialidade de repensar os modelos, os fluxos e dar



Nogueira: a logística vem sendo mais conhecida pela população, diferentemente da visão de ser somente relacionada a transporte



Neves: “os programas de trainee são importantíssimos para oxigenar a equipe e garantir reposição de qualidade no curto prazo”



Trigueiro: formar mão de obra qualificada é fundamental perante a sua carência, principalmente do mercado nordestino



Rocha: “concluímos que os cursos atuais, com algumas poucas exceções, não qualificam os profissionais adequadamente”



Sanches: está havendo a necessidade de o profissional de logística gastar mais tempo alinhando as interfaces com outras áreas da empresa



Meirim: “vejo que, a cada ano, surgem bons cursos na área de logística, e os que já existem procuram se aprimorar ainda mais”

Empilhadeira Hyundai 25L

Quem carrega o peso dessa marca tem mais eficiência no trabalho.



Velocidade • 20,6 km/h
Capacidade de carga • 2.500 kg
Peso Operacional • 3.766 kg
Potência de motor • 37 kw
Altura x Comprimento x Largura • 2.160 x 2.582 x 1.160

 **BMC**
brasil máquinas

Al. África, 545 • Tamboré • Santana de Parnaíba/SP • (11) 3036.4000

Distribuidores

DELTA MÁQUINAS LTDA / PA / AP / RR / AM / MA
www.deltamaquinas.com.br • Tel.: 91 3344-5001

QUEDES EQUIPAMENTOS / SC / PR
www.guadosequipamentos.com.br •
Tel.: 48 3285-8590 / 41 3285-2020

KUNZLER MÁQUINAS LTDA / RS
www.kunzlermaquinas.com.br •
Tel.: 51 3361-4499

RMC RIO MÁQUINAS E CONSTRUÇÃO / RJ
www.rmcmaquinas.com.br •
Tel.: 21 2111-6297 / 21 2111-6288 / 21 2111-6289

MARCOM COM., SERV. E REPRESENTAÇÕES LTDA / MT / RO
www.marcommaquinas.com.br •

Tel.: 65 3665-1333
GLOBAL / ES / BA
www.globalequipamentos.com.br •
Tel.: 27 2125-3500
SERPENA / MS
www.serpema.com.br •
Tel.: 67 3323-4000 / 67 3342-0227

TESCO / GO / DF
www.tescoequipamentos.com.br •
Tel.: 62 3231-5800

VENEZA MÁQUINAS / SE / PE / PB / RN / CE / PI
www.venezamaquinas.com.br •
Tel.: 01 3471-1005 / 81 9963-7779
CRAYMAG COM. DE BOMP. LTDA / SP (interior)
www.craymag.com.br •
Tel.: 16 3051-1240

INOVA MÁQUINAS LTDA / MG (BH)
www.inovaveiculos.com.br •
Tel.: 31 3359-9400 / 31 3359-9404

LIFTCOM / SP (capital)
www.liftcom.com.br •
Tel.: 11 3729-2622 / 11 6175-6836 (Cidade)
MEPAR / PR (oeste)
www.sirconel.com.br •
Tel.: 43 3326-4600
NIMAQ / SC (oeste)
www.nimaq.com.br •
Tel.: 49 3301-4700
TECNOMAC / SP (interior) / Vale do Paraíba
www.tecnomac.com.br •
Tel.: 11 2633-4005 / 11 2954-8544

novas soluções, a fim de atingir os novos objetivos do mercado.

Na opinião de Luciano Rocha, presidente da ABEPL – Associação Brasileira de Empresas e Profissionais de Logística, o profissional hoje tem que ser muito mais generalista e extremamente flexível para atender à velocidade com que o setor se desenvolve. “A área de logística cresce cerca de cinco vezes mais do que a economia brasileira, por isso o dinamismo é imprescindível para quem atua neste setor.”

Por sua vez, Marco Antonio Oliveira Neves, diretor-presidente da Tigerlog Consultoria e Treinamento em Logística, analisa que a cobrança por resultados, principalmente pela redução de custos, tem aumentado gradativamente, e deverá se tornar o foco principal do profissional, principalmente devido ao fato de embarcadores, Operadores Logísticos e transportadoras buscarem um denominador comum para ambos.

Paulo Rago, presidente do Ceteal – Centro de Estudos Técnicos e Avançados em Logística, nota que com o crescimento das atividades econômicas de forma geral, o profissional de logística teve que aprender a atuar com recursos escassos em virtude da desconfiança de muitas empresas em investir em estrutura real. O sentimento é de espera de consolidação das atividades ainda, e, neste cenário, há um crescimento de atividades, de demandas, mas com uma estrutura ainda não condizente.

Ele diz, também, que, em virtude disto, o “logístico” tem de exercitar muito mais vezes o “tornar-se empreendedor”, pois começa a entender que deve buscar soluções diferentes a cada momento em virtude das alterações de necessidades por parte dos clientes. “Por fim, o bom profissional teve de aprender a se relacionar bem com todos os níveis da organização para garantir os resultados esperados e negociar atividades com outros departamentos.”

Para Rodrigo Sant’Anna, diretor da LTI Tecnologia (Consultoria e Treinamento), as mudanças na atuação do profissional de logística envolvem atenção

ao mundo globalizado. “Hoje ele tem de estar antenado com as notícias do mundo e as oportunidades da área, sempre visitando feiras e participando de palestras específicas da área. Também tem de estar por dentro do que está sendo aplicado na empresa em que trabalha, por exemplo, estudos logísticos em transporte visando às viabilidades dos meios (aéreo, rodoviário, marítimo), aplicando em resultados os pontos positivos e negativos de cada um, conforme carga/produto/tempo de chegada ao cliente, não onerando os custos ao cliente e garantindo a rentabilidade dos negócios da empresa”, expõe.

Trainee

Cada vez mais comuns dentro das empresas, os programas de trainee têm como objetivo identificar, treinar e desenvolver jovens talentos com potenciais e competências diferenciadas para serem futuros líderes e gestores nas organizações.

“Com este programa, as empresas possuem a oportunidade de realizar uma seleção com maior precisão, pois, além do perfil do cargo, é necessário que o candidato tenha identificação com a cultura da empresa”, explica Nogueira, da Mega Inovação.

“Os programas de trainee são importantíssimos para oxigenar a equipe e garantir reposição de qualidade no curto prazo, já que está cada vez mais difícil contratar bons profissionais”, declara Neves, da Tigerlog.

Realmente, para Carillo, do ILOG, na falta de pessoal qualificado, esses programas passaram a ser uma base para formação destes profissionais.

De acordo com Sant’Anna, da LTI, a ideia da execução da teoria na prática nas empresas revigora o início do profissional e, ao mesmo tempo, dá a ele a experiência para aplicações futuras.

Já Anne, da CebraLog, salienta que muitas empresas estão buscando profissionais no mercado sem muito conhecimento profissional e com certo

conhecimento técnico. Dessa forma, conseguem selecionar profissionais sem manias e costumes errados, desenvolvidos em outras empresas, e os modelam de acordo com os processos da companhia.

“O programa de trainee tem por objetivo a integração e o conhecimento da empresa como um todo e, especificamente na área de logística, seria no sentido de promover com mais precisão a integração dos processos logísticos”, acrescenta a consultora e professora Dalva.

Na opinião de Rocha, da Safemov, os programas de trainee precisam ser muito bem estruturados, supervisionados e avaliados para que possam garantir os resultados desejados na formação dos profissionais de logística. “Infelizmente, apesar da grande importância destes programas no contexto logístico, apenas as grandes empresas os mantêm ativos, obtendo resultados expressivos e diferenciando-se na gestão do projeto logístico e tornando-se mais competitivas no seu mercado de atuação”, declara.

Trigueiro, da Faculdade de Ciências da Administração de Pernambuco/UPE, diz que formar mão de obra é fundamental perante sua carência, principalmente do mercado nordestino, onde está havendo um crescimento muito grande na procura por estes profissionais.

“Os programas tem de ser práticos e de curto prazo”, ressalta.

Essa carência de pessoal também é citada pelo professor Meirim. “Existe uma lacuna entre a formação acadêmica e a formação prática. Por isso, entendo que os programas de trainee possuem um papel fundamental na formação dos jovens profissionais”, expõe.

Por outro lado analisa Gasnier, da Imam Consultoria. “Vejo que as empresas já acreditaram e investiram mais nestes programas do que nos tempos atuais, talvez porque algumas delas tiveram seus investimentos frustrados pela ambição destes profissionais que, depois de preparados, buscaram capitalizar seus conhecimentos em outras empresas.”

Bons cursos?

Para Nogueira, da Mega Inovação, os cursos na área preparam bem os profissionais para o mercado. Alguns alunos enviam a ele e-mails falando das oportunidades profissionais que vêm obtendo por conta do curso que realizam. “Porém, acredito que cada curso possui um perfil e formatos diferenciados de aprendizado. Um fator de grande relevância para os cursos de logística é de que parte do corpo docente seja profissional da área, assim ele trabalhará em sala de aula com situações reais. Percebo que, aos poucos, as empresas estão se conscientizando da importância de estarem mais próximas da academia. Este fator é de grande importância para que possamos alinhar a teoria à prática”, diz.

Ainda segundo ele, o período em que os alunos passam estudando lhes proporciona uma visão geral da logística, “é onde sempre reforço a importância em definir em qual área da logística deseja-se trabalhar”. Nogueira costuma dizer que a formação em logística é como a em medicina, que forma um clínico geral. Porém, para obter maior sucesso, se faz necessário a especialização em cardiologia, pediatria, etc. Ao se formar em logística, o aluno deve escolher atuar na área de transporte, suprimentos, etc.

Na análise do professor Meirim, pela logística ser uma área em desenvolvimento, ainda existem alguns desafios que podem ser considerados ótimas oportunidades, como o desenvolvimento de uma cultura logística e a capacitação de um maior número de pessoas na área. “Vejo que, a cada ano, surgem bons cursos na área de logística, e os que já existem procuram se aprimorar ainda mais. Precisamos que as instituições de ensino continuem investindo em programas de capacitação em logística que proporcionem aos alunos uma visão teórica e prática do mundo logístico. Para isso, penso que são necessárias ações como visitas técnicas e um corpo docente de profissionais atuantes no mercado, possibilitando,

assim, demonstrar aos alunos exemplos práticos de como a logística pode ser usada como um diferencial competitivo para as organizações”, expõe.

Já para Anne, da Cebralog, depende muito da instituição, do modelo de curso proposto e, claro, da vontade e dedicação do aluno. Ela explica que em cursos técnicos e de graduação, o ensino é muito mais voltado para a explicação e o entendimento da teoria em si, fazendo com que o aluno termine o curso com muita teoria e pouco conhecimento e vivência prática. Já cursos presenciais de curta duração são bem específicos e passam uma visão mais técnica e prática da teoria.

“Eu acredito que todos os cursos pregam pela excelência do conhecimento e da formação, entretanto, depende também dos profissionais buscarem sempre mais conhecimento através de uma educação continuada”, dá a dica a professora e consultora Dalva.

Gasnier, da Imam Consultoria, crê que os cursos preparam bem, mas é preciso separar o joio do trigo em termos de instituições de ensino, algumas mais acadêmicas, outras mais práticas, e outras com um conteúdo pouco efetivo. Outro fato apontado por ele é que nem sempre a escola fundamental (fundamental, médio e superior) preparou o cidadão da forma completa com que as atuais necessidades da logística exigem.

“A atualização dos profissionais em tecnologia da informação, finanças/custos e gestão de projetos, que são fundamentais para o exercício desta profissão, na média, também me parece deixar a desejar. Aqueles que dominam estes assuntos destacam-se e crescem rapidamente na carreira”, diz.

Agora o recado de Gasnier vai para o profissional formado em logística: é preciso manter-se continuamente atualizado, participando sempre de eventos. “Ninguém sabe de tudo, e sempre

surtem novidades e novas formas de ver o mesmo desafio ou solução. O que pode acontecer é a falta de humildade em alguns profissionais, que julgam já saberem o suficiente, deixando de retornar à sala de aula.”

Ferrante, do Instituto Mauá de Tecnologia, diz que existem muitos cursos na área de logística, “para todos os gostos”. Entretanto, alerta para a frase “cursos na área”, porque a logística não é mais uma área ou um departamento. “A logística atual é um sistema. Existe curso no mercado que já está tratando a logística como um sistema, ou seja, formando o profissional completo. Todavia, é necessário lembrar que a pessoa interessada deve ter o perfil adequado para ser o profissional de logística”, ressalta.

E esse profissional deve entender o funcionamento sistêmico da empresa, ou seja, ter uma visão global dos processos de comprar, produzir vender e entregar. Além disso –

continua Ferrante – outras características são necessárias, tais como, liderança, trabalho em equipe, capacidade de negociação e de organização, visão de projeto, busca contínua pelo resultado sistêmico, etc.

Já na opinião de Carillo, do ILOG, os cursos, a exemplo do que ocorre com programas de graduação, não têm se atualizado. “Houve uma proliferação na oferta a baixo custo, sem o devido cuidado com a qualidade do programa e, principalmente, do instrutor. Mais do que nunca, neste segmento vale a tal relação custo-benefício, nem sempre o mais caro é melhor, mas também o mais barato dificilmente é a melhor escolha”, salienta.

Concorda com ele Rocha, da Safemov. “Levando em conta a complexidade conceitual e a diversificação tecnológica pertinentes ao tema logística, tanto no âmbito gerencial como operacional, concluímos que os cursos atuais, com algumas poucas exceções, não qualificam



SCHIOPPA. GIRANDO O MUNDO SEMPRE À FRENTE.

Oferecer o melhor em rodas e rodízios é reflexo da potência que a Schioppa se tornou em todo o mundo nesses 60 anos de existência. São mais de 30.000 produtos fabricados com tecnologia de ponta, dentro dos mais rigorosos padrões de qualidade para oferecer a você o melhor em termos de movimentação. Quem conhece prefere Schioppa!

SCHIOPPA
RODAS E RODÍZIOS DO BRASIL



Rua Álvaro do Vale, 284, São Paulo - SP - BR • Telefone: 55 11 2065.5200 • vendas@schioffa.com.br • www.schioffa.com.br

siga a Schioppa no twitter: @SchioppaBrasil

os profissionais adequadamente.”

Segundo o diretor técnico e operacional, a grande demanda do mercado pelos profissionais de logística tem levado ao surgimento de um número cada vez maior de ofertas de cursos de logística em faculdades tradicionais e em muitas outras especialmente criadas a partir da formalização dos cursos de tecnologia com status de nível superior concedido pelo MEC.

“Esta situação apresenta dois lados distintos: há oportunidade de muitas pessoas ingressarem nesta área a partir de um curso com duração de dois anos a um custo reduzido, se comparado aos cursos superiores convencionais, mas o conteúdo apresentado e a qualidade dos profissionais formados apresentam-se como fatores questionáveis, levando-se em consideração as necessidades do mercado e o seu elevado nível de exigência e competitividade”, expõe.

Para Trigueiro, da Faculdade de Ciências da Administração de Pernambuco/UPE, apenas alguns cursos preparam bem. “Infelizmente algumas empresas apenas aproveitam a oportunidade, realizando cursos de baixa qualidade. Alguns MBAs têm grande aceitação pela praticidade e aplicabilidade imediata dos conceitos e técnicas aprendidos em sala”, diz.

Domingos Junior, da Rodipa, também acha que alguns cursos não preparam bem. “É muitíssimo importante que eles tenham uma visão muito prática do

assunto, mesmo porque, se for para assistir a um curso essencialmente teórico, cujos conhecimentos são facilmente encontrados em ótimos livros de autores brasileiros ou de estrangeiros já traduzidos, então que o aluno leia tais livros e evite tais cursos.”

Como ex-professor de MBA de entidades da USP, ex-professor de cursos pré-vestibular e professor de logística pela Rodipa, o profissional acredita ser muito importante que os cursos ofereçam, de acordo com a grade oferecida, uma visão geral da teoria e uma apresentação, de preferência, ampla sobre como e onde se aplicam aqueles tópicos, mencionando sempre experiências vividas pelo professor ou mesmo experiências clássicas vividas por outras empresas e de domínio público.

“Em relação ao apresentador, ele deve ser formado em curso superior em escola de alto nível reconhecido, ser atuante há muito tempo no mercado e, principalmente, saber transmitir seus conhecimentos em aula de uma maneira agradável”, continua Domingos Junior.

Em algumas apresentações pelo MBA, ele contactou vários alunos, muitos deles donos de empresas, formados e com conhecimentos vastos na matéria. Indagados porque faziam aquele curso, se já possuíam outros cursos de MBA na área e também porque as aulas representavam um valor monetário muito alto, o profissional ouviu muitas respostas do tipo que se conseguissem

obter uma experiência vivida em outras empresas e relatadas nos cursos e se isso servisse de lição a suas respectivas empresas, o curso já estaria pago.

Luciano, da ABEPL, acredita que os novos profissionais são parcialmente preparados. “O que vemos são muitos aventureiros que enxergaram um grande filão no mercado logístico”, expõe. Para ele, mesmo os bons cursos não atendem às exigências das empresas – dada até à velocidade com que o setor cresce. “O desafio é muito mais do profissional, em buscar conhecimento para complementar o que está disponível no mercado.”

Realmente, para Neves, da Tigerlog, para os cursos serem bons, ainda falta uma melhor combinação entre experiência prática, teoria e habilidade de transmitir tudo isso aos profissionais.

Rago, do Ceteal, salienta que apesar de os cursos serem bons, alguns cuidados são necessários. “Os tecnólogos possuem uma abordagem mais acadêmica, que é fundamental para a preparação e base conceitual do profissional. Já após e MBAs existentes deveriam ter uma abordagem muito mais estratégica e prática, e não é isso que vemos em muitas escolas. Os cursos de curta e média duração já têm por objetivo ofertar soluções imediatas e práticas para os profissionais”, aponta.

A conclusão – ainda segundo Rago – é que o profissional, na hora de realizar um curso, leve em

consideração se ao término dele terá conseguido estas perspectivas. “Para minimizar os riscos, é importante que o aluno pergunte ao coordenador do curso antes do início: ‘ao final do curso, estarei apto a fazer o quê?’”.

De acordo com Sanches, do LALT/UNICAMP, a maioria dos cursos ainda possui uma visão exclusivamente funcional, ensinando os profissionais como desempenhar bem cada função da empresa através de conceitos e ferramentas. “Apesar disto ser fundamental, não é suficiente. Hoje é preciso que o profissional entenda as relações/impactos que a decisão em uma área da logística provoca nas outras áreas (tanto da logística como de outros departamentos). São poucos os cursos que dão esta visão”, assinala.

Para o professor Yoshizaki, da Fundação Vanzolini, os cursos não preparam bem o profissional. “A necessidade de compreensão do negócio junto com a capacidade analítica para balancear custos e nível de serviço não é comum no mercado de cursos de logística. Normalmente se enfatiza somente a parte business.”

A mesma opinião divide Marquesi, da Consulog. “Há muitos cursos que não estão preparados para ensinar logística. Fala-se muito em falta de mão de obra qualificada, mas também temos pouca mão de obra qualificada em nível de docência.

A teoria só é viável na prática, ou seja, os docentes têm que ter o mix entre teoria e prática.” ●



Luciano: há muitos aventureiros que enxergaram um grande filão no mercado logístico, preparando parcialmente os profissionais



Dalva: a profissionalização do setor passou a ser fundamental, e a busca de mais conhecimento se tornou uma realidade



Gasnier: faltam pessoas efetivamente qualificadas para preencher todos os cargos que as empresas estão oferecendo



Pereira: cresceu a importância do profissional de logística em sua especialidade de repensar os modelos, os fluxos e dar novas soluções



Anne: muitas empresas estão buscando profissionais no mercado sem muito conhecimento profissional e com certo conhecimento técnico



Ferrante: existe curso no mercado que já está tratando a logística como um sistema, ou seja, formando o profissional completo



Quando você escolhe
o **melhor equipamento**,
tudo fica mais **fácil**.

Paletrans

- + Fácil comprar
- + Fácil pagar
- + Fácil trabalhar
- + Fácil movimentar



Empilhadeira Retrátil - PR20

* Capacidade Máxima de carga de 2000 kg
* Elevação de até 11,6 metros



Transpalete Manual

* Capacidade Máxima de carga
de até 3.000 kg



Transpalete Elétrico TE25

* Capacidade Máxima de carga de 2500 kg
* Velocidade de translação de até 12 km/h

Facilitando seu trabalho, movimentando sua vida!



Fone: 011 4178-6181

Rua: Álvaro Alvim, 892
Vila Paulicéia - SBC - SP

www.mercadodaempilhadeira.com.br

Informe publicitário

Pothimar fecha contrato exclusivo com a GC Power



A Pothimaq, empresa integrante da Pothimar – Tecnologia & Ambiental, está trazendo para o mercado brasileiro as empilhadeiras da GC Power, tradicional fabricante taiwanês com instalações em Qingdao, na China.

Trata-se de uma empresa do grupo Tailift, com matriz em Taiwan, que tem como filosofia o melhoramento tecnológico contínuo para atender aos exigentes mercados europeu e americano.

As empilhadeiras da GC Power são compactas e com processos certificados do CE e na ISO 9000, sendo disponibilizadas em capacidades de 1.5 até 16 toneladas, nas versões a GLP/diesel, e de 1.5 a 3 toneladas, elétricas, que possuem grande popularidade e

reputação entre clientes europeus, dos Estados Unidos e do Canadá.

“As primeiras unidades que trouxemos foram as com capacidade de 1.8, 2.5 e 3.5 toneladas, nas versões a combustão, todas já em nosso estoque. Portanto, estamos com máquinas para pronta entrega, bem como com as respectivas peças de reposição. Tudo para garantir o pós-venda ao cliente com pronto atendimento”, enfatiza Kleber Li, gerente de importação da Pothimar.

Ainda referindo-se ao pós-venda, ele diz que a sua empresa tem a obrigação de importar, junto com as máquinas, um lote de peças que supram a demanda dos equipamentos que estão sendo adquiridos – uma medida que a fábrica exige de todos os seus distribuidores pelo mundo. “A Pothimaq foi escolhida pela GC Power/Grupo Tailift exatamente por este fato, o pronto atendimento e a eficiência no pós-venda. Isso porque a Pothimaq origina-se de uma empresa, a Pothimar, de grande destaque no atendimento de seus clientes em todo o território nacional”, explica o gerente de importação.

Tecnologia

Reportando-se aos motivos que levaram a empresa a importar estas máquinas, Kleber cita a tecnologia e o compromisso com o consumidor, “compromisso esse verificado nas visitas que fizemos à fábrica. As empresas do Grupo Tailift têm, com seus distribuidores e clientes, uma fidelidade e responsabilidade enormes, sempre com o objetivo de fornecer qualidade a longo prazo. Esse foi um fator decisivo para fecharmos o acordo de distribuição exclusiva da marca”.

Ele também fala sobre as perspectivas do mercado, considerando-as muito boas, haja visto os próximos compromissos assumidos, como a Copa do Mundo de futebol e as Olimpíadas.



Sentados, da esquerda para a direita, Kleber Li (Gerente de Importação), Rubens Fassina (Gerente Comercial), Steve Lin (presidente da Tailift) e Armando Mendes (Diretor). Em pé, da esquerda para a direita, Hans Hão (Gerente Comercial) e Kevin Zhu (Auxiliar Comercial)

“O Brasil está em crescimento. O mercado externo, devido aos problemas econômicos, levará um tempo maior para recuperar-se. Isso faz com que tenhamos oportunidades bastantes favoráveis nos próximos anos aqui em nosso país. Sabemos do crescimento necessário da Baixada Santista, em São Paulo, devido à descoberta do pré-sal, que já é uma realidade. Já estamos recebendo muitos investimentos e investidores na área privada, agora será necessário, por parte de nossos governantes, melhorar a infraestrutura”, assinala.

Quanto à previsão de produção nacional das máquinas e das peças, Kleber diz que primeiramente é preciso conquistar o mercado. Segundo ele, o cliente está conhecendo o produto, e logicamente esse conhecimento e aceitação das novas máquinas crescerão com a demanda. Assim, caso exista a necessidade, a fábrica, certamente, pensará no assunto.

Pothimar

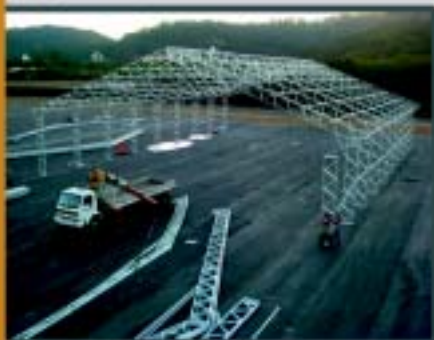
Como já mencionado, a Pothimaq é um braço do segmento de máquinas da empresa Pothimar – Tecnologia & Ambiental, atuante na área de logística no transporte marítimo desde 1993, nos principais portos brasileiros, nos segmentos de locação de máquinas (empilhadeiras e geradores), venda de peças e manutenção de contêineres refrigerados.

“A Pothimar, verificando uma necessidade do mercado portuário e logístico em máquinas de qualidade com robustez e, é lógico, de fácil manutenção com custos otimizados, e sempre visando ao pós-venda, fundou a Pothimaq, com a finalidade de absorver as várias carências do setor. Daí originou-se a Pothimaq, que se tornou distribuidora exclusiva da marca GC Power”, completa Kleber.

Fone: 13 3234.2683

GALPÕES MODULARES PARA ARMAZENAGEM

- Isenta de Edificações
- Lona Vinilica com Tratamento UV
- Anti Mofo e Auto Extinguível
- Largura de 10 a 50 m
- Módulos de 5 m
- Projetos Especiais



www.topflex.com.br

55 11 3311-7878

contato@topflex.com.br



NEGÓCIO FECHADO

A.N.R. **ADQUIRE** 20 CAMINHÕES E 20 CARRETAS

Especializada em transporte rodoviário de material siderúrgico, a A.N.R. (Fone: 11 2149.4900) renovou sua frota adquirindo 20 caminhões Scania e Iveco e 20 carretas Randon, o que exigiu um investimento de R\$ 12 milhões. "Estamos adicionando novas e modernas máquinas à nossa frota atual de 680 caminhões entre próprios, agregados e fidelizados, para alcançarmos o Top 10 do transporte brasileiro", declara Roberto Palhares, diretor comercial da A.N.R. Os veículos adquiridos foram Scania G380, com retarder e redução de cubo, e Iveco NR 410, todos 6X2 e pintados nas cores tradicionais da transportadora, amarela e azul. Já as carretas são bobineiras. Com matriz na capital de São Paulo e filiais em Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, a empresa se prepara para abrir novas unidades no Centro-Oeste.



CEVA FECHA **CONTRATO** DE ASSET RECOVERY SERVICES COM A BELMONT

A Ceva Logistics (Fone: 11 4072.6200) fechou contrato de Asset Recovery Services (ARS) com a Belmont Trading, especializada na recuperação e reciclagem de produtos eletrônicos. Por meio da parceria, que começou em agosto de 2010 e vai até 2012, a Operadora Logística vai coletar e recuperar cinco mil unidades de equipamentos de informática por mês. Além disso, também fará a recuperação dos equipamentos, incluindo a limpeza de dados, utilizando software específico Belmont, de forma a permitir a recolocação deles no mercado. "O mercado de logística reversa está fortemente impulsionado pelo foco global em sustentabilidade", destaca Milton Pimenta, diretor da Ceva de desenvolvimento de negócios para o setor de tecnologia na América Latina. Para atender a Belmont no Brasil, a Ceva investiu em um armazém na cidade de Jundiaí, SP, e contratou 10 funcionários para a operação.

CIESP ASSINA **CONVÊNIO** COM NOSSA CAIXA DESENVOLVIMENTO

O presidente em exercício do Ciesp – Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (Fone: 11 3549.3232), Rafael Cervone, e o presidente da Nossa Caixa Desenvolvimento (Fone: 11 3123.0464), Milton Luiz de Melo Santos, assinaram parceria para permitir que empresas associadas ao Ciesp possam contratar recursos a juros competitivos para investimentos, inclusive em inovação, design e sustentabilidade. "Este ato é de suma importância para as empresas industriais, porque se trata de um banco de fomento por excelência e com taxas muito competitivas, além de ser um repassador das linhas do BNDES", declara Cervone.



GUARANI FORNECE ETANOL PARA A PETROBRAS

A Açúcar Guarani (Fone: 17 3280.1000) assinou com a Petrobras Distribuidora e a Petrobras Biocombustível (Fone: 0800 789001) contrato para fornecimento de até 2,2 bilhões de litros de etanol ao longo de quatro anos. Pelo acordo, que tem um valor global estimado de R\$ 2,1 bilhões, a Guarani fornecerá o produto à BR para comercialização. O contrato é consequência da parceria estratégica entre a Tereos Internacional e a Petrobras Biocombustível, por meio da Guarani, celebrada em abril deste ano. Ele garante compromisso no suprimento para a BR, acesso para a Guarani ao sistema de distribuição da BR para parte da sua produção de etanol hidratado e anidro, além de maior sinergia entre produção, comercialização e logística de etanol no Sistema Petrobras.

MRS COMPRA 115 LOCOMOTIVAS DA GE

A concessionária de transporte ferroviário de carga MRS Logística (Fone: 0800.9793636) assinou contrato com a GE Transportes Ferroviários (Fone: 11 3067.8000) para a aquisição de 115 locomotivas tipo AC44, que serão fabricadas na planta de Contagem, MG. Trata-se de um dos maiores contratos da indústria ferroviária mundial e a maior aquisição de locomotivas feita pela MRS, de uma só vez. A entrega das máquinas acontecerá no período 2011-2015. Em 2011, serão entregues 90 unidades, 30 das quais anteriormente contratadas e 60 referentes a este contrato. O investimento é superior a R\$ 600 milhões, valor parcialmente financiado por operações junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES. No mesmo contrato, a MRS também fez a opção de compra de mais 100 máquinas adicionais para o mesmo período. "Estas locomotivas serão utilizadas para atender as demandas por transporte ferroviário, que se anunciam fortemente crescentes para os próximos anos, e para aumentar a nossa capacidade de transporte", justifica o diretor de desenvolvimento da MRS, Henrique Ache Pillar. Hoje, o modelo de operação utiliza o chamado auxílio, ou seja, uma locomotiva é acoplada à composição em trechos de subida mais forte e desacoplada posteriormente. Com isto, a composição é obrigada a parar em vários pontos, para anexação e desanexação do auxílio. A mudança no modelo de operação de trens consiste na utilização de mais uma locomotiva fixa nos trens de minério, que é ligada somente nos trechos mais críticos da ferrovia, eliminando as paradas provocadas pelos auxílios e aumentando a produtividade. Outro grande objetivo da compra de locomotivas é a demanda futura: "vários clientes atuais estão investindo fortemente na expansão de suas operações. Além disto, novos grandes empreendimentos também estão se instalando ao longo de nossas linhas. Temos que estar preparados para aproveitar tais oportunidades", declara Ache Pillar.



Paletes Matra, a base da sua logística.



Venda, manutenção
e locação de paletes.



Matra do Brasil Ltda.
Av. Industrial, 775 - D. Industrial
Itaquaquecetuba - SP - CEP: 08586-150
Tel/fax.: 11 4648-6120
www.matradobrasil.com.br

NIVELADORES DE DOCA CARGOMAX.

Um nível acima em sistemas para docas.



Cargomax
SISTEMAS PARA DOCAS

Rua Eustáquio de Azevedo, 436
Vila Maria Helena
Duque de Caxias • RJ

Tel/Fax: 55 (21) 2676-2560
www.cargomax.com.br



NEGÓCIO FECHADO



COOPERCARGA TRANSPORTA MADEIRA PARA A SUZANO PAPEL E CELULOSE

A Coopercarga (Fone: 49 3444.7000) conquistou a operação de transporte de madeira em Mucuri, BA, para a Suzano Papel e Celulose, envolvendo o transbordo de toras de eucalipto estocadas na beira das estradas, caminhos de serviço das unidades de produção ou de depósitos de estocagem de madeira nos estados da Bahia, do Espírito Santo e de Minas Gerais. O regime de trabalho é de 24 horas/dia, sete dias na semana, durante 355 dias do ano, em média. Para o trabalho, os veículos precisam estar adaptados e homologados para a operação (tri-trens florestais), que teve início em setembro de 2010 e está se estruturando. Ao todo são 30 caminhões tri-trens trabalhando na operação, e cerca de 100 colaboradores estão envolvidos no trabalho. Essa é a segunda operação da Coopercarga dedicada no segmento papel e celulose, sendo que a primeira foi firmada com a Fibria, em agosto de 2009, na cidade de Caravelas, BA.

SOFTWAY FAZ PARCERIA COM A FIEC PARA FORMAR ESPECIALISTAS EM COMEX

A Softway (Fone: 11 5589.2715), especializada no segmento de softwares para comércio exterior, tem um programa de parcerias com instituições de ensino para a formação de profissionais especializados em comex, e a Fiec – Fundação Indaiatubana de Educação e Cultura (Fone: 19 3801.8688) está entre as parceiras. “Enxergamos o crescimento de Indaiatuba, SP, com bons olhos e queremos fazer parte deste processo. A cidade está muito bem localizada estrategicamente e vamos contribuir para um crescimento organizado deste mercado”, afirma Eduardo Vitor Barbosa, diretor executivo da Softway. Hoje, Indaiatuba é a segunda maior exportadora da Região Metropolitana de Campinas e prepara para os próximos meses a inauguração de um terminal intermodal, que funcionará como um porto seco na cidade. “A realização deste empreendimento vai aumentar ainda mais a demanda da cidade por profissionais especializados, e nosso objetivo é criar esta mão de obra em parceria com a Fiec, que disponibiliza cursos técnicos gratuitos para alunos da rede pública de ensino”, explica. Só no primeiro semestre de 2010, a cidade apresentou um crescimento de 21% em exportação e 29,9% em importações em relação ao mesmo período de 2009.

SOLUÇÕES EM MOVIMENTAÇÃO



FORD MOTOR COMPANY E GRUPO PSA/ PEUGEOT-CITROEN REFORÇAM PARCERIA PARA ATENDER A EURO-6

Com o objetivo de atender a nova regulamentação europeia, a Euro-6, que define a construção de motores a diesel de baixa emissão de gases poluentes e mais econômicos no consumo, para uso em automóveis e veículos comerciais, a Ford Motor Company e o grupo PSA/Peugeot-Citroen decidiram reforçar a parceria de 10 anos que mantém na produção desses equipamentos. Para tanto, os dois grupos acabam de anunciar um investimento (meio a meio) de 300 milhões de Euros na produção de uma nova gama de motores a diesel, dentro das novas normas, que estarão disponíveis no mercado europeu a partir de 2013. "Dez anos atrás, as duas empresas assinaram um acordo de cooperação no desenvolvimento e na fabricação de motores a diesel de alta tecnologia", afirmou Stephen Odell, presidente e CEO da Ford Europa, na cerimônia de continuidade do acordo do chamado Projeto Gemini, que proporcionou uma significativa economia de escala aos dois grupos. O atual acordo envolve duas famílias de motores a diesel, enquadradas na norma Euro 6, sendo que o projeto Gemini prevê uma capacidade de produção da ordem de 3 milhões de motores por ano para abastecer as marcas Peugeot, Citroen, Ford, Mazda, Jaguar, Volvo e Land Rover. As unidades industriais que produzem os motores a diesel para o grupo PSA Peugeot Citroen estão em Trémery, versões 1.6 litro, 2.0 e 2.2 litros, e em Douvrin, 1.4 litro, ambas na França. A Ford produz em Dagenham, Reino Unido (1.4, 1.6, 2.2 e 3.0 litros) e em Chennai, na Índia, a versão 1.4 litro.

LINX LOGÍSTICA EQUIPA CD DA RIACHUELO EM NATAL

A Riachuelo acaba de completar a instalação do equipamento Formove, específico para movimentação interna e armazenagem em Centros de Distribuição de vestuário. Comercializado no Brasil pela Linx Logística (Fone: 11 2103.2400), o equipamento é composto de uma estrutura de armazenagem para roupas em cabides e caixas preparadas para o processo de mecanização e automação do CD da empresa, localizado no Rio Grande no Norte. Por meio do sistema será possível o armazenamento dos volumes têxteis e a manipulação por meio de *trolleys*, tanto no recebimento como na expedição dos produtos, em 18 áreas de armazenagem estática. Além disso, permite que os volumes em caixas sejam armazenados e manipulados por meio de paletes, em nove áreas de armazenagem estática. O CD da Riachuelo tem capacidade de aproximadamente 40.000 m² para estocar produtos encabidados e dobrados em caixa.

MCLANE INTEGRA OPERAÇÕES LOGÍSTICAS DA BEAUTY'IN

A McLane do Brasil (Fone: 11 2108.8800) acaba de conquistar a conta da beauty'In, mais recente empresa criada pela empresária Cristiana Arcangeli. Especialista no segmento de aliméticos, a cliente possui duas linhas de produtos: a beauty drink e a beauty candy, com vitaminas e colágeno em suas fórmulas. "Essa conquista é resultado de um histórico positivo da McLane com operações anteriores para com as empresas da Cristiana Arcangeli, além de outras gigantes do setor cosmético", afirma o diretor comercial da companhia, Bhaskar Udaya Yelisetty. Toda a operação logística da empresa será feita no Centro de Distribuição da McLane, localizado em Barueri, SP.



*Transelevadores
Mini-Loads
Elevadores de Cargas
Transportadores
Mesas Elevatórias Hidráulicas
Elevadores Contínuos
Projetos Especiais*



SCHEFFER
Logística e Automação

www.schefferlogistica.com.br
scheffer@schefferlogistica.com.br
Fone: (42) 3239 0700 - Fax: (42)3239 0701

Sucos, energéticos e isotônicos

Ultrapan: Altos valores de pedágios refletem nos preços dos produtos

Atuante na fabricação e distribuição de sucos, energéticos, néctares e isotônicos, a Ultrapan (Fone: 19 3849.8899), empresa sediada na cidade de Valinhos, na região de Campinas, SP, terceiriza grande parte – cerca de 95% – da distribuição de seus produtos. Mesmo assim, aponta que os altos valores cobrados nos pedágios constituem um grande problema, refletindo, inclusive, no preço final dos produtos.

O analista de vendas Jorge Luiz Vernizzi, responsável pela área de logística da empresa, destaca que recentemente fez um levantamento e se assustou com os R\$ 170 que precisa pagar, dependendo do tamanho do veículo, para realizar uma entrega na cidade de Guaratinguetá, que fica a menos de 250 km de Valinhos. “Este alto custo encarece ainda mais o frete”, reclama.

Para tentar minimizar a situação, a Ultrapan acaba fazendo cotações com diversas empresas, já que, segundo Vernizzi, o frete não pode representar mais do que 5% do valor da mercadoria. “Hoje a briga é muito grande para conseguir um frete acessível. Acaba sendo preciso embutir este valor na mercadoria, o que reflete no preço final do produto. Para nós, o ideal é conseguir um frete mais baixo, só que o alto custo dos pedágios influencia bastante e dificulta isto”, destaca o analista de vendas.

De acordo com ele, empresas de grande porte, embora possam oferecer um melhor nível de serviço no transporte, cobram mais pelo frete. E é com empresas pequenas e motoristas independentes que a Ultrapan consegue um frete mais competitivo. Por isso, uma alternativa que a empresa está buscando é cadastrar motoristas independentes, que realizam entregas menores com veículos pequenos, orientando-os sobre como proceder para transportar cada tipo produto.



Imagem: stock.xchng

A dificuldade só não é maior porque 95% da entrega dos produtos da empresa é feita pelos distribuidores, cada um com seus veículos próprios ou por meio de transportadoras que eles próprios contratam. Diretamente, a Ultrapan atende apenas a algumas redes de supermercados da região, que não aceitam ser atendidas por terceiros e querem que a distribuição seja feita diretamente pela fábrica.

Todos os produtos da Ultrapan, com exceção das linhas Tampico e Teko, cuja distribuição é regional, são comercializados em todo o Brasil. “O Tampico, que é o carro-chefe da empresa, é distribuído em São Paulo e no Mato Grosso do Sul. O restante da linha de produtos é distribuído em todo o Brasil. Para o exterior, por enquanto enviamos o Energil Sport, que é comercializado também no Paraguai”, comenta Vernizzi.

O transporte dos produtos é feito tanto em caminhões baú como em veículos abertos. Segundo o analista de vendas, o importante é que eles não sejam expostos ao sol. Se a carga vai paletizada, com certa folga que existe entre os paletes, há o risco de ser danificada. Fora isto, os produtos da Ultrapan não necessitam de nenhum cuidado especial, já que são garrafas PET e latinhas de alumínio. ●

Galpões | Locação



GAMA/DF

Galpões de 1.000 a 9.600m²
Área Total: 27.500m² em construção.

SYS GAMA/DF



MG 10 / VESPASIANO

Galpões de 1.200 a 14.700m² - Área total: 24.600m² em construção.



CONTAGEM/MG

Galpões de 686 a 6.400m²
Área Total: 10.531m² em construção.

MRV LOG II



MRV LOG I / Contagem

Galpões de 1.200 a 11.100m² - Área total: 58.500m²
fase 1 implantada - fase 2 entrega 12/2010.

- COMPRA E VENDA
- LOCAÇÃO
- SALE AND LEASE-BACK
- FACILITIES

SGO
CONSTRUÇÕES
E IMÓVEIS

Parque Industrial de Contagem

31 3346.8010
www.almi.com.br

Av. Apoi Caribau 100, Contagem - Contagem / MG

CeMAT
SOUTH
AMERICA

O Amarelo

é o novo verde

Maior eficiência, conservação de recursos, não emissão de poluentes e economia de energia são os fundamentos do envolvimento na produção e desenvolvimento sustentável da Jungheinrich. As empilhadeiras elétricas EFG combinam alta performance e baixo consumo de energia, além de contribuir para um ambiente de trabalho sem emissão de poluentes e barulho.

EFG Jungheinrich
Capacidade: até 5.000 Kg
Elevação máxima: 7175 mm



Tel. (11) 4815-8200
Fax (11) 4815-8208
comercial@jungheinrich.com.br
www.jungheinrich.com.br

 **JUNGHEINRICH**
compromisso com soluções

Golden Cargo desenvolve projeto sustentável de TI Verde

A Golden Cargo (Fone: 11 2133.8800), empresa do Grupo Arex especializada no gerenciamento e na operação da cadeia logística de mercadorias especiais, como defensivos agrícolas e produtos químicos embalados, contribui para o meio ambiente com uma ação sustentável através do projeto denominado "TI Verde Golden Cargo".

A ação consiste na reciclagem de equipamentos de tecnologia antigos e qualquer outro tipo de lixo eletrônico. Há dois anos, a empresa iniciou o projeto durante o processo de compra de servidores para a implantação de um novo sistema. Com isso, realizou a substituição das estações de trabalho antigas, considerando durabilidade do equipamento, desempenho, fornecedor cumpridor do crescimento sustentável e o baixo consumo de energia elétrica.

"Em 2009, houve a necessidade de tratar todo o lixo com responsabilidade ambiental", explica Márcio Pinheiro, gerente de TI da Golden Cargo. "Durante o processo de troca, orientamos os usuários para o envio dos computadores antigos e qualquer lixo eletrônico para a matriz e aos cuidados da área de TI. Recebemos muitos equipamentos e acumulamos o lixo durante todo o ano", completa.

Em parceria com a ONG Oxigênio, a empresa efetuou as doações dos equipamentos antigos com as devidas certificações que garantiam o descarte consciente ou a doação para reciclagem. No mesmo ano, a empresa deixou de descartar na natureza cerca de 500 quilos de equipamentos e, em 2010, a estimativa é de 650 quilos.

Rodovisa promove plantio de árvores em Campinas, SP

A Rodovisa (Fone: 19 3728.8888) – especializada no transporte rodoviário de cargas aéreas e marítimas e em serviços logísticos – realizou, no dia 10 de setembro último, o plantio de 300 mudas de árvores na cidade de Campinas, SP, onde fica sua sede. A iniciativa, desenvolvida em parceria com a Prefeitura do município, é parte do projeto "Ambiente Verde", através do qual a empresa se compromete a plantar, anualmente, um número de árvores maior que a sua frota (que atualmente conta com 150 veículos próprios) e, também, a promover o descarte correto de resíduos sólidos, como lubrificantes, baterias, pneus e pilhas.



Da esquerda para a direita: **Marcelo Alvim**, gerente financeiro da Rodovisa, **Ronaldo Ramos**, farmacêutico da Rodovisa, e **Hélio de Oliveira Santos**, prefeito de Campinas



UPS adquire 130 veículos elétricos híbridos

A UPS (Fone: 11 5694.6640) anunciou, em setembro último, a compra de 130 veículos elétricos híbridos, ampliando sua frota de veículos movidos a combustível alternativo.

Os 130 carros híbridos serão colocados em uso no próximo ano em Nova Iorque, Nova Jersey e Califórnia, nos Estados Unidos. A UPS estima que esses veículos economizem 66.085 galões (250.108 litros) de combustível por ano, representando um aumento de 35% na economia de combustível, e evitem emitir 671 toneladas de CO₂, o equivalente a 128 carros de passageiros serem retirados de trânsito.

A UPS já opera uma das maiores frotas privadas de veículos movidos a combustível alternativo na indústria de transporte – são 2.022 no total. A empresa investiu mais de US\$ 25 milhões para aumentar sua frota de veículos movidos a combustível alternativo e possui, além de veículos elétricos híbridos, veículos movidos a gás natural, gás natural liquefeito, propano e veículos elétricos. A frota opera em oito países além dos Estados Unidos e, desde o ano 2000, percorreu mais de 300 milhões de quilômetros.

A frota de veículos elétricos híbridos possui dois tamanhos diferentes da Freightliner Custom Chassis Corporation e um sistema de acionamento híbrido da Eaton Corporation. As carrocerias externas são idênticas aos característicos caminhões marrons da UPS, porém possuem adesivagem específica que os identifica como veículos elétricos híbridos.

Já o sistema de energia elétrico híbrido utiliza um motor a diesel convencional combinado com uma bateria, economizando combustível e reduzindo as emissões poluentes. A energia gerada a partir da frenagem é capturada e devolvida à bateria sob a forma de eletricidade.

No Brasil, apesar da frota terrestre da UPS ainda não contar com esse tipo de veículo, alguns pequenos passos já foram dados a favor de sua sustentabilidade. Os couriers, por exemplo, circulam pelas principais capitais do país com veículos bicompostíveis, movidos à gasolina e etanol (carros "Flex") ou a gasolina e a gás natural (GNV). Além disso, as regiões por onde cada courier circula é pequena, poupando tempo em trânsito.

Braskem inaugura fábrica de eteno verde em Triunfo, RS

A Braskem (Fone: 11 3576.9999) inaugurou, em setembro último, no Polo Petroquímico de Triunfo, RS, a maior unidade industrial de eteno derivado de etanol do planeta, que vai permitir a produção de 200 mil toneladas de polietileno verde por ano. Foram investidos cerca de R\$ 500 milhões no projeto, concebido com tecnologia própria da companhia.

O plástico verde apresenta um balanço ambiental muito favorável, ao retirar até 2,5 toneladas de carbono da atmosfera para cada tonelada produzida de polietileno desde a origem da matéria-prima. "Pode-se dizer que o plástico verde da Braskem é feito de CO₂, capturado da atmosfera na fotossíntese da cana-de-açúcar. É ainda o mais competitivo entre todos os plásticos de origem renovável, e isso tem sido amplamente reconhecido pelo mercado, que registrou demanda para 3 vezes a capacidade da planta", afirma o presidente da empresa, Bernardo Gradin.

Desde o ano passado, a Braskem estabeleceu uma série de parcerias para fornecimento de polietileno verde a clientes nacionais e internacionais que adotam o desenvolvimento sustentável como pilar de sua estratégia de mercado. Desse grupo pioneiro de empresas fazem parte Tetra Pak, Toyota Tsusho, Shiseido, Natura, Acinplas, Johnson&Johnson, Procter&Gamble e Petropack, entre outras. Produtos destinados à higiene pessoal e limpeza doméstica, embalagens de alimentos, brinquedos e utilidades domésticas estão entre as primeiras aplicações do plástico de origem renovável.

O etanol será fornecido mediante contratos já firmados com alguns dos principais produtores nacionais. A relação com esses fornecedores será regida por um Código de Conduta específico que prevê critérios de sustentabilidade, como cumprimento das diretrizes ambientais – especialmente as relacionadas no Protocolo Ambiental do Estado de São Paulo, da legislação trabalhista e da regulamentação que trata da redução de emissão de gases de efeito estufa. Grande parte da matéria-prima chegará por via hidroviária e ferroviária e apenas uma pequena parte circulará por rodovias.



Foto: Mathias Cramer

A unidade vai permitir a produção de 200 mil toneladas de polietileno verde por ano



IBL LOGÍSTICA
Sua carga em boas mãos para todo o Brasil



O TRANSPORTE MAIS SEGURO EM TERRA, MAR OU AR

ARMAZÉNS GERAIS

- Armazenagem;
- Paletização;
- Picking;
- Etiquetagem;
- Montagem de Kits Promocionais e fracionamento em nível unitário;
- Estufagem de Containers;
- Gestão "In House";
- Cross Docking;
- Transit Point.

TRANSPORTE

- Transporte Rodoviário
- Transporte Aéreo
- Transporte Marítimo
- Remoção de Cargas
- Armazenagem
- Distribuição nível Brasil

**Cargas Sensíveis | Alimentos
Eletro Eletrônico
Químicos | Hospitalar**

NOVO CD IBL



O novo CD Guarulhos, em fase final de construção, está localizado no Km89 da Rod. Fernão Dias (em frente ao Terminal de Cargas Fernão Dias).

- Área Total 44.000m²
- Área Construída 20.000m²
- Área de Armazém 19.000m²
- Estrutura porta pallets (aproximadamente 25.000 posições);
- Sistema de gestão de estoque e armazém – WMS
- Sistemas de segurança "monitoramento 24hs"

SUA CARGA MONITORADA E RASTREADA COM OS MAIS MODERNOS EQUIPAMENTOS E DISPOSITIVOS DISPONÍVEIS, PARA SER ENTREGUE NO LOCAL E HORA MARCADA COM A SEGURANÇA QUE VOCÊ MERECE E PRECISA!




11 2696-2230 / 11 3133-2300
www.ibllogistica.com.br

AGENTES EM TODO O BRASIL

Multimodal**Distribuição e manuseio**

Transportadoras e OLs: várias medidas garantem a segurança das cargas

São várias as medidas tomadas pelas transportadoras e os Operadores Logísticos visando à segurança das cargas nas operações de armazenagem, manuseio e distribuição, incluindo treinamentos e o uso de equipamentos e novas tecnologias. A segurança também se aplica aos motoristas, principalmente, em períodos de chuva.



A chave do sucesso é adotada por treinamento e uso de tecnologias, assim como câmeras que monitoram as imagens para identificar tipos de acidentes e sinistros

Que as transportadoras e os Operadores Logísticos vêm fazendo para aumentar a segurança nas operações de armazenagem, manuseio e distribuição de cargas de seus clientes? E os conselhos que dão aos motoristas sobre como dirigir em períodos de chuvas?

Estes são os focos desta matéria especial da revista *Logweb*, considerando que tais medidas podem servir de

exemplo para as empresas do setor aprimorarem seus serviços com base neste fator primordial: a segurança.

Medidas variadas

As medidas são variadas, como a utilização de novas tecnologias, como computador de bordo nos veículos, o que garante não só a rastreabilidade

geográfica, mas, também, telemetria de diversos indicadores operacionais, como velocidade em pista seca e molhada, frenagem repentina, rotação do motor, etc.

Tal tecnologia é utilizada na Aqces Logística (Fone: 11 3296.6900), conforme conta o diretor de operações, Luiz Gustavo Silva.

Além disso – ainda segundo ele –, a empresa oferece treinamento contínuo para os colabo-

radores e utiliza técnicas de monitoramento em campo, como, por exemplo, monitoramento oculto, acompanhamento estatístico de violações e spy-driver.

Além disso, o motorista tem total apoio da alta direção para parar qualquer operação que tenha o menor potencial de acidentes. Os colaboradores da Aqces recebem não só treinamento e incentivo às práticas seguras, mas também são avaliados quanto a isso. Isto é chamado de "Autoridades para parar serviços", que faz parte do pilar da empresa da área de Segurança, Saúde e Meio Ambiente.

Outro assunto de extrema importância para a Aqces é o controle de jornada, que é seguido à risca. O sistema AQSYS faz o planejamento e a roteirização de equipamentos e equipagem, tendo em vista as escalas obrigatórias de horas e diversas funções como, por exemplo, certificados e capacitação, tanto do motorista quanto do equipamento.

"Com relação ao manuseio e à armazenagem, temos reuniões semanais (DSS – Dialogo Semanal de Segurança) com toda a equipe e avaliação dos indicadores. Temos um programa de excelência operacional em que um dos grandes pilares é o conjunto de itens relacionados à segurança", conta Silva.

A empresa também adota outras práticas, como inspeções diárias em veículos; elaboração de rotogramas para rotas críticas; plano de emergência para as operações, incluindo a manutenção de contrato de atendimento emergencial com a SOS Cotec; procedimento de comunicação e investigação de acidentes e quase-acidentes para que seja possível identificar e eliminar causas-raízes, eliminar acidentes e quase-acidentes e divulgar resultados para evitar recorrência em outras filiais/operações; atualizações com foco em direção defensiva, direção econômica, cargas perigosas, plano de emergência, primeiros socorros, etc.

No caso da Brasilmaxi (Fone: 11 2889.6100), Vagner Guerra, responsável pelo monitoramento, conta que, em primeiro lugar, a empresa utiliza e aplica as ações de prevenção de acidentes, onde se fazem presentes os treinamentos com os colaboradores e terceiros, através dos quais

todos os envolvidos devem ajudar a cumprir as medidas de segurança interna. "A chave do sucesso é adotada por treinamento e uso de tecnologias, assim como câmeras que monitoram as imagens para identificar tipos de acidentes e sinistros. Com isso, é importante salientar a existência de medidas de premiação aos colaboradores que venham a manter um regime rigoroso em seu setor, evitando, assim, que ocorram perdas e danos dentro da logística.

Markenson Marques, diretor-presidente da Cargolift (Fone: 41 2106.0726), aponta, como medidas prevendo a segurança, a articulação política para criar uma lei federal que determine perdimento de 100% dos produtos armazenados junto a cargas desacompanhadas de documento fiscal (receptação de produtos roubados). E, por outro lado, que a empresa fez investimentos de R\$ 2,6 milhões em Tecnologia de Informação para o

período 2011/2012 com foco em rastreabilidade.

Já no caso da Center Cargo (Fone: 11 5564.9866), as novidades são paletes elétricos com rodas especiais para reduzir o atrito com o solo no manuseio, uso de cantoneiras, cintas e filme stretch para acomodação da carga e, principalmente, embalagens reforçadas com "dupla camada de papelão" e com separador interno de mercadoria, evitando o contato entre os itens. Quem conta é Jair Pereira, diretor da empresa.

A Martin-Brower (Fone: 11 3687.2800) é outra empresa que implementou uma série de medidas visando à segurança nas operações, e isto inclui a adoção de uma série de equipamentos, conforme conta Mauro Vivaldini, gerente do Centro de Distribuição São Paulo.

Ele relata que a sua empresa mantém programas internos de segurança no trabalho, no intuito de prevenir, corrigir, conscientizar



Treinamento envolve políticas de segurança, segurança física das instalações, prevenção e combate a incêndios

e educar os seus profissionais, tais como: segurança em primeiro lugar (para armazéns e transporte); programa armazém seguro; programa de prevenção de acidentes com veículos; instalações monitoradas com

TOPICO
SOLUÇÕES ALTERNATIVAS

A SOLUÇÃO PARA A SUA ARMAZENAGEM



GALPÕES ESTRUTURADOS COM VÃO LIVRE DE 5 A 40 METROS
AS MELHORES OPÇÕES EM COBERTURAS ALTERNATIVAS
SUPPORTA VENTOS CONFORME ABNT NBR 6123
MONTAGEM RÁPIDA E SEGURA, SEM FUNDAÇÃO

**LOCAÇÃO
E VENDA**

www.topico.com.br / (11) 2344-1200 / sac@topico.com.br

Multimodal

circuito fechado de TV; empilhadeiras para operação em áreas frias (equipamentos cabinados); monitoramento de temperatura constante, para operações com produtos resfriados e congelados (tanto para armazém quanto para transporte); veículos rastreados e monitorados; veículos preparados para facilitar descargas – plataformas elevatórias, escadas, pegadores, etc.

Leonardo Benitez, gerente da qualidade e segurança da Columbia (Fone: 11 3305.9999), também enumera as atividades da empresa em busca da segurança máxima nas operações: reuniões periódicas do Comitê de Gerenciamento de Risco corporativo, com a participação de toda a liderança da empresa de todas as Unidades, além da empresa responsável pelo Gerenciamento de Riscos, da Corretora de Seguros e, em alguns momentos, da própria Seguradora, com a finalidade de definir e revisar políticas e procedimentos para a segurança das pessoas, produtos e patrimônio, além de acompanhar o status das ações preventivas sobre os riscos estratégicos predefinidos; investimentos em CFTV, contemplando alarmes, câmeras, sensores de presença, sensores de perímetro e portais detectores de metais; análise e revisão mensal do Plano de Gerenciamento de Riscos de cada Unidade e do transporte de cargas; readequação das políticas de controle de acesso, além de treinamento para todos os colaboradores envolvidos no processo; renovação da tecnologia de rastreamento das cargas para a frota própria e agregada e elevação do nível de exigência de equipamentos de segurança para terceiros; implantação de Postos Avançados da Gerenciadora de Risco para a liberação de veículos para transporte de carga, a fim de garantir que todos estão com os equipamentos funcionando, com o plano de viagem adequado e alinhado com as escoltas, quando necessário; treinamentos periódicos para motoristas e ajudantes, incluindo as necessidades do SASSMAQ – Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade.



Treinamentos voltados à segurança também envolvem operações de movimentação interna e transporte de cargas

Nas atividades da Transbueno (Fone: 12 3955.1121), visando à segurança, estão fatores como: investimento no sistema de Gestão Ambiental, com certificação ISO 14001 na área de transporte; treinamento dos funcionários com ênfase no manuseio dos produtos armazenados; investimento na aquisição de mais de 20.000 posições paletes de estanterias apropriadas; ampliação da área de armazenagem em 20.000 m²; e construção de quatro unidades de 1.000 m² cada para armazenagem de líquido inflamável. Quem informa é Valdir Maciel dos Santos, coordenador de Sistema de Gestão Integrado da empresa.

“Atualmente, contamos com sorter, labiling, scanning, especialista em embalagens, auditores de segurança e tecnologias em rastreamento, entre outros recursos”, completa José Tranjan, diretor de operações da TNT (Fone: 11 3573.7700).

José Carlos D’Agostini, da diretoria de logística do Mira OTM Transportes e da Target Logistics (Fone: 11 2142.9009), também aponta os investimentos em equipamentos e sistemas. A empresa está trabalhando em um contínuo desenvolvimento e aplicação em seus CDs de itens de segurança. Na área patrimonial, muros com cercas elétricas, concertinas, segurança armada, portaria, câmeras de CFTV, sensores de presença e alarmes. Nos veículos e agregados, rastreamento e monitoramento durante todo o percurso entre as

filiais e os pontos de entrega.

“As ações de gerenciamento de roubo e de segurança na Penske são voltadas para nossos armazéns e transportadoras parceiras, que devem seguir à risca os procedimentos impostos”, conta Paulo Sarti, diretor de operações sênior da Penske Logistics para a América do Sul (Fone: 11 3738.8200)

No transporte, todos os veículos da empresa são monitorados e possuem carga rastreada, além de serem escoltados por guardas armados. “Ainda estamos analisando a utilização de equipamentos antibloqueio para evitar a ação de ladrões que utilizam equipamentos eletrônicos para bloquear os rastreadores. Dependendo da carga, da urgência de entrega e dos riscos envolvidos, também podemos optar pelo modal aéreo”, relaciona Sarti.

Ainda segundo o diretor da Penske Logistics, os armazéns da empresa são monitorados por câmeras, tanto internamente quanto externamente, com sinal duplicado para salas de controle localizadas em pontos diferentes. Eles também possuem portaria blindada, eclusas para os caminhões e detectores de metal supersensíveis para controle de entrada/saída dos visitantes e funcionários.

“Pelo fato de algumas opções tecnológicas de gerenciamento por celular ou via satélite serem incompatíveis, também desenvolvemos dispositivos capazes de reunir os dados diversos em um

sistema de informação próprio da companhia. Também estipulamos limite de carga e ausência de identificação de embalagem, além de fazermos checagem dos profissionais envolvidos para termos um controle muito grande do processo. Por isso, estamos constantemente revendo nossos planos de gerenciamento de riscos”, completa Sarti, da Penske Logistics.

Investindo na qualificação cada vez maior do serviço oferecido ao mercado, há dois meses a Transportadora Plimor (Fone: 19 2104.9444) passou a ter não apenas os caminhões equipados com rastreadores, mas também as carretas onde são acondicionadas as cargas. “Foram adquiridos 100 rastreadores Autotrak que, somados às 15 unidades adquiridas anteriormente para testes, dão cobertura dupla no monitoramento das cargas transportadas”, explica Márcio de Lima, gerente geral de frota e manutenção da empresa.

A DHL Express Brasil (Fone: 0800 771.3451) não armazena carga, conforme conta Mirele Mautschke, diretora de operações da empresa.

Assim, no manuseio e na distribuição, os funcionários e colaboradores recebem o Treinamento SAFE (Security Awareness For Employees), dedicado e personalizado para times DHL. Neste curso, os profissionais da área operacional são treinados em rotinas de segurança: políticas de segurança - demonstrações de comportamento ético, governança corporativa, política da mesa limpa, política de segurança da informação e de ações corretivas; segurança física das instalações - os colaboradores são orientados em como utilizar os recursos da área operacional adequadamente; prevenção e combate a incêndios - informações sobre onde existe este risco nas operações e o que fazer para minimizá-los e combatê-los; segurança no transporte rodoviário de carga - os funcionários aprendem as regras de Gerenciamento de Riscos (como manusear a carga e limites de valores embarcados) e a utilização dos veículos rastreados; segurança pessoal - para que a DHL Express atinja os resultados

esperados, um fator crítico é a integridade física e emocional de seus funcionários e colaboradores. Especialistas de segurança do Grupo DHL treinam os times para terem mais segurança nas ruas, em casa, nos passeios e no itinerário empresa x residência e vice-versa.

“Além dos investimentos habituais em segurança, específicos de nosso negócio, contratamos recentemente os Serviços da DuPont Sustainable Solutions, divisão de consultoria da DuPont do Brasil, de forma a nos assessorar no Pisca Alerta, um programa interno voltado à conscientização, ao comprometimento e a atitudes seguras por parte de todos os colaboradores da organização. Serão investidos cerca de R\$ 2 milhões até o final de 2011 com o compromisso de atingirmos o nível de excelência na gestão segura de nosso negócio.” Agora quem apresenta as novidades da sua empresa

em termos de segurança é Mauri Mendes, diretor geral da Golden Cargo (Fone: 11 2133.8800).

“As mais recentes novidades da empresa para aumentar a segurança nas operações de armazenagem, manuseio e distribuição de cargas dos nossos clientes incluem o sistema ISO 9001/2008, a integração entre os sistemas RP, WMS e TMS, o agendamento para recebimento e a entrega de cargas”, comenta Eduardo Francisco Ennis, diretor comercial da Hipercon Terminais de Cargas (Fone: 13 3228.4100).

Falando em nome da Julio Simões Logística (Fone: 11 4795.7000), Flávio Sales, diretor de Operações Logísticas, conta que a empresa mantém, entre seus programas de treinamento voltados à segurança, um módulo especial para as operações de movimentação interna e transporte de cargas. Além disso, ainda são feitas campanhas mensais de segurança, de acordo

com cada operação. Recentemente, a companhia iniciou a capacitação de supervisores das operações para que possam atuar, também, como facilitadores da segurança e reforçar o trabalho desenvolvido pela área de segurança do trabalho em atividades como: o Diálogo de Segurança, conversa diária realizada antes do início do trabalho, em que os colaboradores expõem problemas do dia anterior; e o Programa Movimento Sua Ideia, pelo qual os colaboradores podem relatar situações de risco no ambiente do trabalho para que sejam corrigidas, sendo que a melhor ideia é premiada ao final de cada semestre. Em algumas operações ainda são realizados testes de bafômetro e toxicológico”, completa o diretor de Operações Logísticas.

André Ferreira, diretor da Rápido 900 de Transportes Rodoviários (Fone: 11 2632.0900), conta que a empresa implantou

um plano de prevenção e gerenciamento de risco contemplando todas as medidas para evitar tais situações. E, em último caso, também estão previstas neste plano ações de gerenciamento rápido e eficaz da crise.

“Este documento contempla todas as nossas operações, inclusive armazenagem, manuseio e distribuição. A confecção deste plano envolveu todas as áreas da empresa: frota, tráfego, manutenção e administração, entre outras. Além disso, a Rápido 900 participa dos treinamentos do Sest/Senat e da ABIQUIM – Associação Brasileira de Indústrias Químicas (Olho Vivo na Estrada e Direção Defensiva) sobre o aprimoramento da qualidade dos Operadores Logísticos. Também temos um treinamento, desenvolvido in-house, onde todos os nossos colaboradores são treinados nas áreas que envolvem desde o cuidado na embalagem da carga

PONTES ROLANTES – MONOVIAS – PÓRTICOS ROLANTES – GUINDASTES GIRATÓRIOS – TALHAS ELÉTRICAS

- ▲ Pontes Rolantes Especiais
- ▲ Pontes Rolantes
- ▲ Pórticos Rolantes
- ▲ Guindastes Giratórios
- ▲ Sistemas Modulares SK-II

PEÇAS DE REPOSIÇÃO ORIGINAIS



- ▲ Talhas Elétricas Especiais
- ▲ Talhas Elétricas de Correntes
- ▲ Talhas Elétricas de Cabo de Aço
- ▲ Barramentos Elétricos Blindados
- ▲ Monovias – Retilínea e Curvilínea

DURABILIDADE



SEGURANÇA



GARANTIA



Tel. (11) 4613-8133 - Fax: (11) 4617-5237/5238

samm@sammthalhas.com.br | www.sammthalhas.com.br

QUALIDADE E PONTUALIDADE FAZEM A DIFERENÇA



Multimodal

e prevenção de incêndios até como entregar a carga para o destinatário final”, explica Ferreira.

As medidas adotadas na Santos Brasil Logística (Fone: 11 4393.4900) também não são muito diferentes destas.

Ricardo Molitzas, diretor de logística da empresa, informa que, para aumentar a segurança nas operações, a Santos Brasil investe constantemente em melhorias relacionadas à qualidade, ao armazenamento, à movimentação de produtos e à mão de obra qualificada.

Além disso, possui a certificação SASSMAQ e, também, é signatária de programas que visam à segurança da carga e do caminhão nas estradas, entre eles o programa Olho Vivo na Estrada, que tem como objetivo prevenir atitudes inseguras no transporte de produtos por meio da conscientização dos motoristas, com a adoção de ações preventivas ou corretivas.

A Santos Brasil realiza, também, anualmente, um curso de direção defensiva para todos os motoristas que prestam serviço para a empresa.

Já a Total Express (Fone: 11 2168.3200) utiliza um sistema interessante para a segurança, conforme relata Sergio Monteiro Jr, diretor de TI e prevenção de perdas da empresa.

O sistema utilizado é o controle de valor transportado por cores: ele controla o valor de todos os manifestos embarcados e utiliza um código de cores para avaliar como risco baixo, médio e alto ou proíbe o carregamento. Desta forma, a operação pode controlar o carregamento sem falar abertamente em valores. Os valores cadastrados no sistema que dão embasamento para o nível de risco são controlados pela diretoria e nunca são revelados. “Desta forma, podemos abrir ou fechar a torneira de acordo com a necessidade da operação.”

Ainda de acordo com Monteiro Jr, todos os veículos de coleta e transferência e uma boa parte da frota de entrega da Total Express são rastreados por equipamento Ominilink e monitorados por gerenciamento



Ações de gerenciamento de roubo e de segurança também são voltadas para armazéns e transportadoras parceiras

de risco interno. Além disso, todos os eventos de roubo e áreas de risco são registrados no sistema e plotados no Google Maps para melhor entendimento das áreas de risco.

“Trabalhamos com baixa de entregas via Nextel, o que permite acompanhar a evolução no roteiro do entregador, dando uma melhor administração do risco”, conclui o diretor de TI.

Olha a chuva!!

Já que estamos falando em segurança, e também o período de chuvas se aproxima, questionamos os entrevistados sobre as recomendações que fazem aos motoristas para trafegar com segurança sob estas condições.

“Em pista molhada, os veículos devem trafegar em velocidade reduzida (geralmente 60 km/h) e o computador de bordo acompanha a situação de pista molhada através de sensores em diversos pontos do veículo. Em tempo real, a nossa equipe do CCO (Centro de Controle de Operações) recebe informações de aproximação de velocidade limite remotamente, e o motorista recebe um aviso

sonoro na cabine do caminhão”, explica Silva, da Aqces Logística. “É um erro pensar que o maior risco está na velocidade. Quando sob chuva, se um caminhão passar a trafegar a 40 km/hora conforme a lei determina como velocidade mínima, outros caminhões tentarão a ultrapassagem, e são nestas manobras que ocorre a maior parte dos acidentes”, alerta Marques, da Cargolift, no que é complementado por Mendes, da Golden Cargo: “em situações de chuvas, a velocidade máxima permitida é de 60 km/hora, obviamente que não temos como saber, através do disco de tacógrafo, as condições meteorológicas no momento de uma velocidade superior à recomendável, porém os treinamentos são direcionados de forma a conscientizá-los do perigo. Tudo está relacionado a comportamentos, e é nesse sentido que o Programa Pisca Alerta vai atuar, mudar a cultura de segurança dentro da organização”.

Santos, da Martin-Brower, também fala em redução do limite de velocidade. “A velocidade permitida máxima em dias de chuvas ou pistas molhadas é

de 60 km/h. Em nossos veículos existem placas orientativas para os demais motoristas na via alertando para a velocidade máxima de 80 km/h e, com chuva, de 60 km/h. Nossos veículos são rastreados via satélite e possuem dispositivo de alerta caso seja ultrapassada a velocidade máxima permitida.”

Na Center Cargo, é recomendada mais cautela e atenção nesta época e aplicado treinamento com profissionais palestrantes sobre direção defensiva. “Reduzimos o limite de velocidade nos rastreadores interligados ao sistema de controle de velocidade do veículo e monitoramos, também, através de telemetria, onde temos vários recursos de monitoramento – um deles é o de limpador de para-brisa que, quando acionado, informa que o motorista está passando por trechos de chuva e, assim, a central de monitoramento passa novas informações de conduta ao motorista e configuração ao veículo”, explica Pereira.

Pedro Maniscalco, diretor de operações da Jamef Encomendas Urgentes (Fone: 11 2121.6161), revela que toda a frota da empresa é equipada com sistema de telemetria. Em situação de chuva, o sistema adéqua o monitoramento da velocidade a 70 km/h e, quando o veículo supera esta marca, automaticamente o motorista recebe um alerta para reduzir a velocidade ao parâmetro estabelecido. Além disso, um aviso de alerta é direcionado para a central de gerenciamento de risco da Jamef, que entra em contato com o motorista e faz a advertência, como medida de prevenção.

Além da tecnologia embarcada, a Jamef dispõe do projeto Saúde, Segurança e Qualidade de Vida, por meio do qual os motoristas recebem orientações de profissionais sobre procedimentos de segurança, tema que envolve também a questão da dirigibilidade em situações de chuva.

Sales, da Julio Simões, revela que todas as recomendações para condições adversas no trânsito, incluindo as de chuva,

estão nos treinamentos contínuos e são reforçadas pelas campanhas de segurança. Nessas campanhas, que são iniciadas próximas ao período chuvoso, os motoristas são orientados sobre os riscos de conduzir sob chuva, através de folders educativos, entre outros materiais de comunicação, e recebem orientações para manter distância segura de outros veículos, utilizar farol baixo, evitar freadas bruscas e ultrapassagens, entre outras. Em algumas operações é utilizada a telemetria: os veículos são dotados de sistema que detecta início de chuva a partir do acionamento do limpador de para-brisas e é gerada uma mensagem para a redução da velocidade. A obediência do motorista ao aviso pode ser monitorada na base, pelo supervisor da operação.

Na Transportadora Plimor, uma parte da frota também possui sensor de chuva e, através da telemetria, são gerados alertas

para redução de velocidade. Além disso — ainda conforme Lima —, a empresa conta com instrutores de frota que viajam com todos os motoristas num prazo de no máximo 60 dias. E também são emitidos comunicados de alerta mensalmente para que os motoristas redobrem a atenção na condução dos veículos neste período de chuvas.

Em caso de tempestade, se o motorista puder parar num posto de serviço e esperar é o ideal. Esta é uma das recomendações da Columbia. “Não parar no acostamento, já que a visibilidade é pouca e o veículo pode ser atingido por outro, e respeitar sempre as indicações das estradas são outras recomendações”, completa Benitez, gerente da qualidade e segurança da empresa.

A DHL Express Brasil tem uma lista de recomendações, conforme conta Mirele. Nestes dias, o time de couriers recebe em briefing ou participa de uma

reunião de “5 minutos”, que contempla instruções de como trafegar: redobrar a atenção no trânsito; reduzir a velocidade; ligar limpador de para-brisas; usar faróis baixos; manter desembaçador de vidros ligado; manter distância de 10 metros do carro à frente (mais ou menos espaço de dois carros); e evitar trafegar por pontos alagados.

“Neste caso, quando trafegar em condição sob chuva, recomendamos: reduzir a velocidade, a fim de evitar aquaplanagem; maior distanciamento em relação ao veículo à frente, resultando em maior campo e tempo de visibilidade para reação; acionamento leve dos freios nas estradas escorregadias, para assegurar maior controle do veículo e evitar derrapagens; finalizando com instruções de parada de trânsito em locais seguros quando a chuva se torne muito forte e constante.” A explicação é de D’Agostini, da Mira e Target.

Também para os motoristas da Rápido 900 as orientações são para que não corram sob hipótese alguma (mas mantenham um ritmo constante), não façam freadas bruscas, aumentem o nível de concentração, não façam ultrapassagens (mesmo com o mínimo de risco), usem todos os recursos do caminhão para aumentar a visibilidade, acendam o farol baixo (mesmo de dia), não liguem o pisca-alerta, mantenham uma boa distância do veículo da frente, procurem não falar com o ajudante, parem somente em acostamentos seguros ou em postos (se for necessário), procurem observar e evitar os pontos de aquaplanagem e, sem dúvida, sigam estritamente a legislação de trânsito.

Na integração dos motoristas, a Santos Brasil distribui o Manual do Motorista. A principal recomendação é que reduzam a velocidade em dias de chuva.

Pneus Sólidos
Pneus pneumáticos

Aros a base de troca

Garfos Industriais
Rodas Industriais

(11) 3906-1616



TRADIÇÃO AGORA TEM NOME

RODA FER

Pneus, rodas e garfos industriais

www.rodafer.com.br

GOOD YEAR



TRELLEBORG

MSI

MSI-Forks

Multimodal

Segurança da carga é primordial na exportação

Apesar da legislação pertinente, muitos exportadores ainda desconhecem as regras de transporte seguro e não sabem que existe uma documentação adicional exigida para o embarque de cargas perigosas, os chamados Dangerous Good, categoria que inclui alguns itens aparentemente inofensivos como sprays em aerossol, air bags, baterias de automóveis, esmalte de unhas, removedor de esmalte e perfumes. Essa falta de conhecimento pode levar a problemas na liberação do envio e a possíveis acidentes.

Ivan Medeiros, da FedEx (Fone: 0800 703.3339), especialista nesse tipo de envio, lembra que uma carga perigosa deve ser devidamente embalada e identificada para que seja corretamente manuseada durante todas as fases de transporte. Ele lembra, também, que embalagens de produtos perigosos devem atender a requisitos adicionais de estanqueidade e resistência a vazamentos, além de possuir material absorvente e garantir suporte às condições normais de transporte.

A correta identificação de um produto perigoso garante que ele seja manuseado com todo o cuidado que merece durante todas as fases de transporte.

“Quanto melhor for a informação contida em uma caixa, mais facilmente o pessoal envolvido no transporte deste tipo de mercadoria poderá identificar as suas particularidades e corretamente manter sua segregação e armazenamento. A correta identificação dos produtos perigosos demonstra compromisso por parte do expedidor em informar os eventuais

perigos envolvidos com seus produtos. É uma atitude responsável que reflete compromisso com a sociedade e a segurança das comunidades onde a empresa opera”, informa Medeiros.

Acidentes

Uma carga deste tipo, se não identificada, poderá ser erroneamente misturada com outras, como alimentos e outros produtos que podem vir a ter contato com seres humanos. A falta de identificação correta também pode levar a acidentes sérios com contaminação de pessoal e reações indesejadas em casos de vazamentos, colocando em risco a integridade física das pessoas. A falta da correta identificação e preparo pode ter ainda consequências como contaminação de equipamentos, comprometendo estruturas devido à contaminação e consequente reação química de certos produtos com diferentes tipos de materiais. E, além das consequências imediatas, existe o impacto relacionado ao não cumprimento de legislação específica, que tem consequências administrativas e cíveis impostas aos responsáveis pelo transporte inadequado.

O especialista da FedEx também salienta que, no Brasil, o transporte de produtos perigosos encontra-se regulamentado e os diferentes modais de transporte possuem legislação específica, onde as responsabilidades de todos os envolvidos nas diferentes fases de transporte estão claramente definidas.

“Na prática, o que identificamos em nossas atividades diárias é que muitas pessoas não sabem que estão lidando com um produto perigoso, e devido à falta de conhecimento sobre o assunto, acabam transportando ou

enviando estes produtos sem a devida identificação e embalagem.”

Para acabar com a falta de conhecimento dos exportadores sobre a carga perigosa transportada, Medeiros acredita que a educação é a chave. E que a indústria deve desempenhar papel importante na conscientização, até porque têm profissionais especializados neste assunto e muitas pessoas não se dão conta de que estão lidando com produtos perigosos, já que muitas vezes este tipo de produto faz parte de nosso cotidiano.

“É comum termos mais produtos perigosos em nossos lares do que nos damos conta. Quem não possui ao menos um vidro de perfume no armário do quarto, ou um spray inseticida no armário da lavanderia ou até mesmo um desodorizador de ambientes em spray?”, revela o especialista.

Transporte aéreo

A documentação adicional para o transporte de produtos perigosos por via aérea é conhecida como “Shipper’s Declaration”. Trata-se de um documento que contém informações relativas ao produto, tais como seu número de ONU (número que uma comissão de especialistas da ONU dá a um produto de acordo com suas características, quando são classificados ou não como perigosos para fins de transporte), nome apropriado para embarque, tipo de embalagem, quantidade transportada e informações adicionais que podem ser necessárias para o manuseio seguro do produto. Estas informações podem ser práticas, como um telefone de emergência, dizeres como “não expor à luz solar”, “evitar molhar o pacote”, etc.

Caso o motorista não tenha como parar o veículo e esperar a chuva diminuir, a empresa também disponibiliza todas as rotas homologadas que existem hoje por meio de um manual chamado Rotograma, que aborda as condições atuais das rodovias para uma viagem mais segura, detalhando as áreas críticas ao longo da rota (buracos, curvas perigosas, pista sem sinalização, ribanceiras, trechos sob neblina, pista escorregadia, trechos urbanos, etc.), pontos de apoio, polícias rodoviárias, postos de abastecimento, hospitais, bases operacionais da rodovia e demais informações úteis.

“Nosso gerenciamento de risco está sempre ligado nos meios de comunicação e informando aos motoristas sobre problemas de trânsito e alagamento para evitarmos maiores problemas”, conta Monteiro Jr, da Total Express.

Santos, da Transbueno, completa informando que, entre outros aspectos, são evidenciados nos treinamentos a aderência e a visibilidade. “Os primeiros pingos de chuva ou a garoa não formam volume de água suficiente para tirar da via a poeira, o óleo ou os resíduos de borracha que se acumulam com o tráfego. Com isso, a pista fica extremamente escorregadia, por isso, nesse momento, recomendamos ao motorista que diminua a velocidade e não use o freio bruscamente. Com a velocidade reduzida, diminuímos a chance de o veículo aquaplanar quando o volume de chuva for maior. Acima de 50 km/h, os pneus podem não mais cortar a camada de água e o veículo se desgoverna, podendo derrapar e o motorista perder totalmente o controle sobre ele. Por isso, independentemente da quantidade de água na pista, recomendamos diminuir a velocidade e aumentar a distância de outros veículos”, completa o coordenador de Sistema de Gestão Integrada da Transbueno. ●

GESTÃO DA QUALIDADE É AGREGAR VALOR...

...É HORA DE FAZER ESSA CONTA

Empilhadeiras Elétricas HYSTER

É a HYSTER ajudando na GESTÃO DA QUALIDADE de sua empresa.

RESULTADOS
POSITIVOS



HYSTER



TM

SINÔNIMO DE EMPILHADEIRA
EM QUALQUER LUGAR DO MUNDO

Consulte o seu Distribuidor HYSTER, acesse:
www.hyster.com.br ou ligue (11) 5683.8500

CeMAT
SOUTH
AMERICA

Agenda Dezembro Dezembro Dezembro

Cursos

Ferramentas Avançadas de MS EXCEL Aplicadas à Logística

Período: 2 e 3 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: CEBRALOG
www.cebralog.com
sac@cebralog.com
Fone: 11 2359.6264

A Embalagem Aplicada à Área Industrial e na Exportação

Período: 3 e 4 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: ILOG
Informações:
www.ilog.org.br
fabia@ilog.org.br
Fone: 11 2936.9918

Gestão de Custos Logísticos

Período: 7 de dezembro
Local: Manaus – AM
Realização: Tigerlog
Informações:
www.tigerlog.com.br
contato@tigerlog.com.br
Fone: 11 2694.1391

Operadores Logísticos: Contratação e Gestão de Relacionamento

Período: 7 e 8 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: ILOS – Instituto de Logística e Supply Chain
Informações:
www.ilos.com.br
capacitacao@ilos.com.br
Fone: 21 3445.3000

Gestão Tributária e Fiscal nas Operações Logísticas

Período: 11 de dezembro
Local: Manaus – AM
Realização: Tigerlog
Informações:
www.tigerlog.com.br
contato@tigerlog.com.br
Fone: 11 2694.1391

Desenvolvimento de Custos Logísticos

Período: 14 e 15 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: ILOG
Informações:
www.ilog.org.br
fabia@ilog.org.br
Fone: 11 2936.9918

Logística no Setor Hospitalar

Período: 15 e 16 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: CEBRALOG – Centro Brasileiro de Aperfeiçoamento Logístico
www.cebralog.com;
sac@cebralog.com
Fone: 11 2359.6264

Mapeamento e Gestão de Processos

Período: 16 e 17 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: ILOG
Informações:
www.ilog.org.br
fabia@ilog.org.br
Fone: 11 2936.9918

Veja a agenda completa no Portal www.logweb.com.br



A VERDADEIRA ANÁLISE SETORIAL DA LOGÍSTICA

ABRAPAL, ANUT, ANTF, ANFIR, SEP, NTC e muitos outros órgãos representativos irão apresentar nas páginas da Revista Logweb de dezembro uma análise de todos os setores da logística em 2010 e as perspectivas para 2011.



E mais:

- Setor Empresarial Logweb
- Cobertura do Prêmio Top do Transporte

E ainda:

- Guia Têxtil e Vestuário – com depoimentos sobre as melhorias na logística das empresas e o testemunhal dos usuários

EM JANEIRO

• Especial Empilhadeiras:

Fabricantes, Distribuidores, Locadores e Importadores

Tudo o que acontece na logística está nas páginas da revista Logweb.
Não perca tempo, reserve agora o seu espaço

REVISTA
Logweb

Rua dos Pinheiros, 240 - Cj. 12 - Tel.: 11 3081-2772
Contato comercial: comercial@logweb.com.br
Acesse nosso site: www.logweb.com.br