

REVISTA

Logweb

| www.logweb.com.br |

referência em logística



MOVIMENTAR®

quer conquistar *posição de destaque*
no mercado de *movimentação de*
materiais e industrial



REVISTA

Logweb



| www.logweb.com.br | edição nº 128 | Out | 2012 | R\$ 15,00 |

referência em logística

Monitoramento e rastreamento
Plataformas niveladoras de docas
OL's e transportadoras no
setor automotivo

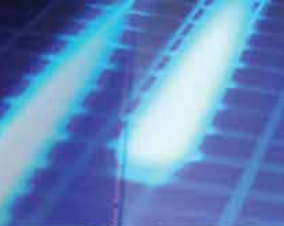
Gollog investe em
terminais, tecnologia
e franquias

CARLOS FIGUEIREDO,
DIRETOR DA GOLLOG

Transmissão de Força

A mais nova publicação da
Logweb Editora





DAIFUKU



SOLUÇÕES AUTOMÁTICAS DE ARMAZENAGEM, MOVIMENTAÇÃO E SEPARAÇÃO DE PEDIDOS

- SOLUÇÕES AUTOMÁTICAS DE ARMAZENAGEM (Unit Load, Mini Load, Carrosséis...)
- SOLUÇÕES DE SEPARAÇÃO DE PEDIDOS (Tecnologia Pick to Light, Radiofrequência...)
- VEÍCULOS AUTOMATIZADOS (STV, AGV...)
- SOLUÇÕES DE TRANSPORTE E CLASSIFICAÇÃO AUTOMÁTICA (Transportadores, sorters...)

...

Os nossos clientes, a nossa melhor referencia:
**ROGE, EBF, VAZ, ACRILEX, BELENUS, OMRON, SMC, HITACHI
FUJIFILM, COLUMBIA, DANONE, COFEMA, ECOPAD, ...**



ULMA
HANDLING SYSTEMS

Publicação mensal,
especializada em logística,
da Logweb Editora Ltda.
Parte integrante do portal
www.logweb.com.br
twitter: [logweb_editora](https://twitter.com/logweb_editora)



Tiragem: 10.000 exemplares

**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

Editor

Wanderley Gonelli Gonçalves
(MTB/SP 12068)
jornalismo@logweb.com.br

Redação

Daniilo Cândido de Oliveira (MTB/SP 55394)

redacao5@logweb.com.br

Mariana Mirra (MTB/SP 56654)

redacao2@logweb.com.br

Priscilla Cardoso (MTB/SP 68731)

redacao3@logweb.com.br

Diretoria Executiva

Valéria 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 97714.5378

Nextel: ID 55*15*7581

maria@logweb.com.br

Assistente Comercial

Júlia Gonçalves
comercial@logweb.com.br

Gerência de Negócios

Nivaldo Manzano - Cel.: 11 99701.2077

nivaldo@logweb.com.br

José Oliveira - Cel.: 11 99469.7719

oliveira@logweb.com.br

Thais Carvalho - Cel.: 11 90859.1872

thais@logweb.com.br
(Estagiária)

Diagramação e Capa

Alexandre Gomes

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

Uma edição com grandes matérias

Fugindo do nosso padrão editorial, esta edição de *Logweb* inclui um número significativo de grandes matérias, ou seja, matérias jornalísticas mais longas, com a participação de vários profissionais. Isto se deu pela conjunção de nossa pauta com a cobertura de eventos e acontecimentos importantes para o setor.

Começamos pela Lei 12.619, que normatiza o trabalho dos motoristas profissionais, e que acabou tendo grande destaque. Em fase da importância e da polêmica que tal lei vem acarretando, ouvimos vários especialistas, incluindo representantes de Sindicatos e Associações, além de advogados especializados, que enfocam o que ela abrange, os seus reflexos nos preços do frete e outros assuntos, criando um interessante painel.

Já cumprindo a nossa pauta editorial, esta edição destaca aos Operadores Logísticos e as transportadoras que atuam no segmento automotivo, abrangendo as características e exigências da logística, o papel dos OLs e transportadoras no dia a dia das empresas que atuam no segmento, as tendências na logística, as mudanças mais significativas na logística deste setor em função do aumento de vendas de veículos e a influência da importação de veículos na logística do setor.

Também destaque é a matéria especial sobre rastreamento e monitoramento, iniciando por explicar a diferença entre os dois sistemas e prosseguindo com uma análise dos

setores hoje no Brasil, as tendências, os fatores que impulsionam e que afetam negativamente estes segmentos e as mudanças mais significativas ocorridas nos últimos anos.

Ainda como matéria de pauta, as plataformas niveladoras de docas. Aqui, também uma análise do setor, as tendências, os fatores que impulsionam este segmento e os que o afetam negativamente, as mudanças mais significativas ocorridas nos últimos tempos e o impacto dos condomínios logísticos no segmento de plataformas.



Wanderley Gonelli Gonçalves, Editor

Ainda como “grande matéria” da edição, temos a cobertura do IIº Seminário Nacional de Manuseio e Transporte de Produtos Perigosos, ocasião em que foi lançada mais uma edição, também a IIª, do “Manual autoproteção — Manuseio e transporte de produtos perigosos (PP II)”. E, finalizando, a matéria de capa com a Gollog.

Para o leitor, trata-se de uma edição especial, com vários assuntos analisados profundamente pelos profissionais mais importantes em suas respectivas áreas de atuação, oferecendo um interessante material de trabalho.

Especial

- 40** **Plataformas niveladoras de docas:** agilidade requerida no setor logístico leva o setor a um sólido crescimento
- 46** **Rastreamento e monitoramento:** dois setores distintos, que ainda provocam confusão
- 8** **Artigo**
Implantação do S&OP traz um melhor entendimento das oportunidades do mercado
- 10** **Operador Logístico**
Kuehne + Nagel assume operação logística global de peças de reposição e equipamentos da TAM
- 12** **Logística & Meio Ambiente**
- 16** **Evento**
Seminário, em São Paulo, discute o manuseio e o transporte de produtos perigosos
- 26** **Legislação**
Lei 12.619, que normatiza o trabalho dos motoristas profissionais, continua gerando discussões
- 36** **Negócio Fechado**
- 54** **Transporte Marítimo**
Com obras em ritmo avançado, terminal portuário da BTP prepara início das operações para 2013
- 58** **Capa**
Gollog aproveita crescimento do setor logístico e investe em terminais, tecnologia e franquias
- 64** **Mercado**
Logweb firma parceria com a ANFARLOG, visando disseminar a logística farmacêutica



Transmissão de Força

A mais nova publicação da Logweb Editora

Agenda do Logweb

Consulte no portal www.logweb.com.br a agenda com informações sobre feiras, fóruns, seminários, cursos e palestras nas áreas de logística, Supply Chain, embalagem, movimentação, armazenagem, automação e comércio exterior.

www.logweb.com.br

- 66** **Movimentação**
Consigaz fornece sistema de reabastecimento para empilhadeiras
- 68** **Alimentos & Bebidas**
Bunge inaugura fábrica com tecnologia alemã para produção de maioneses e amplia CD
- 72** **Distribuição**
Alta nas vendas do setor automotivo obriga OL's e transportadores a adaptarem operações

Notícias Rápidas

35, 45, 53, 56, 62, 65 e 69



Errata

● Mills Estruturas

Em nosso "Anuário de Logística" – Logweb 125 – julho de 2012 – o telefone da Mills Estruturas e Serviços está incorreto. O certo é: 0800 705 1000.

● Nautika

Na matéria "Com primeiro semestre positivo, setor de armazéns estruturais e infláveis prevê mais crescimento", publicada à página 70 da edição 126 – agosto de 2012 – de Logweb, o telefone da Nautika está incorreto. O certo é 11 2462.4622.

● TGW

Na matéria "TGW avança em filiais internacionais e gera receitas de 262,3 milhões de euros", publicada na edição nº 127 de Logweb (página 71), o valor correto referente à receita da companhia é de 362,3 milhões de euros, como afirmado no texto, e não de 262,3 milhões de euros, como estampado no título.

Nordeste. Esse é o nosso novo destino.



A região Nordeste se destaca cada vez mais no cenário nacional e a Jamef acelera nessa direção.

Especializada no transporte de cargas fracionadas de alto valor agregado, nossas unidades na região se multiplicam para transportar **calçados, confecção, cosméticos, eletroeletrônicos, informática, editoriais, autopeças** e muito mais.

Tudo isso com agilidade, frota constantemente renovada, monitoramento via satélite 24 horas, 7 dias por semana, atendimento individualizado, comprometimento e cuidado com a carga, da coleta à entrega em suas mãos.

Saiba mais porque a gente sempre leva o melhor para você. Acesse www.levaomelhorparavoce.com.br



Baixe um leitor de QR CODE e saiba mais



Niveladores de Doca



Portas Seccionais e Abrigos



Portas Rápidas Automáticas



Portas Rápidas para Frigorífico



Novos tempos exigem decisões certas

Já estamos caminhando no mês de outubro e, dentre muitas palavras que poderíamos explanar aqui, a que melhor se encaixa neste momento em que vivenciamos suponho que seja “acerto”!

Novos tempos exigem que sejam tomadas decisões certas e atitudes focadas em resultados, o contrário já não mais faz parte de nosso dia-a-dia. Precisamos ter, além de tudo, serenidade para compartilhar, enfim, o alcance dos nossos objetivos.

Mais um ano, a revista *Logweb*, através do prêmio Top do Transporte, valoriza você, transportador, por meio dos seus clientes, os embarcadores, que votaram em caráter idôneo sua trajetória este ano e, assim, levaram, por meio de pesquisas, o nome de sua empresa em evidência por mais uma etapa.

Além disso, convidamos sua empresa a participar das próximas edições, nas quais relataremos a palavra dos embarcadores e, após a premiação, dos vencedores com entrevistas “in loco”, categorizando ainda mais o potencial dos diversos participantes, finalistas e vencedores.

Muito nos orgulha a presença e a atenção dos senhores em nosso meio de comunicação e muito obrigada por mais um ano permitirem esta sinergia,

Um abraço a todos e ótimos negócios,



Maria Zimmermann
Diretora Comercial

Comprar ou Alugar:
Consulte o especialista

 **Retrak**[®]
Eficiência a baixo custo

Empilhadeiras
Elétricas de
Contrapeso



Empilhadeiras
a Combustão



Transpaletas
Elétricas



Empilhadeiras
Patroladas



Soluções inteligentes para uma logística eficiente

Nosso desafio é dar a você sempre a melhor solução
em movimentação e armazenagem de materiais

 **Retrak**[®]
Representante STILL

11 2431-6464

www.retrak.com.br

Implantação do S&OP traz um melhor entendimento das oportunidades do mercado

Vender somente aquilo que é possível entregar!

Essa é a meta do S&OP (Sales and Operations Planning). Muitas empresas possuem setores desalinhados e metas individuais que vendem e prometem algo que não podem cumprir e, ao invés de aumentarem seus ganhos, acabam somente aumentando o número de clientes insatisfeitos.

É comum encontrar gerentes reclamando que realizam várias ações, mas a cada dia ocorre uma surpresa. Assim como é comum encontrar clientes reclamando de pedidos fora do prazo. E da mesma forma toda organização atuando para apagar incêndio com a sensação de que trabalham cada vez mais, porém com menos resultados.

O S&OP tende a tornar a empresa mais sincronizada, permitindo, de forma alinhada, priorizar os clientes e os produtos.

Algumas empresas entendem S&OP como um "senso comum" e isso é verdade. Porém, o senso comum em uma organização não é simples se a mesma não possui uma visão estruturada de toda a organização.

Algumas empresas possuem áreas estruturadas e trabalham duramente para atender as metas, porém as áreas não são integradas, não se comunicam apropriadamente e não trabalham juntas, formando ilhas dentro da organização. Esse modelo já funcionou há anos atrás, mas agora o cenário é outro.



Claus Karl Krischnegg
Diretor de Operações da Otimis, que oferece a solução JDA Sales & Operations Planning
claus@otimis.com

As mudanças são rápidas e as respostas também precisam ser.

Para juntar as ilhas é preciso criar o processo de "Sales and Operations Planning". Algumas empresas entendem que têm, mas continuam executando seus processos de forma não integrada.

O processo de S&OP reúne todos os planos (vendas, marketing, desenvolvimento, manufatura, compras e financeiro) em um único plano integrado de negócio.

É executado pelo menos uma vez por mês e revisado pelos gerentes normalmente em um nível agregado (família de produtos). O processo deve conciliar todo fornecimento, demanda e planos de novos produtos e, se executado da forma correta, irá alinhar os planos estratégicos com o negócio e promover a melhoria contínua através da execução e análise de performance.

Um dos conceitos chaves é foco, alinhamento e engajamento.

O S&OP fornece uma metodologia para a gestão coletivamente decidir as prioridades da empresa. Os planos não podem ser escritos na pedra, senão a empresa irá falhar. As empresas precisam criar um ambiente onde as mudanças são esperadas e os ajustes ocorrerão em função da demanda e estratégia.

O processo de S&OP permite a empresa identificar e priorizar as necessidades reais. Quando a empresa possui reclamação de vários setores, somente um processo de S&OP permite avaliar quais reclamações são válidas e com que prioridade as mudanças devem ser executadas.

MODELO BÁSICO S&OP

Na figura abaixo está a visão seguida da análise do modelo básico do ciclo desenvolvido por PALMATIER e CRUM (2003).

Analisando a figura, podemos comentar que:

1. Uma vez que o S&OP é guiado pela demanda e pela estratégia, o processo deve iniciar pela revisão de produtos, considerando o desenvolvimento e lançamento de novos produtos;
2. A revisão de demanda gera um plano atualizado de previsão de demanda;
3. Uma revisão de Supply com um plano atualizado para suportar o plano de demanda;
4. Desenvolvimento de um resultado financeiro projetado;
5. Reunião de S&OP com a equipe de gestão para tomar as decisões necessárias e garantir o alinhamento de todos com o novo plano.

Ainda segundo PALMATIER e CRUM (2003), os três fatores de sucesso do S&OP compreendem:

- Obter primeiro o envolvimento do time executivo e depois dos gerentes e

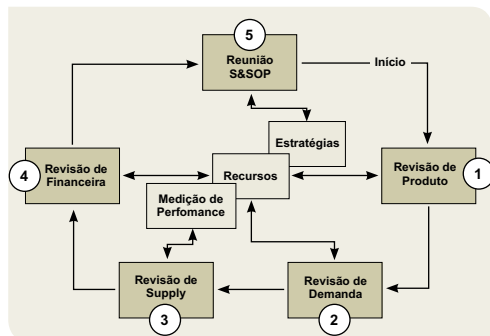


Figura 1 – Modelo básico de Sales and Operations Planning (Palmatier e Crum, 2003)

supervisores para trabalhar com as melhoras práticas;

- Incentivar comunicação clara e honesta, principalmente na notificação de notícias ruins;
- Não tomar decisões para aumentar a eficiência em um departamento sem considerar o impacto na empresa como um todo.

Vale lembrar que, apesar de existir um modelo conceitual básico, o processo de S&OP pode variar para cada empresa. No caso da previsão da demanda, por exemplo, existem empresas que atribuem esta responsabilidade para a área de vendas e, em outras, o processo de previsão de demanda é feito por uma área específica. Ter analistas especificamente alocados nesta atividade e fazer o planejamento da demanda de forma colaborativa tem a vantagem de permitir uma

visão mais holística, pois alguns fatores poderiam deixar de ser considerados pela área de vendas.

Tomando como exemplo o mercado de automóveis, que neste ano teve recorde de vendas, percebe-se o efeito enorme causado pela redução de IPI. Além disso, também se precisa entender qual o efeito da antecipação das vendas, como o mercado se comportará com a chegada do 13º salário, qual o impacto no mercado com o lançamento dos modelos do próximo ano, quais campanhas serão lançadas pela área de marketing. Se pensarmos em colaboração, por que não envolver revendas e distribuidores no processo? Enfim, vários são os aspectos a serem considerados e cabe a cada empresa desenhar o processo que seja adequado a sua realidade.

BENEFÍCIOS DO S&OP PARA AS OPERAÇÕES LOGÍSTICAS


A implantação do S&OP traz um melhor entendimento das oportunidades do mercado e da capacidade da empresa. Essa visibilidade permite melhores escolhas estratégicas e táticas.

Um bom ponto de partida para entender os benefícios da implantação do S&OP é através da análise do *trade off* existente entre perda de venda e estoque alto. Um dos grandes desafios do planejamento é evitar a ruptura (*stockout*) e, ao mesmo tempo, manter o mínimo de estoque necessário.

É fácil imaginar o prejuízo, tanto financeiro quanto de imagem da empresa, se, por exemplo, a área de marketing decidir fazer uma promoção justamente no momento em que a produção havia decidido reduzir o volume produzido

(ou comprado). Neste cenário teríamos produtos sendo vendidos com margem de lucro muito reduzida, ao mesmo tempo em que faltaríamos produtos para entregar. O S&OP ajuda a evitar esta situação

O ganho com o S&OP pode ser ampliado ao envolvermos, também, nossos fornecedores, pois estes poderão melhorar a performance operacional gerando vantagens não só para a empresa, mas para toda a cadeia.

Além de tornar os *gaps* visíveis em uma visão de longo prazo, o S&OP melhora a performance operacional, garante entregas no prazo, reduz estoques, melhora a qualidade e aumenta os lucros. 

Referências

PALMATIER, G.; CRUM, C. *Enterprise Sales and Operations Planning: Synchronizing Demand, Supply and Resources for Peak Performance*. Boca Raton FL, J. Ross Publishing Inc., 2003. [JDA. www.jda.com](http://www.jda.com)



Sala de Bateria Modular




Easytec
Indústria e Comércio Ltda.

CNPJ 00.862.567/0001-77

**LEMBRAR DA
EASYTEC É COMO
UTILIZAR SEUS
PRODUTOS,
VOCÊ NÃO
PRECISA FAZER
ESFORÇO**



Caixa para Bateria Tracionaria



Pórticos



Estrados Hardwork



Carrinhos Hardwork



Carrinho para Manutenção

www.easytec.ind.br Tel. : 21 2683-2483

Rua Ely do Amparo, Lt 05 - Guarajuba - Paracambi - RJ - CEP. : 26.6000-000

Kuehne + Nagel assume operação logística global de peças de reposição e equipamentos da TAM

Mariana Mirrha 

A Kuehne + Nagel (Fone: 11 3468.8000), Operador Logístico multinacional, acaba de ser escolhida para realizar a logística para peças de reposição, equipamentos e consumíveis da companhia aérea TAM (Fone: 0800 123.200), após uma concorrência lançada pelo cliente no mercado em janeiro de 2012. O Operador Logístico irá gerenciar as importações de peças de reposição desde a disponibilização

dos materiais nos fornecedores até a chegada ao Brasil. As peças serão enviadas para os armazéns da Kuehne + Nagel em cada país exportador, onde serão feitas conferências física e documental, para depois embarcá-las ao Brasil. Também serão coordenados embarques de exportação do Brasil envolvendo peças que necessitem de determinado tipo de reparo no exterior.

"Supply the Sky" é o termo que batiza o conjunto de soluções

customizadas da Kuehne + Nagel para atender às necessidades da indústria aeroespacial, sejam de companhias aéreas, fabricantes de aeronaves, empresas de serviços de manutenção, serviços de bordo ou empresas de leasing. "A Kuehne + Nagel já possui uma relação comercial com a TAM há aproximadamente 2 anos, principalmente para o tráfego de importação dos Estados Unidos e algumas exportações.

Sempre vislumbramos aumentar a quantidade de serviços prestados para este cliente. É com muita satisfação que obtivemos o reconhecimento da TAM e fomos selecionados como seu Operador Logístico para este complexo projeto que comprova nosso know-how no segmento aeroespacial", afirma Antonio Moraes Pinto, gerente regional de vendas – Aeroespacial na América do Sul e Central.

A importação de peças e equipamentos será realizada prioritariamente de cinco países europeus – França, Inglaterra, Alemanha, Espanha e Itália –, da Ásia e da América do Sul. O atendimento realizará operações nos modais aéreo e rodoviário, atuando, também, no desembaraço aduaneiro, com uma equipe especializada na área de operação do cliente.

No exterior, as cargas serão recebidas nos armazéns da Kuehne + Nagel em Frankfurt, Londres, Madrid, Paris e Milão. Uma vez que as cargas



Moraes Pinto: "nas nossas operações logísticas, vamos atuar para que a TAM possua os estoques de peças de reposição nos locais onde há demanda"

forem liberadas pela alfândega brasileira, serão armazenadas na estrutura própria da TAM, que também terá à disposição a estrutura operacional e armazéns do Operador Logístico em outros países.

"Vamos atuar para que a TAM possua os estoques de peças de reposição nos locais onde haja demanda. Dessa forma, contribuiremos para melhoria dos níveis de serviço em relação à disponibilidade de peças e componentes, facilitando, também, o processo de entrega", explica Moraes Pinto.

De acordo com Marcelo Riso, gerente de carga aérea – Logística de Aviação da Kuehne + Nagel, toda a importação feita é destinada ao atendimento da frota de aeronaves operadas pela TAM em voos nacionais e internacionais. Além das peças de reposição e alguns consumíveis



COBMETAL
35 anos

PABX: (11) 4187-3424
www.cobmetal.com.br
cobmetal@cobmetal.com.br

PORTAS DE ELEVAÇÃO PLANEJADAS PARA ATENDER O SEGMENTO LOGÍSTICO



Marcelo: “utilizaremos os modais aéreo, marítimo e rodoviário, pois a carga será de peças de reposição, alguns consumíveis e material de bordo”

de bordo, também serão feitas transferências de peças entre as estações da TAM no exterior. O contrato também envolve exportação, onde a Kuehne + Nagel atuará, principalmente, na liberação – desembaraço aduaneiro – no exterior e na entrega dos materiais nas bases da TAM, ou em agentes reparadores.


“No que se refere ao sistema da TAM, somos responsáveis por alimentar as informações de embarque que constam na documentação. Além disso, a TAM utiliza-se do

KN Login, nossa ferramenta global de tracking & tracing dos embarques. Além do rastreamento, o sistema permite gerar relatórios, visualizar documentos em tempo real e criar regras de monitoramento de status ou documentos através de e-mails automáticos”, revela Marcelo.

Como explica Moraes Pinto, a logística do mercado aeroespacial é complexa por envolver o transporte de mercadorias de diferentes tamanhos e pesos, com muito valor agregado. Além disso, a indústria demanda soluções logísticas 24 horas por dia e 365 dias por ano para atendimento de aeronaves que não podem decolar por problemas técnicos. Atualmente, a TAM possui uma frota de 159 aeronaves, sendo 152 equipamentos da Airbus e sete da Boeing. A previsão da companhia é de que até 2015 a frota seja composta por 176 aeronaves.

NOVO SERVIÇO

Baseada na especialização que o setor aeroespacial exige, a Kuehne + Nagel

lançou um serviço no aeroporto de Heathrow, na Inglaterra, para melhorar os serviços de logística de peças de reposição para as aeronaves. A solução permite realizar a logística dentro do próprio aeroporto, atendendo às necessidades dos engenheiros e mecânicos que realizam a manutenção dos equipamentos em solo. O atendimento ocorre no tempo máximo de quinze minutos, o que contribuiu para o aumento da produtividade e redução do tempo de inatividade da aeronave. “Para oferecer a logística adequada às demandas de uma unidade de manutenção de excelência como a da TAM – a TAM MRO (Maintenance, Overhaul and Repair) –, é necessário estar capacitado para atender todo o ciclo de vida de uma aeronave, além de oferecer serviços diferenciados”, afirma Marcelo. A previsão inicial da Kuehne + Nagel de atendimento à TAM é da ordem de 400 embarques/mês, dentre exportações e importações. 



A previsão inicial de operações da Kuehne + Nagel em atendimento à TAM é de 400 embarques por mês, contando com as exportações e as importações

Ampliar a área de Armazenagem de SUA EMPRESA ficou mais FÁCIL, RÁPIDO e SEGURO.



GALPÃO ESTRUTURADO LONADO



**ARMAZÉM INFLÁVEL
GALPÕES MODULARES TIPO O2 ÁGUA
PIRAMIDAL OU INFLÁVEL COM
MEDIDAS PADRONIZADAS E ESPECIAIS**

- *Estruturas Galvanizadas à Frio
- *Lonas apropriadas para grandes vãos, Aditivadas com tratamentos anti U.V. anti Mofo, anti Fungos e Auto-extinguível.
- *CERTIFICADAS PELO IPT e FALCÃO-BAUER
- *Vãos 100% livres
- *Tetos translúcidos para iluminação natural
- *Suporta ventos conforme ABNT - NBR 6123
- *Portões Corredores com trilhos suspensos
- *Montagem Rápida e Segura

LOCAÇÕES E VENDAS:
(11) 4759 8343 / 6405 1762

comercial@canvascoberturas.com
www.canvascoberturas.com

Rua Guilherme Garjão, 2008 - Jd. Sta. Inês - Suzano - S.P. Cep. 08695-010

ABRE LANÇA 2ª EDIÇÃO DE CARTILHA SOBRE DIRETRIZES DE ROTULAGEM AMBIENTAL PARA EMBALAGENS

A cartilha "Diretrizes de Rotulagem Ambiental para Embalagens" criada pela ABRE – Associação Brasileira de Embalagem (Fone: 11 3082.9722) ganhou uma 2ª edição. O material, que traz as definições sobre as diferentes modalidades de rotulagem ambiental, a definição da simbologia técnica e as formas de emprego de cada um dos rótulos das embalagens, foi desenvolvido pelo Comitê de Meio Ambiente e Sustentabilidade da ABRE e tem por objetivo mostrar como a simbologia técnica ajuda os clientes a identificar os materiais recicláveis. "O primeiro elo da cadeia de reciclagem está nas mãos dos consumidores. O papel deles é separar as suas

embalagens para que sejam encaminhadas para uma coleta-seletiva que saberá qual destino dar a cada uma delas, levando em consideração a infraestrutura de reciclagem na região ou a alternativa de deposição final em aterro", explica Luciana Pellegrino, diretora da ABRE. Com a importância que ganhou no setor, a Cartilha foi utilizada como base para o Pacto Setorial assinado pela Associação e o Ministério do Meio Ambiente, que visa promover o emprego da simbologia técnica de descarte seletivo em embalagens e de identificação de materiais. A versão digital da cartilha de Rotulagem Ambiental da ABRE pode ser acessada através do site www.abre.org.br/cartilha.htm.

FedEx ATINGE 80% DE SUA META DE EFICIÊNCIA DE COMBUSTÍVEL OITO ANOS ANTES DO PRAZO ESTABELECIDO

A FedEx Express (Fone: 0800 703.3339) anunciou que 16,6% de sua frota de veículos é mais combustível eficiente do que era em 2005. O número, apresentado pela subsidiária da FedEx Corp. mostra que a empresa conseguiu, oito anos antes do prazo estabelecido pela própria companhia, atingir 80% de sua meta de eficiência de combustível. No caso dos veículos a diesel, 20% da frota de entrega foi convertida para modelos de emissão mais eficientes e mais limpos, cumprindo as normas estabelecidas em 2010 pela Agência de Proteção Ambiental dos EUA. "Graças ao esforço da nossa equipe, convertemos 20% da nossa frota de coleta e entrega para modelos menos poluentes e mais eficientes. Ao buscar caminhos mais promissores de tecnologias avançadas, contar com vários fabricantes experientes e otimizar nossas operações de veículos, a FedEx está reduzindo o uso de combustível e emissões mais rápido do que o esperado", afirma

Dennis Beal, vice-presidente de veículos globais da FedEx Express. O progresso, segundo executivos da empresa, é resultado de uma série de iniciativas, entre elas a adição de 87 caminhões completamente elétricos para a frota verde – o que resultou no aumento do número para 130 veículos elétricos – e teste de veículos de entrega híbridos-hidráulicos da frota da FedEx Ground, que podem reduzir o consumo de combustível em 40%. "Embora estejamos a menos da metade do caminho para a data final que estabelecemos, conseguimos atingir 80% da meta de eficiência de combustível já a partir da conclusão do ano fiscal de 2011, em comparação com nossa medida original definida em 2005. Como resultado, estamos reavaliando nossa meta de 2020 para potencialmente aumentar o padrão definido previamente", diz Mitch Jackson, vice-presidente para assuntos ambientais e de sustentabilidade da FedEx Corp.

SANTOS BRASIL INVESTE EM BIOCOMBUSTÍVEL PARA REDUZIR EMISSÃO DE GASES DO EFEITO ESTUFA

Com o objetivo de reduzir ainda mais o consumo de combustível e, por consequência, a emissão de gases do efeito estufa provenientes da queima do combustível, a Santos Brasil (Fone: 13 2102.9000) alterou o combustível que usa na frota de caminhões de sua operação logística. A empresa passou a utilizar o biocombustível BS-50 da Petrobrás. Além da troca do combustível, a Santos Brasil, que opera os terminais de contêineres nos portos de Santos, SP, Imbituba, SC, e Vila do Conde, PA, e conta com centros de distribuição logística em São Bernardo do Campo, SP, e no bairro

do Jaguaré, na capital paulista, encaminhou seus motoristas e demais funcionários para um treinamento sobre como conduzir os veículos da frota que utilizam motores EURO V. Segundo Raquel Ogando, gerente de responsabilidade social da empresa, a medida dá continuidade ao engajamento em causas ambientais da Santos Brasil, que é integrante do Programa Brasileiro de Inventário Corporativo de Emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE). "Há quatro anos medimos a emissão e desenvolvemos medidas para mitigar o impacto da nossa operação no meio ambiente", afirma ela.

BRIDGESTONE INVESTE EM PESQUISA PARA CRIAÇÃO DE NOVO TIPO DE BORRACHA NATURAL

O Grupo Bridgestone (Fone: 0800 161718) planeja desenvolver uma ampla pesquisa dedicada ao desenvolvimento do Guaiúle para a criação de um novo tipo de borracha natural de alta qualidade. A Guaiúle, que é arbusto nativo que cresce no sudoeste dos Estados Unidos e norte do México, produz borracha natural em sua casca e nas raízes com qualidades quase idênticas em relação à borracha natural colhida das seringueiras, que é atualmente a principal fonte utilizada nos pneus. O projeto da Bridgestone, que será realizado nos Estados Unidos, será feito pela equipe de operações da Bridgestone Operações de pneus para as Américas (BATO – Bridgestone Americas Tire Operations, em inglês) em colaboração com a Bridgestone Corporation (BSJ). A BSJ financia e cria as estratégias para esta pesquisa, enquanto a BATO está responsável por encontrar um local adequado e operar o espaço piloto, além de alavancar recursos do Centro de Pesquisa e Tecnologia Bridgestone Américas e do Centro Técnico Akron para oferecer conhecimentos técnicos e de pesquisa. "Este é um projeto

excitante e inovador. Ele não só irá ajudar a nossa empresa a atender a demanda por borracha natural, como também constituirá um avanço para a indústria da borracha. O projeto também demonstra nosso compromisso com a gestão ambiental e a sustentabilidade, através do potencial para desenvolver um recurso renovável para a borracha natural que pode ser cultivado, colhido e processado mais perto do mercado", informa Bill Niaura, diretor de Desenvolvimento de Novos Negócios para a Bridgestone Américas, Inc. (BSAM). O estudo será desenvolvido por uma equipe de pesquisas composta por cientistas agrícolas, engenheiros e técnicos de processo focado na otimização das tecnologias agrônomicas necessárias para a produção da borracha para pneu em quantidades adequadas para a fabricação em escala mundial. A Bridgestone espera encontrar um local, estabelecer o espaço de pesquisa e iniciar a construção do centro até o final de 2012. A instalação está prevista para estar totalmente em operação até 2014 e a produção de borracha deve começar em 2015.

VELOCE REDUZ EM 19% SUAS EMISSÕES DE GÁS CARBÔNICO

A Veloce Logística (Fone: 11 3905.7000) – empresa considerada líder em viagens rodoviárias de carga entre Brasil e Argentina – reduziu em quase 19% a intensidade de poluentes lançados na atmosfera em suas operações em 2011, segundo o Registro Público de Emissões do Programa Brasileiro GHG Protocol. Embora o volume transportado e a quilometragem percorrida pela empresa tenham aumentado 32,7% entre 2010 e 2011, suas emissões de gás carbônico cresceram apenas 8%, de 52,5 mil toneladas para 56,5 mil toneladas. O anúncio anual do Registro Público de Emissões do Programa Brasileiro GHG Protocol aconteceu no dia 4 de setembro último, no Rio de Janeiro. Um grupo de 93 empresas brasileiras registrou neste ano os inventários de suas emissões de 2011 – além da Veloce, também integram o grupo a Coopecarga e a Vale. O GHG Protocol é a metodologia mais utilizada internacionalmente para medir emissões de gases de efeito estufa. Entre os fatores que contribuíram para a melhoria no índice de sustentabilidade da Veloce estão: a ampliação de novas carretas, de 14,6 metros de comprimento para 15,4 metros, aumentando o volume transportado por quilômetro rodado; e a redução da idade média da frota de caminhões de operações nacionais, de 11,3 anos em 2010 para 9,1 anos em 2011 (e já em 8,3 anos em 2012) e de 3,8 anos para 3,2 anos no transporte internacional, entre 2010 e 2011. “Apesar de sua dimensão continental, o Brasil conta com uma matriz

de transportes majoritariamente rodoviária. E, segundo o Ministério do Meio Ambiente, os caminhões respondem, entre todos os veículos, por 34% das emissões de CO₂ no Brasil. Este é o modal que apresenta a menor capacidade de carga e o maior consumo energético por quilômetro em relação ao ferroviário, hidroviário ou marítimo. Entretanto, como estes ainda não contam com estruturas abrangentes ou serviços regulares, é imprescindível desenvolver soluções que reduzam os impactos ambientais do transporte rodoviário”, explica Paulo Roberto Guedes, diretor-presidente da Veloce.

APPA CRIA GRUPO DE TRABALHO PARA DISCUTIR PROGRAMA DE DRAGAGEM PARA PORTOS PARANAENSES

Com o intuito de discutir um programa de dragagem para os portos paranaenses, a Appa – Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Fone: 41 3420.1100) criou o Grupo de Trabalho Intersetorial da Dragagem. Integrado por diversos atores da comunidade portuária, o Grupo teve suas primeiras reuniões realizadas em julho último, nas quais foram apresentados o planos da dragagem de manutenção dos portos para os próximos quatro anos, de batimetria, de manutenção, balizamento e sinalização náutica dos portos e, também, realizados debates sobre quais áreas devem ser dragadas e a particularidade de cada uma, com possíveis áreas de despejo e formas de agilizar o processo. De acordo com Luiz Henrique Dividino, superintendente da Appa, abrir a discussão da dragagem

com diferentes segmentos da comunidade foi dar amplitude ao debate. “Nossa intenção é obter informações complementares relevantes que possam contribuir com o programa de dragagem da Appa. Muitas pessoas que foram convidadas a integrar esta comissão têm um amplo conhecimento do tema e podem contribuir consideravelmente com este debate”, revela ele. A dragagem de manutenção dos pontos críticos do canal de acesso aos portos de Paranaguá e Antonina está dividida em dois lotes e compreende a dragagem do Canal da Galheta, partes da bacia de evolução e o acesso ao Porto de Antonina, num total de 3,5 milhões de metros cúbicos a serem dragados. A obra custará R\$ 37 milhões e será paga com recursos próprios da Appa. O prazo de execução da obra é de seis meses.

SOLUÇÃO BENNER LOGÍSTICA GANHA RECURSO PARA MONITORAR A EMISSÃO DE CO₂

A Benner Sistemas (Fone: 11 2109.8500) agregou uma nova funcionalidade à solução Benner Logística, voltada para gestão da cadeia de abastecimento. O novo recurso permite o cumprimento dos requisitos mínimos de emissão de gás carbônico (CO₂), definidos pelo GHG Protocol, programa que visa incorporar a questão das mudanças climáticas nas estratégias empresariais. Com a iniciativa, além de realizar a medição periódica da emissão de CO₂, as empresas podem compensar e neutralizar a emissão desses poluentes com ações, como por exemplo, o plantio de árvores certificadas. Logweb



www.aesaempilhadeiras.com.br

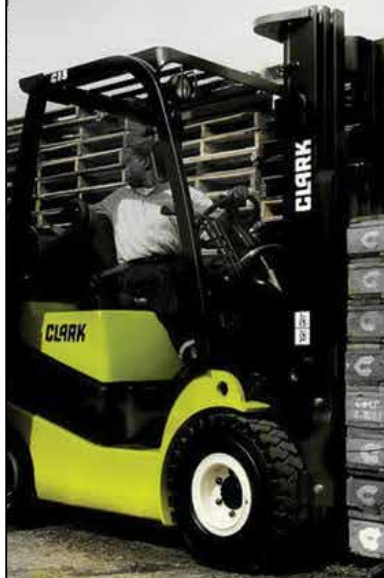
LOCAÇÃO

VENDA DE EMPILHADEIRAS
NOVAS E SEMINOVAS

MANUTENÇÃO E REFORMA

**CONFIRA NOSSAS
OFERTAS EM PEÇAS!**

(11) 3488-1466



FAÇA SUA COTAÇÃO ATRAVÉS DO SITE
www.aesaempilhadeiras.com.br

Distribuidor autorizado



← ✦ SÓ TEM ✦ →
.....
MEDO DE ALTURA
.....
QUEM NÃO TEM
=====
FORÇA
=====
PARA CHEGAR
▶ **LÁ EM CIMA.** ◀

Respeite os limites de velocidade.

Novo motor Cummins Euro 5, com 290 cavalos de potência. Melhor performance e menor consumo.



0800-703 3673
LIVELINK
2020

Use seu leitor
de QR-Code e
confira o filme
da campanha



fordcaminhoes.com.br

**FORD
CARGO
2429**



Força que coloca você na frente.

Seminário, em São Paulo, discute o manuseio e o transporte de produtos perigosos

Com a participação de vários especialistas do setor, o encontro foi integrado por diversas palestras e debateu as principais normas técnicas, as leis, legislações ambientais e as dificuldades que o mercado ainda enfrenta devido à burocracia e às divergências de leis no Brasil.

Evento que aconteceu desde 2002 na cidade de São Paulo, o Seminário Nacional de Manuseio e Transporte de Produtos Perigosos teve a sua 11ª edição realizada no último mês de agosto, na sede do Conselho Regional de Química – 4ª Região. Como de costume, o Seminário contou com a participação de diversos especialistas e executivos do setor. Separado em dois dias, cada um com sete palestras, o evento abordou diversos temas, entre eles, maneiras de prevenção de riscos, normas a serem seguidas, planos de emergência em caso de acidentes e meios de transportar produtos químicos com segurança.

Além das palestras, no primeiro dia do evento foi lançada oficialmente a 11ª edição do “Manual autoproteção – Manuseio e transporte de produtos perigosos (PP 11)”. Carlos Eduardo Viriato, diretor da Indax-Intertox (Fone: 11 3872.5252) e autor de todas as



Viriato, da Indax-Intertox: “O PP 11 é resultado de um trabalho árduo e chega como o mais completo guia que existe no Brasil para o segmento”

versões do manual, discursou a respeito do lançamento e contou toda a trajetória do livro, desde a primeira versão, em 1995, sem esquecer a edição especial para o Mercosul, lançada em 1997.

“O PP 11 é resultado de um trabalho árduo e chega como o mais completo guia do Brasil para o segmento. Desde o início

desse trabalho, temos adequado o manual às mudanças na legislação. Também temos atualizado as técnicas e dicas de prevenção neste tipo de transporte. Hoje, divulgo oficialmente a 11ª versão de um trabalho que comecei lá na década de 1990, com a ajuda do Mário Sérgio Turiani”, anunciou Viriato.

O diretor da Indax-Intertox, empresa organizadora do evento, também prestou sua homenagem aos palestrantes, apoiadores e patrocinadores do Seminário, oferecendo a cada um deles uma escultura do mapa do Brasil com a inscrição PPI1.

MEIO AMBIENTE E LEGISLAÇÃO

O presidente da ABTLP – Associação Brasileira de Transportes e Logística de Produtos Perigosos (Fone: 11 2967.7433) foi o primeiro a assumir os microfones do 11º Seminário Nacional de Manuseio e Transporte de Produtos Perigosos.

Paulo de Tarso Martins Gomes abordou temas relacionados ao meio ambiente, como emissões de licenças rodoviárias e ferroviárias para transportar produtos perigosos e legislação ambiental.

De início, ele apontou os três métodos legais para movimentar estes produtos pelo modal terrestre, sendo um para cada nível de governo: federal, estadual e municipal. De acordo com Gomes, a lei federal é recente e chegou para acabar com as divergências entre as esferas estaduais e municipais. A Instrução Normativa nº 5 do IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Fone: 61 3316.1212) é adicional à Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011, que trata da proteção ambiental.

“A fiscalização dentro dos estados do Sul e do Sudeste é mais rígida do que a das regiões Norte e Nordeste, então, um caminhar poderia sair do Recife, PE,

atendendo a todos os requisitos daquele Estado e só ser autuado em Porto Alegre, RS. A lei federal veio para acabar com isso, porque a nova legislação sobrepeõe todas as outras exigidas por níveis menores de governos nos casos de viagens interestaduais, assim o regulamento a ser



Realizado na sede do Conselho Regional de Química da 4ª Região em São Paulo, SP, o evento contou com a participação de diversos especialistas e executivos do setor

seguido é o de âmbito federal”, explicou Gomes.

Segundo o IBAMA, as licenças interestaduais serão emitidas pelo governo federal. Para isso, a União implantou alguns procedimentos para padronizar as permissões ao transporte de produtos perigosos.

“Transportar um produto com estas características só será permitido em posse da Autorização Ambiental de Transporte Interestadual de Produto Perigoso, que leva até três meses para ficar pronto”, alertou Gomes.

Caso algum caminhão esteja transportando produtos perigosos sem licença, com documento vencido ou com alguma outra irregularidade, as multas aplicadas podem variar de R\$ 10 mil a R\$ 20 mil, dependendo da carga. As ex-

ceções são para licenças emitidas aos veículos que trafegam apenas dentro dos Estados, do Distrito Federal ou municípios. Neste caso, as transportadoras terão que adquirir as permissões locais e seguir a legislação vigente.

O advogado Marco Antônio Gallão, auditor pleno do SAS-SMAQ – Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade desenvolvido pela ABIQUIM – Associação Brasileira da Indústria Química (Fone: 11 2148.4700), deu sequência aos assuntos relacionados ao transporte de produtos perigosos e à legislação ambiental. Em duas apresentações, o especialista falou sobre crimes ambientais e a Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Como as leis ambientais são muito antigas, vários órgãos internacionais de grande porte, como ONU – Organização das Nações Unidas e OIT – Organização



Da esquerda para a direita: Glória, da ABNT; Pontes, da Polícia Rodoviária Federal; Gomes, da ABTL; e Viriato, da Indax-Intertox

Internacional do Trabalho, atualizaram suas regras para o uso dos recursos renováveis no planeta. No Brasil, as autoridades também propuseram mudanças e exigências. No entanto, apenas metade dos caminhoneiros que transportam produtos perigosos apresenta o certificado exigido. Para Gallão, este é um exemplo de como há degradação da natureza no Brasil. Ele entende que o simples fato de 50% da frota rodoviária não apre-

sentar o SASSMAQ mostra falta de respeito com o meio ambiente.

A lei brasileira já considera crime ambiental os danos causados à natureza desde 1981. As penalizações não incluem somente acidentes empresariais ou domésticos, como também as ocorrências ambientais causadas pelos transportadores de produtos perigosos. Antes disso, os acidentes com veículos eram tratados como de trânsito. Com a lei mais rígida, a

Falta espaço para armazenagem? Coberturas estruturadas e infláveis Nautika.



nautikacoberturas.com.br

(11) 2462.4622

NAUTIKA
vendas e locação

fiscalização se intensificou, apesar de ainda carregar diferenças entre os estados brasileiros.

Outra situação muito importante especificada com a evolução da lei é a culpa por acidentes ambientais rodoviários. A Lei do Poluidor (artigo 3º, inciso IV, da Lei 6.938/81) determina que a pessoa física ou jurídica, que transportar carga perigosa e causar um acidente, responderá pelo impacto ambiental independente da situação. “Não importa mais se o caminhoneiro passou por um buraco, a carreta tombou e vazou líquido que contaminou um rio ou se ele foi fechado por outro veículo e derrubou o produto químico. Havendo impacto ambiental, o responsável pela contaminação é o dono do material, o caminhão e a transportadora, e eles terão que ressarcir a natureza”, explicou Gallão.

A Política Nacional de Resíduos Sólidos, Lei Nº 12.305, publicada em agosto de 2010, demorou 21 anos para ser sancionada. Com ela, os setores públicos e privados reconheceram a importância do reciclador.

As definições mais importantes da lei foram divididas em duas partes. A primeira é a logística reversa, que foca viabilizar a coleta e a substituição dos resíduos sólidos ao setor empresarial. Já a segunda parte, que diz respeito à responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos, promove uma série de atribuições aos fabricantes, distribuidores ou comerciantes sobre o manejo do resíduo. Ela também criou o chamado 3R, que são: redução, reutilização e reciclagem.

Estes parâmetros servem para colocar as pessoas físicas ou jurídicas na rota da PNRS e da sustentabilidade, mas não é o suficiente. “Mesmo seguindo estas pré-disposições, uma empresa não pode se autointitular sustentável. Vemos muitas companhias de diversos setores divulgando sua



Lainha, da CETESB/SP:
“um acidente rodoviário envolvendo produtos perigosos pode demandar até 1.500 pessoas direta e indiretamente”



Carrasco, da Suatrans-Cotec:
“na emergência grave, você dificilmente verá um jovem. A experiência do técnico conta muito em situações como esta”

marca dessa maneira, mas ninguém é sustentável. Não é porque seu caminhão possui motorização Euro 5 ou porque sua tinta tem menos solvente que a empresa é sustentável. Só é sustentável quem recicla 100% de seus resíduos sólidos, usa água da chuva e cumpre uma série de outros requisitos”, ressaltou Gallão.

Os sistemas de coletas são partes integrantes deste processo, mas há uma lacuna muito grande entre realizado, satisfatório e aceitável. Hoje, apenas 12% dos municípios brasileiros têm algum sistema seletivo, o que representa 442 cidades. A ineficiência das coletas seletivas faz com que os catadores sejam os grandes

responsáveis pelo recolhimento de papelão e alumínio, principalmente. Por outro lado, esse trabalho não é formal e mal remunerado.

Para se chegar a uma meta satisfatória, o Brasil precisa de investimentos da ordem de R\$280 milhões no setor. Apesar de esta verba estar longe da disponibilizada ao segmento de coleta seletiva, o Ministério do Meio Ambiente fixou com as associações de resíduos um acordo de logística reversa de embalagens que deve começar a ser cumprido até fevereiro de 2013. Participam do acordo a ABIPLAST – Associação Brasileira da Indústria do Plástico, ABEAÇO – Associação Brasileira da Embalagem de Aço, ABRAVIDRO – Associação Brasileira de Distribuidores e Processadores de Vidros Planos, ABAL – Associação Brasileira do Alumínio e ABIQUIM – Associação Brasileira da Indústria Química.

ACIDENTES E PREVENÇÃO

Sobre prevenção de acidentes e soluções emergenciais após as ocorrências, Jorge Carrasco, superintendente de Operações da Suatrans-Cotec (Fone: 11 3526.3526), e Marco Antonio José Lainha, analista de controle ambiental do setor de Operações de Emergências da CETESB/SP (Fone: 0800 11.3560), trataram de situações críticas, contaminação de rios e métodos para ajudar a reduzir os impactos ambientais.

Lainha, cujo trabalho na companhia ambiental do Estado de São Paulo já passa dos 21 anos, destacou a dificuldade em atender uma ocorrência sem prevenção. Segundo o analista, as diferenças de acidentes com e sem cuidados anteriores são muito grandes.

“Um vazamento químico em um posto de gasolina, por exemplo, pode levar até três meses de desdobramento. No

entanto, os mais comuns são os acidentes rodoviários com produtos perigosos, infelizmente. Esse tipo de ocorrência pode demandar até 1.500 pessoas direta e indiretamente”, alertou ele.

Para evitar os acidentes com caminhões, a fiscalização ambiental é bastante exigente em São Paulo. O IPEM – Instituto de Pesos e Medidas (Fone: 0800 0130522) impõe uma vistoria de mais 100 itens em um veículo que transporta carga perigosa. Além disso, o órgão cobra a ficha de informações sobre os produtos químicos, havendo casos em que o veículo pode receber várias multas por não cumprir alguns itens de segurança ou compatibilidade.

Carrasco destacou os caminhões que transportam propileno e propano como grandes ameaças não só para o meio ambiente, como também para a população. O risco de explosão em caso de inflamáveis ou de lesões sérias com corrosivos aumenta a responsabilidade das equipes de emergência.

“O terremoto do Chile, em 2007, desencadeou uma série de riscos químicos na região afetada, ao norte do país. Fábricas de produtos químicos, postos, distribuidoras e caminhões estavam em situação crítica. Terremoto é uma imposição da natureza que não dá para evitar, mas podemos adotar métodos de prevenção para amenizar os prejuízos ambientais causados pelos produtos perigosos”, pontuou Carrasco.

Estes métodos mudaram bastante com o passar dos anos. As medidas adotadas em tempos



atuais são diferentes do que as autoridades entendiam como necessárias há dez anos. Para Lainha, em 15 anos as medidas de hoje também ficarão obsoletas. Outros fatores importantes garantidos pelo analista ambiental são a necessidade de simular ocorrências graves e o tempo de atendimento aos acidentes.

"Em todo o Estado de São Paulo, eu garanto o início do processo de emergência, em caso de acidente, em dez minutos após o comunicado à Central de Operações da CETESB, que atende 24 horas. E o técnico que for atender será a pessoa mais bem preparada possível para a situação", disse ele.

Já o superintendente da Suatrans-Cotec valorizou a experiência. "Na emergência grave, você dificilmente verá um jovem. A experiência do técnico conta muito em situações como esta", lembrou Carrasco.

NORMAS TÉCNICAS

Um dos certificados mais importantes para o segmento de transporte de produtos perigosos é o PRODIR – Processo de Distribuição Responsável. Com ele, as empresas do setor logístico garantem o processo correto de carga e descarga, blending, fracionamento e embalagem. Também é com base neste processo de manuseio que a Associação – Associação Brasileira dos Distribuidores de Produtos Químicos e Petroquímicos (Fone: 11 3665.3211) dá aval às empresas para atuarem. O cadastro começou em 2001 e, atualmente, são 53 empresas certificadas. O prazo para emissão do certificado PRODIR pode chegar a 18 meses, já que são avaliados 12 códigos com vários subitens cada um. O objetivo é garantir o comprometimento com o meio ambiente.

"As empresas que garantem o PRODIR estão preservando a saúde humana e a natureza, além de garanti a segurança de pessoas e instalações, o manejo da química e a satisfação de seus clientes", destacou Glória Santiago Benazzi, coordenadora da CBI6 da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas (Fone: 11 3017.3600).

Já a FISPQ (Ficha de Informações de Segurança de Produtos Químicos) é um sistema de classificação para manuseio e transporte de produtos perigosos. Nela, a transportadora enumera quão nocivos são os produtos à saúde e ao meio ambiente.

"Uma empresa que possui FISPQ passa a ser avaliada positivamente. Antes ela funcionava apenas como um formulário, agora a ficha é sinônimo de qualidade daquele que o tem e é usado como portfólio pelas



Glória, da ABNT: "as empresas que garantem o PRODIR estão preservando a saúde humana e a natureza, além de garantir segurança de pessoas e instalações"

companhias", explicou Fabriciano Pinheiro, diretor de gerenciamento de risco toxicológico da Indax-Intertox.

A partir do momento que se identifica um produto como perigoso, é preciso rotulá-lo com a devida periculosidade. A dificulda-



A melhor tecnologia

Nova linha de carregadores de baterias tradicionais



New Charger S 9.1

www.jlweletromax.com.br

Linha Completa de Carrinhos e Suportes



Informações

- Soft-Start
- Tempo de descanso da bateria programada
- Controle e gerenciamento microcontrolado
- Desligamento automático
- Maior economia de energia elétrica
- Histórico de operações e falhas
- Status da alimentação da rede
- Placa de circuito impressa em SMD
- Quatro estágios de carga
- Alarmes de falhas
- Sistemas de rede (RS-485)

Retrofiting

● Modernização e nacionalização em qualquer tipo de carregador nacional ou importado, implantando toda tecnologia JLW em seu equipamento, aumentando assim o rendimento e durabilidade de seus carregadores prolongando a vida útil de sua bateria

Acessórios

- Sonda de temperatura
- Termômetro, Densímetro
- Conectores nacionais e importados
- Placa de circuito
- Cabo de rede

Carrinhos e Suportes

- Linha completa para movimentação e organização de carregadores e baterias

Manutenção

- Preventiva e corretiva
- Equipe treinada para realização de manutenção de carregadores de baterias de qualquer marca ou modelo

Terceirização

- Projetos de salas de baterias
- Terceirização de mão de obra especializada para sala de baterias
- Treinamento especializado

Tel.: +55 19 3491-6163 Fax: +55 19 3491-6118
comercial2@jlweletromax.com.br



Turiani, da STD Consultoria: “o modal rodoviário segue as normas da 11ª e 12ª edição do Orange Book, o problema é que os demais países já trabalham com a 17ª edição”



Pinheiro, da Indax-Intertox: “uma empresa que possui FISPQ passa a ser avaliada positivamente. A ficha é sinônimo de qualidade daquele que o tem”



Marino, da TAM Cargo: “muitas pessoas transportam produtos perigosos sem saber, como peças de automóvel, aqueles estalinhos de crianças e fósforos”

de neste ponto é a divergência entre os países. Um exemplo é ingestão de 257 mg da substância DL50 (comumente testada em via oral para ratos), que é considerada nociva na União Europeia, tóxica nos Estados Unidos e não perigosa se ingerida na China e na Índia. De acordo com Pinheiro, da Indax-Intertox, a FISPQ, com a ajuda do GHS (Sistema Global Harmonizado), deve acabar com essas divergências.

“É tendência que o GHS seja obrigatório no Brasil e adotado mundialmente. Assim, o que for classificado como perigoso pela FISPQ aqui, será na China também. Não faz sentido a mesma substância ser tóxica nos Estados Unidos e não ser na Ásia”, avaliou ele.

Já Glória fez dois alertas com relação às normas técnicas. O primeiro sobre as sinalizações de perigos, que mudaram, e o segundo sobre cargas incompatíveis entre si. “O manuseio e transporte de duas ou mais cargas muito diferentes devem ser feitos através do cofre de carga. Além disso, a informação de incompatibilidade de carga deve constar na FISPQ. Esta é a única maneira que a legislação permite a movimentação de produtos diferentes entre si”, advertiu ela.

LEGISLAÇÕES FEDERAIS

No segundo dia do evento, os palestrantes focaram suas apresentações na explicação das principais normas, regulamentos e leis que regem o segmento de transporte de produtos perigosos no Brasil.

Promulgada em maio de 2001, a Resolução nº 3.665/11, da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres (Fone: 0800 610300), foi responsável por criar uma nova redação ao Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos (RTPPP). Ela atualizou as normas impostas pelo Decreto nº 96.044 de 1988, criando regulamentações antes não existentes e excluindo artigos e parágrafos.

“O Decreto nº 96.044 foi o que aprovou o RTPPP. E, apesar desse regulamento já ter sido revogado, o Decreto que o criou continua válido, para manter legal a forma como a ANTT fez a sua atualização do regulamento. Isso acontece porque um dos artigos do Decreto estabeleceu como de competência do Ministério dos Transportes essa tarefa. Assim, o Decreto está em vigor, o que não está é o seu regulamento”, explicou Mário Sérgio Turiani, sócio gerente da STD Consultoria em Transporte de Produtos Perigosos.

No Regulamento, as multas impostas por irregularidades no transporte de produtos perigosos se dividem em três grupos de infração, diferenciando o valor a ser pago, que varia entre R\$ 400 (III grupo), R\$ 700 (II grupo) e R\$ 1000 (I grupo), podendo gerar, a mesma atuação, multas diferentes para o embarcador e para o transportador.

A Resolução nº 420/04, da ANTT, também é destinada a regulamentar o transporte rodoviário de produtos perigosos em todo território nacional. Com oito alterações desde sua criação (Resoluções nº 701/04, 1644/06, 2657/08, 2975/08, 3383/10, 3632/11, 3648/11 e 3763/12), ela é responsável por determinar como se dará a classificação dos produtos, o número ONU, nome apropriado para embarque, a classe de risco e a homologação das embalagens, entre diversos outros.

“Pode-se dizer, grosseiramente, que as normas ligadas à parte química são determinadas pela Resolução da ANTT e que a parte logística é determinada pelo Regulamento. Como cita a própria Resolução, ela é uma norma complementar ao Regulamento”, explicou Turiani.

Para classificação de número ONU, classes e subclasses de produtos, a Resolução 420 segue por base a 11ª edição das Recomendações para o Transporte de Produ-

tos Perigosos das Nações Unidas (o Orange Book, que é seguido por todos os modais), atualizada pela lista da 12ª edição.

“O problema que temos nesse caso é que os demais países já trabalham com a 17ª edição, então há números ONU previstos no transporte marítimo e aéreo que, quando chegam ao Brasil, não têm sua literatura nacional aprovada pela ANTT, o que dificulta, por exemplo, o preenchimento de uma ficha de emergência e o número de risco. O que a ANTT orienta é que se cheque com o fabricante qual colocação ele utilizava na época de vigência da 11ª, 12ª edição, mas estamos falando de uma defasagem de 8 até 10 anos, e muitas vezes o profissional que atua hoje nessa empresa não tem essa informação, porque não estava nesse mercado na época e nem tem alguma documentação arquivada que possa esclarecer essa dúvida”, afirmou Turiani.

Além das normas estabelecidas do RTPPP e da Resolução nº 420/04, o setor de transporte rodoviário para produtos perigosos também segue as normas da ABNT e do INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Fone: 21 2563.2800).

A ABNT é responsável por estabelecer um padrão para procedimentos, equipamentos e documentos, como colocação dos painéis de risco, ficha de emergência e envelope, conjunto para situação de emergência (EPI), entre outros. Esses padrões são aprovados pelo Poder Público, que fiscaliza se essas normas estão sendo cumpridas, sob a possibilidade de aplicar multas e atuações quando não seguidas de forma correta.

“Durante um tempo o setor ficou sem as normas da ABNT, mas o problema é que se percebeu que cada indústria poderia exigir, por exemplo, um tipo de kit de emergência para o seu transportador.

Para evitar que houvesse essa confusão, a própria ANTT entendeu que era necessário reincorporar as normas ao regulamento. Assim não existe o kit da indústria A ou da indústria B, existe o "básico", explicou Turiani.

Já os regulamentos técnicos do INMETRO, que são uma série de procedimentos de qualidade, estão ligados basicamente ao transporte a granel de produtos perigosos, de IBCs (contentor), tanques portáteis, embalagens que são remanufaturadas e recondiionadas.

Além de seguir todas essas normas e legislações, as empresas que transportam produtos perigosos pelo modal rodoviário precisam anualmente enviar para o DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Fone: 61 3315.4000) o seu fluxo de carga. Mas, para Turiani, o sistema, que funciona

através de um portal, tem imposto dificuldades para o transportador. "Ele mostra rotas apenas pelas rodovias federais, e para se cadastrar o fluxo não se coloca direto as informações. Por exemplo, você coloca o nº ONU e abre uma lista de produtos, então não é de fácil manuseio. Muitos de nossos clientes sempre perguntam se existem empresas que terceirizam esse serviço, porque o sistema de fluxo deles é totalmente diferente desse", afirmou ele.

Segundo as normas internacionais de segurança para o transporte de produtos perigosos, o modal aéreo brasileiro trabalha de acordo com as regras estabelecidas pelo ICAO – Instruções Técnicas (DOC 9284) e da IAEA – Regulamentação de Materiais Radioativos.

"Essas recomendações são estabelecidas através de uma divisão das Nações Unidas que compila



Gallão, advogado ambiental: "uma empresa não pode se autointitular sustentável. Só é sustentável quem recicla 100% de seus resíduos sólidos e usa água da chuva

todas as recomendações de comitês e as transforma em normas. Esse regulamento é seguido em todo o mundo, no que diz respeito à aviação comercial civil", explicou Jefferson Marino, coordenador de cargas especiais da TAM Cargo (Fone: 0300 115 9999).

O ICAO é uma publicação bional, sem edição numerada, que durante seus intervalos tem seus novos apêndices e regulamentos divulgados para o mercado. O documento é considerado como de estado, sendo adotado e divulgado pelo governo.

"Tudo o que é inserido nesse documento é bastante divulgado. Ele avisa dois anos antes que irá mudar determinado regulamento, assim as empresas têm esse prazo para se ajustar. Após esse tempo, o regulamento muda e todos têm de estar ajustados às novas normas, porque caso ocorra um acidente serão cobrados de acordo com elas", explicou Marino.

No Brasil, o setor de aviação é regulado pela ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil (Fone: 0800 725 4445), que estabelece parâmetros e diretrizes para o setor através das normas do CBA

30
Anos
100%
Nacional

DI ELETRÔ

Carregadores para Baterias Tracionárias para Empilhadeiras, Paleteiras, Rebocadores e Máquinas Elétricas em Geral

A Carga Ideal para Impulsionar sua Empresa



Modelo DTM
Microprocessado



Projeto completo
para Salas de baterias



Modelo DIB-T
Automático

Dieleto Eletro Eletrônico Ltda.

Rua General Irulegui Cunha, 633,
Cep: 03225-020, Jardim Independência, SP/SP
www.dieleto.com.br vendas@dieleto.com.br

Tel.: 11 **2911.2048**
Fax.: 11 2916.4784

– Código Brasileiro de Aeronáutica e do RBAC – Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil. Especificamente para o transporte de produtos perigosos, a Agência designou três documentos específicos, que são o RBAC 175, a Instrução Complementar (IS) 175-001 e a IS175-002.

Dentro das diversas responsabilidades impostas em seu Código, a ANAC determina que todo prestador de serviço ligado ao transporte de produtos perigosos tem de receber treinamento adequado para qualquer função que exerça, e que estes registros de treinamento devem ser mantidos arquivados e disponíveis para consulta para caso de fiscalização.

“Se uma carga sair do aeroporto de Congonhas, por exemplo, e ocorrer um acidente no perímetro urbano, esse acidente vai ser investigado também pela ANAC. Vai ser contestado como isso foi liberado para transporte aéreo e se houve algum erro no manuseio. O Código da ANAC está apoiado no Código Civil e Penal Brasileiro, então, dependendo do incidente, as responsabilidades serão colocadas por base nessas leis”, afirmou Marino.

Além dessas normas, as empresas comerciais de viação também têm regulamentos criados pelo próprio setor. A IATA – International Air Transport Association é uma associação das empresas aéreas que trabalha como facilitador entre o estado e as empresas.

“Ela analisa as orientações e recomendações dadas pelo ICAO, e determina se elas são exequíveis. Ou seja, muitas vezes um produto que está liberado para o transporte no ICAO, não é autorizado pela IATA, porque ela acha inviável que ele seja transportado em condições de segurança”, explicou Marino.

A IATA publica anualmente seu regulamento de artigos perigosos, que está na edição 53, e



Gomes, da ABTLP: “transportar um produto perigoso só será liberado com a posse do SNTTP, autorização ambiental que pode levar até um ano para ser emitida”



Magalhães, da Marinha do Brasil: “Temos uma cadeira permanente na IMO, e por isso ela tem uma importância direta nas nossas normas”

em 1º de janeiro próximo terá sua nova edição, com reflexos da 17ª Orange Book.

Mas, segundo Marino, a edição da IATA que mais sofrerá alterações é a prevista para 2014, que deve tornar mais restritivo e rigoroso o transporte de baterias de lítio. “As alterações que devem impactar o mercado brasileiro estão ligadas a alterações de transporte de materiais das classes 1, 5.2 e 6.2. Essa revisão está sendo feita devido ao último acidente que ocorreu com o avião da UPS, um 757 cargueiro, que transportava bateria de lítio. O produto teve uma reação e incendiou a aeronave”, explicou ele.

As empresas brasileiras de aviação, em sua maioria, também têm de seguir as recomendações internacionais de segurança, devido ao fato de boa parte da frota de aviões não ser nacional. “Apesar de termos a Embraer, que é uma excelente empresa de aviação, que inclusive vende aviões modelo Boeing no mercado internacional, pode se dizer que cerca de 90% da frota brasileira foi manufaturada no exterior. E por uma questão de capital, poucas empresas compram aviões, eles são fruto de leasing, então essas empresas de transporte aéreo também ficam condicionadas às normas impostas pelos seus financiadores do mercado exterior”, disse Marino.

Uma das dificuldades que o coordenador de cargas especiais da TAM Cargo disse que as empresas de transporte aéreo sofrem com relação ao transporte de produtos perigosos refere-se àqueles produtos não declarados pelos passageiros da companhia. “Muitas pessoas transportam produtos perigosos sem saber, como peças de automóvel, caixa de ferramentas, aqueles estalinhos de crianças e fósforos – até material radiativo já foi encontrado em bagagens. Por exemplo, o funcionário precisa mandar para São Paulo uma fonte radioativa urgente e despacha na própria mala. É fácil encontrar notícias sobre acidentes com produtos assim na internet. Na história da aviação, três aviões viraram sucata por conta de embarque de mercúrio, que corrói alumínio, material de que as aeronaves são feitas”, afirmou Marino.

No modal marítimo, a regulamentação para transporte de produtos perigosos é baseada no IMDG CODE – International Maritime Dangerous Good Code elaborado pela IMO – International Maritime Organization.

O órgão brasileiro responsável

por implementar e fiscalizar o cumprimento das leis no setor marítimo é, conforme determinado pela Lei Complementar nº 97, de 1999, a Marinha do Brasil, em conjunto com outros órgãos do Poder Executivo.

“Não é em todos os países que essa operação é destinada aos cuidados da Marinha. Nos EUA, por exemplo, a Guarda Costeira é responsável por essa fiscalização. Já na Argentina é a Prefeitura Naval que atua nessa área”, explicou Edmar Magalhães, Comandante da Marinha do Brasil.

As normas do IMDG foram criadas por base na SOLAS – Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, que determinou regulamentos para a estrutura, máquinas e instalações elétricas, meios de salvamento e de comunicação, transporte de mercadorias perigosas e gerenciamento de segurança.

“A Convenção determinou diversos procedimentos ligados à segurança no transporte marítimo. Ela tem ligação com o Orange Book e ocorreu após o acidente do Titanic. O Brasil tem uma cadeira permanente na IMO, e por isso ela tem uma importância direta na nossas normas. Além da SOLAS, a IMO também criou a MARPOL, ligada à poluição, a STCW, que determina o treinamento e a certificação da tripulação, a COLREG, sobre abalroamento no mar, e a LC, sobre alinhamentos no mar”, explicou Magalhães.

No Brasil, as normas e regulamentos de navegação se dão por base na Lei nº 9.537/97, denominada LESTA, e pela NORMAM – Normas da Autoridade Marítima. “Dentro dos capítulos 1 e 2 da NORMAM estão estabelecidas as diretrizes sobre homologação de embalagens para transporte marítimo de produtos perigosos”, afirmou ele.

ÂMBITO MUNICIPAL: LEGISLAÇÃO E FISCALIZAÇÃO

Além das legislações federais, as empresas que trabalham com produtos perigosos têm de lidar com normas e regulamentos vigentes dentro dos municípios. Na cidade de São Paulo, a CET – Companhia de Engenharia de Tráfego (Fone: 1188) determinou uma série de ações mitigadoras para melhorar o fluxo de carros nas vias e, também, diminuir os riscos de acidentes com essas cargas.

“Podemos usar como exemplo um acidente que ocorreu na Marginal Tietê em 2006, às 4h da manhã, que fechou as pistas por 8h30min. O congestionamento foi de 36 km com um custo de R\$ 760 mil, além dos custos de R\$ 68.500,00 com os recursos utilizados pela CET. Fazemos o máximo para que esse tipo de acidente não ocorra, porque sabemos os problemas que ele pode gerar”, explicou Manuel Antônio

N. L. de Carvalho, gestor de trânsito da CET.

Dentro da cidade, a circulação de produtos perigosos deve respeitar a Lei 11.368/93, o Decreto 50.446/09 e, também, as Portarias DSV GAB 52/2012, DSV GAB 53/2012 e SVMA 054/09. Além dessas legislações, também é preciso seguir as restrições de trânsito impostas pela CET, como horários restritos para circulação de produtos perigosos em determinadas regiões, vias proibidas de circulação, licença especial de trânsito de produtos perigosos (LETPP) e a restrição válida para caminhões.

“Um ponto importante que as empresas devem se atentar é com relação aos horários de restrição. Muitas multas ocorrem porque eles não se atentam que o horário de restrição para caminhões é um e o de produtos perigosos é outro. E sempre é válido o maior, então se o horário de caminhões acabou,



Borborema, do DSV:

a Licença é válida por um ano e sua renovação tem de ser feita com 30 dias de antecedência ao vencimento.

mas você está com um produto perigoso, vai ser autuado se estiver fora do horário permitido para esses materiais”, explicou Carvalho.

Para se conseguir a LETPP, o transportador precisa entrar primeiro com um pedido junto à SVMA – Secretaria do Verde

e Meio Ambiente (Fone: 11 3283.0950), que irá fazer a análise e homologação do PAE (Plano de Atendimento as Emergências).

“Após a homologação, que é a publicação no *Diário Oficial*, se parte para uma segunda fase, que é junto com o Departamento de Operação do Sistema Viário (DSV), que faz a análise técnico-documental do que foi passado e emite a LETPP”, explicou Marcos Nogueira Borborema, coordenador do GTPP/DSV – Grupo de Transporte de PP do Departamento de Operações do Sistema Viário (Fone: 11 3396.6800).

A Licença é válida por um ano e sua renovação tem de ser feita com 30 dias de antecedência ao vencimento. As empresas também podem solicitar a inclusão ou exclusão de veículos. “Podem ocorrer cancelamentos da Licença, como no caso de uma falta gravíssima, que equivale a sete pontos



CONDIÇÕES IMPERDÍVEIS! AS MELHORES EMPILHADEIRAS À COMBUSTÃO COM FINAME NO MERCADO!



Modelos: H40-50-55-60-70FTGLP ou Diesel

Capacidade: 2.000kg a 3.500kg
Elevação: 2.810mm até 6.420mm (Duplex e Triplex)

Itens de série: Painel de instrumentos em cristal líquido, deslocador lateral integral, sistema de Estabilidade lateral (Stabilis™), transmissão Powershift Duramatch™, luzes de freio e sinalização em LED, pneus superelásticos ou pneumáticos.



Fabricadas no Brasil

BNDE FINAME PSI
Taxas de apenas 0,21% a.m.

Modelos: 6P40-50-55-60-70VX (GLP)

Capacidade: 2.000kg a 3.500kg
Elevação: de 2.810mm até 6.420mm (Duplex e Triplex)

Itens de série: Painel de instrumentos em cristal líquido, deslocador lateral integral, sistema de estabilidade lateral (CSO™), transmissão Techtronic™, gerenciador de sistema, luzes de freio e sinalização em LED, pneus superelásticos ou pneumáticos.



No estado de São Paulo, até 6 e 7 anos.



Entre em contato com a filial mais próxima

São Paulo, SP	(11) 4772-0800
Sumaré, SP	(19) 3864-6321
Belém, PA	(91) 3211-9500
Campo Grande, MS	(07) 3303-1930
Cuiabá, MT	(65) 2121-1400
Manaus, AM	(92) 3163-7600
Ribeirão Preto, SP	(16) 2133-2525
Contact Center	0800 942 9001



Yale



SOMOV

www.somov.com.br

A SOMOV SE RESERVA O DIREITO DE CORRIGIR FUTUROS ERROS GRÁFICOS. TAXA DE 0,2096% AO MÊS, CORRESPONDENTE A 2,50% AO ANO FINA, MENOR, PROVISÓRIA, MÉDIA E GRANDES EMPRESAS, CARÊNCIA DE 24 (Vinte e Quatro) MESES E PRAZO TOTAL DE ATÉ 24 (Vinte e Quatro) MESES. ENTREGA MÍNIMA OBRIGATORIA DE 10% PARA MÉDIA-GRANDE E GRANDE EMPRESA. A CONTRATAÇÃO DE OPERAÇÃO FINANCEIRA (PSI) COM TAXA DE 2,1% A É VÁLIDA PARA PROTOCOLOS NOS BENS DE 2012/2013. CONDIÇÕES NÃO FULCIVAS À PESSOA FÍSICA. O PRODUTO FINAME FINAME PSI E FINANCIADO COM RECURSOS DO FINAME E ESTA DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO, CIRCULARES E DEMAS NORMAS DESTA INSTITUIÇÃO. CONFORME CLAUSULAS CONTRATUAIS AS CONDIÇÕES ESTÃO SUJEITAS A ALTERAÇÕES POR PARTE DA AUTORIDADE MONETÁRIA, SEM COMO FEIJO BANCAR E BENS DE ACORDO COM A REGULAMENTAÇÃO EM VIGOR.



Cunha, da Polícia Militar: “os painéis de segurança devem ser de material impermeável e resistentes a intempéries, para que permaneçam intactos durante todo o trajeto”



Carvalho, da CET: “muitas multas ocorrem porque as transportadoras não se atentam que o horário de restrição para caminhões é um e para produtos perigosos é outro”



Paes, da Slotter: “no Brasil não existe um modelo único de homologação dos três modais, então se eu a quiser para um modal é um custo, para dois, dois custos”

e caso ocorra o cancelamento da inscrição da empresa no cadastro de transportadores de produtos perigosos pela SVMA”, explicou Borborema.

No site oficial da Secretaria Municipal dos Transportes, o número de emissões das LETPPs registrado é de 17.648 e, segundo Borborema, o DSV tem 734 empresas cadastradas, sem nenhum processo pendente.

Por base no Decreto nº 50.446/09, a falta da LETPP ou seu uso após o vencimento pode gerar multas e penalidades tanto para o expedidor, quanto para o embarcador, sendo previsto até o cancelamento da Licença em caso de reincidência no caso.

A CET e a Polícia Militar são responsáveis pela fiscalização de que essas e as demais normas sejam cumpridas pelas empresas. “Temos uma parceria importante com a Polícia Militar, e posso dizer que eles têm assumido muito mais as fiscalizações”, afirmou Carvalho.

Além de checar todas as normas de segurança exigidas pela ANTT, como rótulo de risco subsidiário e painel de segurança, os órgãos também fazem a checagem da documentação dos veículos.

“Para o transporte de produtos perigosos a granel é necessário o Certificado de Inspeção Veicular e o Certificado de Inspeção para Transporte de Produtos Perigosos. Para esses veículos são obrigatórios a inspeção pelo INMETRO, cumprindo os prazos das portarias dele”, explicou Marcos Rogério da Cunha, capitão da Polícia Militar.

Ainda segundo Cunha, as empresas devem ficar atentas a detalhes das normas, como colocação correta de rótulo de risco subsidiário, que podem gerar infrações apenas por descuido do motorista.

“Um caminhão vazio que transportou produto perigoso, mas que ainda não foi descontaminado, é considerado cheio, então as regras para ele são as mesmas: precisa

estar com os símbolos e devidamente lacrado. E com relação aos caminhões vazios e já descontaminados, antes, se fossem parados com placas de produto perigoso, eram apenas orientados a retirar a sinalização, agora seu uso sem necessidade é considerado infração”, explicou Cunha.

O capitão da Polícia Militar também citou as irregularidades e infrações cometidas com relação à colocação do painel de segurança nos veículos. “Os painéis devem ser de material impermeável e resistentes a intempéries, para que permaneçam intactos durante todo o trajeto. Um erro cometido é o uso do verso do painel para identificar outro produto, isso não é permitido. E as transportadoras tem de ficar atentas porque, a partir de maio de 2013, eles terão de ser feitos de material refletivo”, disse ele.

HOMOLOGAÇÃO DE EMBALAGENS

Para o transporte de produtos perigosos, uma das exigências de todos os modais está na qualidade e certificação das embalagens que contêm esses produtos. Todas as embalagens homologadas recebem uma codificação que mostra o símbolo da ONU, o grupo de embalagem ao qual pertencem, a qual modal se destinam e uma série de informações características delas. E, por meio dessas informações, a fiscalização fará a checagem entre os dados do documento e os apresentados nela.

“Em todo documento fiscal precisa constar, obrigatoriamente, quatro informações: nº ONU, nome próprio para transporte, classe de risco e grupo de embalagens. Então, a fiscalização vai bater as informações que estão no documento com aquelas que estão na embalagem e ao menos duas ela consegue checar de cara, que é o peso do produto e o grupo de embalagens”, explicou Ariovaldo Francisco Paes, coordenador

do Departamento de Produtos Perigosos da Slotter (Fone: 11 4791.2020).

Ao todo, existem três grupos de classificação de embalagens, e sua variação significa qual o grau de perigo do produto, sendo Grupo I – alto perigo, Grupo II – médio perigo e Grupo III – baixo perigo.

“O que vai encaixar uma embalagem em um grupo ou em outro é o seu grau de resistência. Por exemplo, embalagens voltadas para o Grupo I nos testes de queda são jogadas de uma altura de 1,80 m, já as do Grupo II de 1,20 m e as do III, de 80 cm. Ou seja, as do Grupo I precisam suportar grandes impactos, então são feitas de material mais resistente do que as demais”, explicou Paes.

Cada um dos modais – marítimo, aéreo e rodoviário – segue seu próprio regulamento e normas para homologação de embalagens, assim as exigências podem ser diferentes e, mesmo que os ensaios possam ser feitos em conjunto, eles precisam gerar relatórios separados.

“No Brasil não existe um modelo único de marcação dos três modais, se eu quiser uma embalagem homologada em todos os modais, vou ter três marcas diferentes. Essa é a nossa realidade, já existe essa harmonização lá fora, mas aqui não, então se eu a quiser para um modal é um custo, para dois, dois custos”, criticou Paes.

O executivo também comentou a mudança nas exigências de embalagens do modal aéreo e marítimo, que passaram a seguir as normas da 17ª edição do Orange Book. “Antes, as embalagens podiam abrir, até deixar o produto interno exposto, contando que não vazassem. Agora essa norma foi modificada. Ele não pode nem aparecer, então aumenta a especificação, aumentam os investimentos. Outro ponto é que essa norma não é válida para o rodoviário, ou seja, tenho que criar embalagens diferentes para cada modal”, concluiu ele. 

STILL



TECNOLOGIA E QUALIDADE

CLX-25

Capacidade de carga
2,5 ton

Transmissão PowerShift; Robustez com custo competitivo;
Capô com amplo acesso à manutenção;
Sistema de iluminação completo;
Alavancas hidráulicas e direção ajustável;
Máquina Dual: GLP ou Gasolina;
Mastros Duplex e Triplex

Venha fazer um Test Drive

Tel.: (11) 4066-8100 www.still.com.br

Representantes em todo Brasil
comercial@still.com.br



Qualidade em movimento

Lei 12.619, que normatiza o trabalho dos motoristas profissionais, continua gerando discussões

Depois de muito embate, as multas previstas na Lei devem começar a ser aplicadas em seis meses, após serem re-adiadas por falta de estrutura nas estradas para o cumprimento da norma. No entanto, apenas as multas estão suspensas: a lei já está em pleno vigor.

Mariana Mirra 

Jornada de trabalho controlada, tempo de descanso pré-estipulado, remuneração para o tempo gasto na carga e descarga de produtos no embarcador ou em inspeção em barreiras fiscais e alfandegárias. Os principais pontos da Lei 12.619, sancionada pela Presidente Dilma Rousseff em 30 de abril de 2012 e que normatiza o trabalho dos motoristas profissionais em território brasileiro, parecer ser, à primeira vista, ideais para trabalhadores que até então atuavam quase sem qualquer fiscalização e segurança no serviço, apesar dos direitos assegurados pela Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

Porém, não foi isso que grande parte desta classe achou e uma greve, organizada pelo Movimento União Brasil Caminhoneiro – MUBC, culminou com o primeiro adiamento das ações punitivas da lei, também conhecida como Lei do Descanso. Os grevistas não queriam que a lei vigorasse ainda em 2012 e discutiram



Foto: Chris Caviva

Benatti, da NTC: a Lei tem uma característica trabalhista ampla e foi muito negociada entre as classes. Ela surgiu daquilo que se julgava melhor a todos

sobre os locais de descanso nas estradas, falta de segurança nas rodovias e a imposição limite de horas de trabalho.

Após a primeira prorrogação para o início das penalidades, a data afixada para que os órgãos competentes pudessem começar a aplicar sanções para aqueles que não estivessem cumprindo as normas era o último dia 11 de setembro. No entanto, o governo federal suspendeu novamente a aplicação de multas de trânsito para os motoristas rodoviários por mais 180 dias. Quando for retomada, a fiscalização só será feita nas rodovias que deem condições para o cumprimento da lei, com segurança e infraestrutura para que o motorista consiga cumprir as horas de descanso estipuladas.

No entanto, apenas as multas de trânsito estão suspensas. Do ponto de vista trabalhista não há adiamento e a lei já está em pleno vigor, sendo que a previsão era que o Ministério do Trabalho começasse a fiscalizar as empresas e aplicar punições àquelas que não estivessem obedecendo a jornada de trabalho legal ainda em setembro.

Os ministérios dos Transportes e do Trabalho e Emprego têm até 180 dias para publicar, no *Diário Oficial da União*, uma lista com as rodovias que possuem condições para a parada de descanso dos motoristas e a, partir disso, as multas serão aplicadas.

O QUE DIZ A LEI 12.619?

A nova legislação, no modelo como se apresenta atualmente, foi resultante de cerca de quatro anos de conversas efetivas entre empresas de transportes, motoristas e entidades de classes, segundo Flávio Benatti, presidente da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística – NTC & Logística (Fone: 11 2632.1500). Durante este tempo, as principais necessidades de cada envolvido nas operações e as soluções mais contundentes foram discutidas para formular uma lei que atendesse a todos. “A nossa CLT é datada de 1943, quando

O QUE A LEI 12.619 TRAZ DE NOVIDADE AO SETOR

- Direção máxima contínua de 4 horas por motorista, prorrogável por mais 1 hora caso não haja local seguro para parada nas viagens de longa distância, com mais de 24 horas;
- Paradas de descanso de 30 minutos a cada 4 horas ininterruptas de condução, podendo ser fracionada;
- Descanso diário de 11 horas;
- Descanso semanal de 35 horas para motoristas profissionais;
- Permitida a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 horas;
- O motorista somente responde pelos prejuízos causados ao empregador se houver intenção de lesar ou descaso com veículo ou carga;
- Jornada de trabalho fiscalizada e registrada por meios que armazenem a real jornada realizada pelo profissional, contando os tempos de descanso, de espera e almoço;
- Criação do tempo de espera, com remuneração com base no salário-hora normal acrescido de 30%.



Bentivegna Filho, do Setcesp: a falta de controle de jornada e o aumento de acidente nas estradas trouxeram urgência no tratamento do assunto

o transporte de cargas pelo modal rodoviário quase não existia no país, enquanto os outros modais já atuavam com mais força e foram cobertos pela CLT. O modal rodoviário tomou força na década de 1960 e, até unir classes de empresas e trabalhadores, pensando na especialidade de cada carga transportada para discutir uma regulamentação, demorou 50 anos”, explica.

Segundo Aduato Bentivegna Filho, coordenador jurídico e assessor da presidência do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de São Paulo e Região – Setcesp (Fone: 11 2632.1000), há décadas o setor vem trabalhando para criar uma lei que assegurasse os direitos dos motoristas rodoviários, mas havia pouca sensibilidade para o assunto. “Com as demandas trabalhistas ignorando a falta de controle de jornada de trabalho prevista no artigo 62, I da CLT, que desobriga a marcação de ponto quando a atividade é exercida externamente e sem condições de controle de ponto, somadas aos

crecentes acidentes de trânsito, o Congresso Nacional passou a tratar o assunto com a emergência necessária”, afirma.

Após anos de tentativas para consolidar normas que regulassem a atividade do motorista, a nova lei passa a garantir direitos e deveres tanto daqueles que atuam no transporte rodoviário de cargas, quanto de passageiros. O intuito é que, com as medidas previstas, haja a prevenção de acidentes e melhores condições de trabalho para motoristas que, hoje, enfrentam rotinas extenuantes de direção nas estradas para entregar as cargas transportadas o mais rápido possível.

“Além dos novos direitos do motorista, os seus deveres – que já deviam ser praticados por questões éticas e morais – passam a ser supervisionados pela lei, como estar atento às condições de segurança do veículo, conduzir com prudência, respeitar a legislação de trânsito e zelar pela carga transportada”, avalia Hamilton Picolotti, presidente da Confederação Nacional das Revendas Ambev e das Empresas de Logística da Distribuição – Confenar (Fone: 11 5505.2521) no artigo “Normatização da função de motorista e suas implicações”. Segundo Picolotti, a lei possui um importante impacto: a redução de acidentes nas estradas. “De acordo com dados da Previdência, perto de 42 mil pessoas morrerem anualmente vítimas do trânsito no país”, afirma.

O mais celebrado e, ao mesmo tempo, criticado

ponto da lei é que, a partir dela, passa a ser vedado ao motorista profissional dirigir por mais de quatro horas ininterruptas durante o trabalho. Para cada quatro horas seguidas de direção, o profissional que estiver em viagens de longa distância, que o mantenha fora da base da empresa, matriz ou filial por mais de 24 horas, deverá cumprir 30 minutos de descanso, podendo ocorrer o fracionamento do tempo de direção e descanso, desde que a condução de veículos não ultrapasse quatro horas contínuas. Em situações excepcionais, o tempo de condução poderá ser prorrogado em uma hora, para que o condutor, carga e veículo cheguem a um local que ofereça a segurança necessária para o cumprimento do descanso.

Dentro de um período de 24 horas, o condutor é obrigado a cumprir 11 horas de repouso. Na legislação, entende-se como tempo de direção ou de condução de veículos apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino, sendo que o descanso obrigatório poderá ser feito dentro do próprio veículo, caso seja vontade do motorista, desde que este seja dotado de locais apropriados para isso e que cumpra a duração do descanso exigido.

O condutor somente iniciará viagem com duração maior que um dia após o cumprimento integral do intervalo de descanso de 11 horas. Ele também será responsável por controlar o tempo de condução e ficará sujeito a penalidades

Experiência aliada à qualidade, tecnologia e sustentabilidade

Há 39 anos produzindo paletes de madeira:

- Melhor custo-benefício;
- Madeiras 100% sustentáveis (Pinus e Eucalipto);
- Resistentes, robustos e fáceis de reparar;
- Fabricados com tecnologia de ponta e profissionais qualificados;
- Paletes PBR com qualidade atestada pelo IPT (Credenciada desde 1990 pela Abras);
- Tratamento HT conforme Nimpf 15



Matra do Brasil: a experiência a favor da segurança da carga.

(11) 4648.6120

www.matradobrasil.com.br

matra@matradobrasil.com.br

MIRA TRANSPORTES CRIA COMITÊ DE ESTUDOS PARA ADEQUAR AS OPERAÇÕES À NOVA LEI

Buscando meios para cumprir a Lei 12.619, conciliando as novas normas à realidade operacional da transportadora, o Mira Transportes (Fone: 11 2142.9000) criou um comitê de estudos sobre a lei para ajustar suas operações às novas regras de tempo de direção e jornada de trabalho dos motoristas profissionais.

A intenção é garantir que os motoristas estejam conscientes das novas regras e que todos os colaboradores saibam como proceder com a nova lei. Para isso, o comitê da transportadora se reúne semanalmente para debater as mudanças provocadas pela lei e a multiplicação dos novos procedimentos.

“A lei muda o cenário operacional do transporte no Brasil, mas traz em seu bojo o grande objetivo de disciplinar a profissão de motorista e trazer mais segurança às rodovias de nosso país. Estamos estudando as normas à exaustão e tomando diversas providências para nos encaixarmos em seu cumprimento da melhor forma possível”, afirma Carlos Mira, presidente executivo da empresa.

Iniciativas vindas do comitê já foram colocadas em prática na empresa. Segundo Taís Rosa da Silva, gerente de recursos humanos, o primeiro passo foi criar a documentação para os motoristas anotarem suas paradas para descanso. “Criamos o modelo da ficha e, junto com isso, iniciamos um teste piloto com quatro motoristas de transferência, que realizam rotas partindo de São Paulo. Com as informações e as experiências destes profissionais, que fizeram diversas viagens já no modelo da lei, pudemos criar um conteúdo para os nossos colaboradores, que vai balizar a elaboração de diversos materiais didáticos e de comunicação para deixarmos todos cientes das novas regras”, conta.

As estratégias da empresa para se adequar à nova realidade passam pelo desenvolvimento de material de divulgação e conscientização dos motoristas, divulgação das regras por meio

dos canais de comunicação da empresa, elaboração de cartilha específica para os gestores de todas as filiais e o treinamento dos motoristas. Dos 120 motoristas de longa distância da companhia, 80 já receberam treinamento.

As paradas obrigatórias e o tempo de direção controlado farão com que as viagens levem mais tempo para serem completadas. O gerente de frota e tráfego da empresa, Wellington de Souza, estima que, nas viagens de até 1000 quilômetros, o trajeto total demore 50% a mais. “Isso está fazendo com que tenhamos que reprogramar toda a operação, os pontos de parada, as previsões de chegada e, em alguns casos, até as rotas. Como o caminhão vai ficar mais tempo parado durante a viagem, temos também a preocupação com a segurança. A maior reclamação dos motoristas com esta nova Lei é a falta de locais adequados para fazer as paradas”, diz o gerente.

A preocupação com a remuneração dos motoristas e a retenção dos profissionais na empresa também aumentou. “Sabemos que o mercado está difícil, não se encontram motoristas qualificados para contratar e pensamos que, se houvesse perda de remuneração com a lei, teríamos perda de profissionais. Por isso, estamos acompanhando os impactos na remuneração também”, afirma.

De acordo com o gerente de administração de pessoal da empresa, José Vicente Lima, a lei cria toda uma nova demanda no controle de horário e fechamento da folha de pagamento. “A lei muda a CLI, criando figuras como o tempo de espera e a nova jornada de trabalho. Com isso, estamos fazendo o aditamento de contrato de todos os nossos motoristas de linha celetistas. A grande mudança no dia a dia é que, antes, não havia um controle preciso sobre as horas trabalhadas ou descansadas pelos motoristas, e, agora, o controle tem que ser 100%”, diz Lima. Os novos procedimentos estão sendo aplicados somente aos motoristas de transferência, mas a empresa estuda a possibilidade de incluir, também, os motoristas urbanos.

caso não cumpra os períodos de descanso observados.

A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho, admitindo-se a prorrogação de duas horas extraordinárias, pagas com acréscimos. Fica assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de uma hora de almoço, podendo ou não coincidir com o intervalo de descanso, repouso de 11 horas a cada 24 horas e descanso semanal de 35 horas.

Outro ponto importante coberto pela Lei 12.619 é o que ela nomeia de tempo de espera, as horas que excederem a jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias. Essas horas excedentes não são computadas como horas extraordinárias. As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30%. Em casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para a realização do intervalo de repouso diário previsto, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.

Nas viagens de longa distância, em que o motorista permanece por mais de 24 horas fora da base ou filial da empresa ou de casa, são concedidas as horas de descanso já citadas, com direito a repouso diário do

motorista obrigatoriamente em o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel. Nas viagens com duração superior a uma semana, o descanso semanal será de 36 horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e feito no retorno do motorista à base, matriz ou filial da empresa ou em seu domicílio, salvo se a companhia oferecer condições adequadas para a efetiva realização do referido descanso.

É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento, o repouso diário mínimo de 6 horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado. Em casos de revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% da hora normal.

Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 horas de trabalho por 36 horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou outra característica que justifique.

“Por fim, a legislação proíbe a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente

legislação”, explica Osvaldo Marchini Filho, advogado e sócio do escritório Fernando Quêrcia Advogados Associados (Fone: 11 3145.3535), no artigo ‘Nova legislação para motoristas profissionais’.

A jornada de trabalho e o tempo de direção devem ser controlados, também, pelo empregador, com a utilização de anotação em diário de bordo, papelada ou ficha de trabalho externo, além de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos. Em caso do não cumprimento das condições estipuladas pela lei quanto ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, a punição dada poderá ser em forma de multa e medida administrativa, com a retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável.



Marcia Regina, do Moreau & Balera Advogados: a Lei é bela só no papel. As estradas são perigosas e não há postos onde cumprir o descanso obrigatório

O condutor ainda poderá perder 5 pontos na carteira de motorista, considerando que o descumprimento da lei é uma infração grave, e a multa é de R\$ 127,69. Os contratantes também poderão ser multados. “De acordo com a lei, a fiscalização

será feita pelo Ministério do Trabalho, o que já ocorria, e pela Polícia Rodoviária, que poderá apreender o veículo caso o motorista não cumpra os intervalos e ainda aplicar multa, de acordo com a alteração do Código de Trânsito Brasileiro”, afirma Marcia Regina Assis Del Giudice, advogada trabalhista do escritório Moreau & Balera Advogados (Fone: 11 2858.8011).

Dentre outras questões asseguradas pela lei estão: o direito do motorista ao acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público, e a não responsabilidade perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, com ressalvas para situações em que houver intenção de lesar ou descaso com veículo ou carga. Aos motoristas empregados

é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 vezes do piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

“A lei traz uma segurança jurídica que não existia antes, tanto para o motorista quanto para o contratante. Essa atividade não tinha regulamentação antes da lei, não ficavam claras as relações entre motoristas e empresas e o autônomo atuava sem regra alguma. A fiscalização fica sob o encargo do Ministério Público e das empresas que devem ter documentos para comprovar o cumprimento da lei. Os motoristas também deverão fiscalizar sua atividade. O que



MARCAMP
www.marcamp.com.br



- Campinas (19) 3772-3333
- Marília (14) 3415-1804
- Hortolândia (19) 3909-1744
- Ribeirão Preto (16) 3237-3400
- S. J. do Rio Preto (17) 3218-3543

- Empilhadeiras Elétricas e GLP
- Vendas
- Locação
- Assistência Técnica
- Peças

- Impressoras Térmicas
- Leitores e Coletores de Dados
- Projetos e Implantações
- Ribons e Etiquetas
- Portas e Docas



STILL
SERVIÇO AUTORIZADO

irá auxiliar na fiscalização são os relatórios de viagens, tacógrafos eletrônicos e outras tecnologias que algumas empresas já estão criando. Tudo isso homologado pelo Contran – Conselho Nacional de Trânsito e atestado pelo Inmetro - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia. Essa lei é importante, também, pois pensa na saúde do motorista, que passa a ter um seguro pago pelo empregador no valor de mínimo 10 vezes o salário do motorista”, explica Benatti, da NTC & Logística, que continua: “ao atender a saúde e segurança do motorista, se assegura a saúde da sociedade. Com a saúde do motorista levada em conta, com horas de descanso asseguradas, a direção se torna mais segura, com menos riscos de acidentes. Essa é uma lei moderna, que não existia antes”.

CUSTOS

A obrigatoriedade de descanso de 30 minutos a cada 4 horas de rodagem, uma hora diária de almoço e repouso por 11 horas a cada 24 horas trabalhadas são alguns dos fatores que estão levando empresas a aumentarem o número de funcionários registrados ou terceirizados. Segundo a matéria ‘Fretes aumentam com nova lei’, publicada no jornal *Valor Econômico* em 10 de setembro último, companhias consultadas pelo veículo já apresentaram aumento de custos de 40%. De acordo com a matéria, a Gafor Logística conseguiu ajustar 70% de seus contratos e apontou uma elevação de 20% a 30% no valor do frete, impulsionados pelo maior número de veículos e, também, de motoristas contratados, cuja quantidade subiu 35%. No caso da JSL, o



impacto foi menor, pois pouco mais de dois terços dos trajetos realizados são de curta distância, além de os caminhões da empresa não rodarem após as 22 horas. Ainda assim, em casos específicos, o aumento do custo pode chegar a 40%. Por conta da parada obrigatória após quatro horas de trabalho, os motoristas da companhia rodam agora com diários de bordo, onde precisam registrar cada parada. Algumas operações da companhia sofreram aumento de custo, mas são pontuais. Hoje, a JSL conta com cerca de 7 mil motoristas e segue em período de contratações.

Apesar do aumento nos custos, as companhias enxergam com bons olhos a legislação. Conforme apurado pelo *Valor Econômico*, o Mira Transportes calcula um aumento de ao menos 30% no seu quadro de motoristas que operam em longas distâncias – percursos a partir de 600 quilômetros.

O aumento dos custos de contratantes de fretes está entre as principais reclamações do mercado no que se refere às consequências que a Lei 12.619 trará para o setor de transportes. Com a obrigação de paradas pré-estipuladas para descanso, novas contratações podem ocorrer, aumentando o custo do frete. Além disso, será necessário que contratos de motoristas sejam revistos

para atender às horas da jornada, e prazos de entrega de cargas também deverão ser renegociados.

Com as novas normas, a indústria deverá replanejar suas vendas, considerando os novos prazos de entregas. Operadores Logísticos e transportadoras precisam pesquisar formas para compensar a queda da produtividade dos veículos, com melhores programações de transporte. Reduzir o tempo gasto para carga e descarga, além do agendamento das entregas, também são ações necessárias para diminuir os custos das operações.

“Não se deve ignorar as influências da medida nos custos das operações. A jornada, apesar de mais segura, será mais longa, pois a lei estabelece que o tempo que o empregado ficar em filas para carregar e descarregar produtos ou na fiscalização de mercadoria deverá ser remunerado como hora normal mais 30%, gerando mais custos para o empregador. Cada parada terá, também, um custo adicional, em questão de acomodações e alimentação, visto que um dos vetos da legislação foi em relação à obrigação do governo de construir pontos de parada para caminhões. O impacto da legislação nos custos do transporte deverá ser de até 26%. Para setores específicos, o percentual pode ser superior,

Push-Pull Cascade. Descubra do que a sua empilhadeira é capaz.

Menor custo operacional para a sua empresa. O Push-Pull Cascade dispensa os pallets e manuseia a sua carga em slip sheets (chapas deslizantes), reduzindo os custos de movimentação e de armazenagem.

Cascade do Brasil
 (11) 2105-8800
 Rua João Guerra, 134 - Sentos - São Paulo - CEP 11015-131
 www.cascadedobrasil.com.br

e chegar a 40%. Tais custos acabarão sendo repassados ao valor do frete, criando um efeito dominó que afetará toda a cadeia e, mais uma vez, o bolso do consumidor final. As estimativas do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Estado do Rio Grande do Sul – Setcergs apontam reajustes entre 10% e 20% para o frete convencional”, afirma Picolotti, da Confenar.

Para os autônomos, as contratações serão ainda mais interessantes. Isso tudo devido à quantidade de horas que estes profissionais podem trabalhar a mais que os motoristas contratados. O motorista registrado pode fazer no máximo duas horas extras por dia, segundo a lei. Obrigado a cumprir um dia de folga por semana, este motorista conseguirá fazer 12 horas extras a cada sete dias.

Essas horas, somadas às outras 44 horas da jornada de trabalho regulamentar, totalizam 56 horas semanais. Já no caso do autônomo, a obrigação é repousar 11 horas por dia, fazer intervalos de descanso a cada quatro horas ao volante, além do tempo de alimentação. Durante suas operações, será possível ficar 12 horas por dia ao volante. Isento da obrigatoriedade de respeitar o dia de descanso, ele poderá dirigir por 84 horas por semana, caso trabalhe os sete dias da semana.

A grande diferença de horas de trabalho está gerando conflitos no mercado, tendo em vista que, para muitos, há uma concorrência desleal entre as companhias que arcam com despesas de contratação registrada de motoristas e aquelas que atuam com terceirização na maioria das operações. Nesse caso, esperava-se que as obrigações



Gibson, da ABTC: *apesar da preocupação com o aumento do frete, melhorar a segurança e a condição de trabalho traz boas expectativas ao segmento*

de cumprimento de descanso fossem iguais para os dois tipos de contratos.

Até mesmo os autônomos, que nesse ponto seriam beneficiados pela lei, estão descontentes com certos aspectos, como a obrigação do descanso de 11 horas

ao dia, afirmando que é muito tempo para se ficar parado nas estradas, enquanto poderiam estar trabalhando e sendo pagos. Para grande parte deles, essa obrigação acaba por cercear a liberdade de trabalho que possuem.

CARGA E DESCARGA

Além da contratação, outra solução pode ser dada para a diminuição da produtividade do caminhão, sem que haja custos adicionais às transportadoras: a maior cooperação do embarcador nas operações. Para Benatti, da NTC & Logística, o impacto da lei pode ser minimizado se as empresas de transporte reorganizarem suas relações com os embarcadores, evitando novas contratações com um planejamento bem estruturado e cooperação entre transportadoras e clientes. Hoje,



**pick to light
systems**

**LÍDER em soluções logísticas,
para os mais diversos sistemas de separação
de pedidos:**

- Separação pedido a pedido
- Separação de vários pedidos por vez
- Separação com vários operários na mesma área
- Kitting e sequenciação de componentes
- RFID com visor rastreável
- Separação por displays sem fios

Tecnologia japonesa, nº 1 no mundo

- A maior variedade de modelos do mercado
- Led multicolorido (7 cores)
- Plug & Pick
- Máxima flexibilidade
- -30°C / +50°C
- Modelos personalizáveis
- Controle versátil através da rede AI-NET

www.picktolightsystems.com.br

+55 11 3711-5940 • info@ptlsystems.com



SMART TAG

Primeiro RFID com informação visível <
Rastreabilidade avançada para processos logísticos e produtivos <
Texto / leitura instantânea com NFC, colaborando com o cloud computing <

JÁ SURGEM SISTEMAS PRÓPRIOS PARA COMPUTAR

Com a Lei 12.619, as transportadoras e gestoras de frota passaram a ter uma nova necessidade: controlar e acompanhar o total de horas de direção e descanso dos seus profissionais para assegurar o cumprimento da lei. Essa nova obrigação está movimentando o mercado de sistemas para o setor logístico, e companhias já estão lançando soluções que irão auxiliar transportadores e motoristas profissionais nesse controle.

SASCAR

O Sascar Tempo de Direção, sistema exclusivo da Sascar (Fone: 4002.6004), oferece controle absoluto sobre a jornada de trabalho do motorista. O novo produto, além de apresentar relatórios detalhados sobre a condução do motorista, aponta, também, as infrações cometidas, distância percorrida e número de horas descansadas.

“A solução já estava sendo desenvolvida em conjunto com clientes antes de a Lei ser sancionada. Reunimos nossos clientes para buscar informações sobre as necessidades de cada uma para criar uma solução completa. Com a chegada da lei, fizemos alguns ajustes no sistema para que ele fosse capaz de atender-la também”, conta Marcio Webber, diretor de produtos e mercado da Sascar.



Webber, da Sascar: a solução já estava sendo criada junto a clientes. Quando a Lei foi sancionada, fizemos reajustes para que a nova norma fosse atendida

A solução atua em conjunto com o rastreador Sascar e a solução web da companhia. Ao entrar no caminhão, o motorista faz o seu login com uma espécie de

chave que deve ser passada num acessório do rastreador que fica no painel do caminhão. A chave funciona como um crachá de acesso que contém todas as informações do condutor necessárias para a produção de um relatório sobre suas atividades naquele caminhão. Ao terminar o seu trabalho, o motorista realiza o logoff com a mesma chave, impedindo que o sistema misture suas informações com os dados do próximo condutor que usar o caminhão.

Segundo Webber, o Sascar Tempo de Direção atua como um upgrade da solução de rastreamento da companhia que o cliente já possui e todas as informações tiradas do rastreador podem ser acessadas pela internet.

O sistema também dá informações detalhadas, inclusive de velocidade no seco e na

além de lidar com problemas de infraestruturas na estrada e trânsito, que culminam com o atraso na entrega das cargas, o motorista precisa lidar com as horas, e até dias perdidos para a carga e descarga do caminhão. Apesar deste período agora a ser reconhecido como tempo de espera e recompensado financeiramente para o motorista, graças à lei, ele gera oneração para o contratante. Com a agilização dessa parte do processo, a contratação de mão-de-obra poderá ser repensada em uma série de operações, impedindo o aumento do custo do frete. “Não dá para o caminhão chegar ao supermercado e só poder descarregar os produtos quando a gôndola esvaziar”, explica. Segundo Benatti, é importante mostrar ao embarcador que caso as transportadoras aumentem seus fretes para cobrirem os novos gastos com a contratação de mais motoristas, esse custo

será repassado a ele. “A discussão deste novo cenário que surge entre transportadoras e clientes é fundamental para que as novas normas não causem tanto impacto nos custos de ambos os lados”, continua.

Hoje, não é mais possível para as transportadoras tolerar que contratantes do frete segurem o caminhão por muito tempo para carga e descarga de produtos. A adequação dos horários para que o caminhão esteja no local certo e na hora exata da carga ou descarga ajudará todos os envolvidos a manterem ao máximo os custos atuais nas operações e não terem que arcar com mais despesas em função da lei.

Apesar dessa necessidade iminente, a nova prorrogação de alguns efeitos punitivos da lei por mais 180 dias está gerando desentendimentos no mercado, mesmo estando claro que apenas as multas de trânsito estão suspensas, e não as questões trabalhistas das quais a lei trata.

Embarcadores estão utilizando do pretexto da prorrogação para adiar negociações de reajuste de fretes. No entanto, a renegociação dos fretes deve ser imediata, tendo em vista que as transportadoras já estão obrigadas a cumprir as novas regras de transporte, aumentando custos causados pela perda de produtividade e aumento de mão-de-obra. “O possível aumento no custo do frete tem preocupado alguns empresários do setor de transportes rodoviários. Porém, as possibilidades de elevar a segurança no trânsito, preservar a saúde dos motoristas – mão-de-obra escassa, especialmente por faltarem motoristas qualificados no mercado – e elevar as condições de trabalho trazem boas expectativas ao empregador e ao trabalhador do segmento”, afirma Newton Gibson, presidente da Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga – ABTC (Fone: 61 3321.7172).

SEGURANÇA NAS ESTRADAS

Aos caminhoneiros, mais um fator é obstáculo para o cumprimento da lei: a falta de segurança nas estradas. Para cumprir os períodos de descanso previstos, os motoristas precisam estar amparados por uma infraestrutura que ainda é incipiente nas estradas, como pontos de paradas para aqueles que realizam viagens longas. Com essa necessidade, passou-se a exigir que o governo implemente um projeto que possibilite a existência de locais adequados ao longo da malha rodoviária nacional. “O mercado está contra a lei, pois não há infraestrutura para que a ela seja cumprida, em razão da falta de locais para as paradas obrigatórias. A legislação não é condizente com a realidade do país. Ela é bela apenas no papel e não na prática, pois as estradas são perigosas e nada seguras, não há posto de parada para que o trabalhador possa realizar seu intervalo de 30

A JORNADA DO MOTORISTA

chuva, frequência de banguela e de freadas e arrancadas bruscas, até excesso de RPM. "Em caso de acidentes será possível saber a maneira que o veículo estava sendo conduzido, caracterizando uma imprudência ou não do condutor", completa Webber.

ONIX SAT

A Onix Sat (Fone: 43 3374.3822) desenvolveu o Sensor Biométrico, um acessório que permite a identificação individualizada do motorista e de sua jornada de trabalho. Instalado próximo da ignição do caminhão, o produto realiza a identificação de motoristas armazenando até 50 impressões digitais diferentes em um mesmo caminhão.

O Sensor Biométrico é um acessório que pode ser adquirido



Eloy, da Onix Sat: registrando a digital do motorista, evita-se que haja troca de informação dos profissionais e possíveis questões trabalhistas no futuro

junto com um dos equipamentos da Linha OnixSmart e está diretamente interligado ao software de rastreamento Enterprise. Por meio de equipamentos da linha, o

motorista recebe alertas de tempos de paradas e alimentação, por exemplo, e consegue cadastrar a sua atividade atual com o Sensor.

Após o acesso do motorista ao caminhão gravado pela coleta da digital no início da jornada, informações sobre as atividades daquele condutor e caminhão são compiladas em um relatório de jornada de trabalho que, entre outros itens, permite controlar a jornada de trabalho com base em uma carga horária pré-definida; a quantidade de horas trabalhadas no período da noite; e a jornada ininterrupta do motorista, com base no limite estipulado pelo usuário.

O relatório é produzido por meio do Enterprise. "É válido lembrar que por meio desta configuração é possível controlar quantas vezes o motorista excedeu uma jornada ininterrupta

e cada vez que este excesso foi cometido. Este relatório permite ver quem cometeu o excesso e quando este aconteceu", explica Wagner Eloy, diretor de marketing e vendas da empresa.



Ainda segundo ele, "com este equipamento é possível individualizar os registros e criar o hábito no caminhoneiro de registrar a sua jornada. A identificação por meio da digital de cada profissional evita problemas futuros com questões trabalhistas, pois não há a possibilidade de troca de informações", finaliza.

POTHIMAQ
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO



Máquinas a pronta entrega
Preços especiais para locadores
Nova linha elétrica
Estoque de peças no Brasil
www.pothimaq.com.br

NOVA FILIAL EM CAMPINAS - SP
R. Dr. Santos Dumont ao lado do Makro
Seja um representante
GC Power

GC POWER
Talin

NTC & LOGÍSTICA LANÇA ESTUDO SOBRE OS IMPACTOS DA LEI 12.619 NOS CUSTOS DE OPERAÇÕES

Estudos técnicos divulgados pelo Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas – DECOPE da NTC & Logística no último dia 10 de setembro mostram quais os impactos do cumprimento das exigências da lei sobre os custos das empresas de transporte rodoviário de carga fracionada, lotação ou grandes massas e contêiner. Esse estudo não aborda os custos com ampliação da frota, contratação de novos motoristas e treinamentos.

Segundo dados publicados, estima-se que, em virtude da redução da quilometragem rodada/mês, haverá aumento do prazo de entrega em aproximadamente 56%, pois o veículo irá demorar mais tempo para concluir o mesmo percurso.

“Com relação ao número de viagens no percurso médio, tomando-se como exemplo a carga fracionada, processo que exige no mínimo três operações rodoviárias (coleta/entrega e transferência), estima-se que o número de viagens/mês, somente na operação de transferência, terá redução de no mínimo 4,5 viagens/mês, ou seja, de 12,7 para 8,2 viagens/mês. O que vale dizer que a redução em percentual será de 35,7% no número de viagens/mês. Esses raciocínios também são válidos para outros tipos de cargas, como, por exemplo, a lotação, que é a mesma característica da etapa de transferência da carga fracionada”, afirma o relatório.

De acordo com os estudos técnicos, no transporte de carga fracionada nas faixas de distâncias muito curtas (50 quilômetros) é esperado aumento de custo de 9,51%. Já nas curtas distâncias (400 quilômetros), a média é de aumento é de 11,16%. As faixas médias de distância (800 quilômetros) sofrerão a maior subida de custos, com 14,98%, seguida das longas distâncias (2400 quilômetros), com 14,01%, segundo o estudo.

No caso das operações de carga lotação ou grandes massas, nas

faixas de distâncias curtas (400 quilômetros), é esperado aumento de custo de 30,62%. Já nas médias distâncias (800 quilômetros), o aumento é de 28,92%. As faixas longas (2400 quilômetros) sofrerão subida de custos de 27,09%, e as muito longas (8000 quilômetros), de 26,35%. O estudo revelou ainda queda de produtividade da ordem de 37,5%, com redução no número de viagens por mês, nas distâncias longas, de 2,25 viagens/mês. “Como os custos fixos permanecem no mesmo nível no período anterior à Lei 12.619, quando há redução na produtividade do veículo, isso acaba por elevar os custos por unidade transportada. No caso das operações de lotação, que operam muito mais em rotas de médias e longas distâncias, a tendência é de que haja uma diluição maior dos custos fixos. Os impactos são menores à medida que o percurso aumenta. Para o setor de transporte de contêiner, o impacto médio foi de 27,28% nas distâncias muito curtas. Houve queda no número de viagens de aproximadamente 28,57%, o que representa em números absolutos redução de 5,14 viagens/mês nas rotas muito curtas e de 3,21 viagens nas rotas médias”, diz o estudo.

SUGESTÕES PARA DIMINUIR OS IMPACTOS

- Redução nos tempos de carga e descarga no cliente;
- Diminuição das restrições à circulação de caminhões, tanto nas marginais da cidade de São Paulo, quanto nos centros urbanos de uma maneira geral;
- Melhor aproveitamento da capacidade dos veículos. Quanto maior for esse aproveitamento, melhor será diluído o custo fixo por tonelada;
- Maior agilidade na liberação dos veículos nos postos fiscais das fazendas estadual e federal, na fronteira entre os estados.

minutos. Muitas empresas não vão suportar o aumento no custo, assim haverá aumento na informalidade”, critica a advogada trabalhista Marcia Regina, do escritório Moreau & Balera Advogados. E continua: “a lei traz a responsabilidade de motoristas, mas na realidade essa responsabilidade de ‘respeitar a legislação de trânsito’ já é um dever de todo aquele que conduz veículo automotor, não só o motorista empregado”.


Com uma série de reivindicações sendo feitas pelo mercado, tanto partindo dos embarcadores, como de transportadores e motoristas, autônomos ou registrados, a lei deverá gerar grandes mudanças no setor e as conversas sobre a fiscalização e infraestrutura necessárias para o cumprimento da lei estão longe do fim. “Essa é uma lei diferente das outras. Os seus pontos foram muito negociados entre as classes. Ela tem uma característica ampla trabalhista. É fruto de negociações de todos os envolvidos no setor, as partes precisaram ceder, pois não é possível atender a todas as solicitações. Pensa-se no que é melhor em conjunto, no que é melhor para o atual cenário. Sem dúvida, essa lei impacta o setor, já que o mercado está habituado com uma maneira de atuação e agora vai precisar se adequar”, avalia Benatti, da NTC & Logística.

Entre os otimistas em relação aos resultados que deverão ser observados com o surgimento da lei também está Picolotti, da Confenar. “Ao cobrir, também, empresas e associações que se utilizam do transporte diretamente para a execução de seu serviço diário, a legislação trará muitos reflexos positivos para todos os envolvidos, começando pela retenção



dos bons profissionais”. Segundo ele, antes da lei 12.619 os motoristas não eram devidamente amparados legalmente e trocavam facilmente de empregador, sempre dando preferência ao que lhes trouxessem mais benefícios de trabalho, como jornadas mais curtas. “Ainda teremos desdobramentos, mas já é possível reconhecer a lei 12.619 como um grande avanço para o setor”, afirma.

Gibson, da ABTC, acredita que de forma geral a lei está sendo bem aceita pelo mercado, mas ainda existem falhas. Mesmo assim, considera que a aprovação da lei representa mais segurança jurídica, tanto ao empresário quanto ao trabalhador, e é um grande avanço para o setor rodoviário de cargas.

“Sempre há uma reação inicial à mudança. Sempre achamos que são muitas modificações, algo impossível de se cumprir. Existe uma resistência nesse segmento para sair da zona de conforto e mudar as operações. No entanto, quando o mercado começa a se perguntar ‘é melhor acumular um passível trabalhista impossível de se pagar sem a segurança jurídica ou ter uma lei que vai gerar essa segurança?’, passa-se a perceber as vantagens da lei. Há o primeiro impacto negativo, mas quem quer crescer no mercado vai pensar bem e passar a compreender o motivo dessas mudanças. No entanto, dá para entender os pedidos do mercado por mais tempo para adequação das operações”, finaliza Benatti, da NTC & Logística. 



Reed Alcantara anuncia nova feira Transporte & Logística Brasil para 2013

A Reed Exhibitions Alcantara Machado (Fone: 11 3060.5000) acaba de lançar um novo produto para o setor de transporte e logística. Em 2013, a empresa irá realizar a primeira edição da feira Transporte & Logística Brasil, que leva a assinatura da SITL – Semana Internacional do Transporte e da Logística, evento promovido em Paris, França, pela Reed Exhibitions. O evento acontecerá de 17 a 19 de setembro de 2013, simultaneamente à 28ª Movimat.

A Transporte & Logística Brasil terá 6.000 m² de produtos e serviços destinados à cadeia de distribuição e fornecimento, com a presença de 150 marcas dos setores de VUCs e distribuição, serviços de transporte e logística, infraestruturas logísticas, condomínios logísticos e sistemas de tecnologia de informação.

Na primeira edição, a feira terá a França como destaque, com um pavilhão dedicado exclusivamente aos principais players de transporte e logística do país. O evento traz o know-how da Semana Internacional do Transporte e da Logística realizado na França, cuja edição de 2012 reuniu 43 mil profissionais, de 73 países, e contou com 900 expositores. Nela também foram realizadas mais de 100 conferências técnicas e a entrega de oito Prêmios de Inovação em Logística.

Solução logística da GEFCO agiliza trabalho no pátio da PSA Peugeot Citroën

Para diminuir os atrasos e as perdas nas operações logísticas do Grupo PSA Peugeot Citroën, a GEFCO Logística (Fone: 21 2103.8127) desenvolveu um projeto de radiofrequência para o pátio de veículos da montadora em Porto Real, RJ. Com investimento de cerca de R\$ 900 mil e 60 pessoas envolvidas no projeto, o processo começou a ser idealizado em 2010 e demorou cerca de um ano entre concepção, aprovação, execução e implementação. “O sistema de radiofrequência trouxe muitos ganhos à operação da montadora. As operações estão acontecendo com muito mais agilidade e

em tempo real, garantindo a confiabilidade do estoque, o que, em se tratando de veículos, é importantíssimo frente ao valor do produto”, explica Guillaume Escure-Herpin, gerente de performance logística da PSA América Latina. Com a solução funcionando, a GEFCO, que administra o pátio, notou crescimento nos números do Grupo PSA no Brasil. O sistema permitiu verificação em tempo real do estoque, diminuição de 47% no tempo de realização do inventário e expedições 25% mais rápidas. Hoje, a capacidade do pátio da montadora, com área de 500.000 m², é de 2.020 veículos/hora.

Grupo MTR investe em sistema WMS e Centros de Distribuição

Para aprimorar os serviços de carga fracionada da MTR Logística, o Grupo MTR (Fone: 47 3321.2100) investiu em Centros de Distribuição e em WMS (Warehouse Management System) da Store Automação. Para fechar o ciclo de investimento em logística, o Grupo MTR também está ampliando o espaço de seus

Centros de Distribuição e construindo um novo em Itajaí, SC, que terá 10.000 m². O posto em construção ficará localizado a 5 km do Porto de Itajaí e a 18 km do porto de Navegantes. A previsão de conclusão é para o fim de 2012. Já o Centro de Distribuição do Rio de Janeiro, RJ, saltará dos 8.000 m² para 14.000 m².



Zeloso

lança

plataforma aérea autopropelida

11 3694-6000

Zeloso Indústria e Comércio Ltda

Rua José Pascowitch, 153 - Chácara Everest - Osasco/SP - 06149-070

zeloso@zeloso.com.br - www.zeloso.com.br

Cognex e Sunnyvale anunciam parceria para integrar produtos

Focada nos sistemas de visão mecânica para logística, a Cognex do Brasil (Fone: 11 8111.1010) firmou parceria com a Sunnyvale (Fone: 11 3048.0100), distribuidora de equipamentos para codificação industrial. O acordo prevê que a Cognex terá uma diversidade maior na linha de identificação de códigos de barras, lineares e bidimensionais, bem como em projetos de rastreabilidade. Em troca, a Sunnyvale proporcionará a seus clientes a possibilidade de adquirir produtos voltados à área de codificação, como o DataMan 300 e o DataMan 8500. De acordo com o gerente da Divisão de Codificação da Sunnyvale, Wagner Gennari, a troca de tecnologias é benéfica para os clientes de ambas as empresas. Entre outras facilidades, o novo sistema atenderá a nova Lei federal 11.903. “Neste sentido podemos ressaltar que o sistema de rastreabilidade na indústria farmacêutica, que passa a ser obrigatória depois da Lei 11.903 sancionada em 2009 e que criou o Sistema Nacional de Controle de Medicamentos, exigirá ao menos um sistema de visão em cada linha de produção de medicamentos, além, é claro, de um equipamento de codificação, portanto a sinergia é perfeita”, afirma Gennari.

Repom e Buonny fecham acordo para oferecer cartão ao setor logístico

Visando aprimorar a gestão na movimentação de cargas, a Repom (Fone: 11 4166.7500) e a Buonny (Fone: 11 5579.2500) firmaram parceria para oferecer o cartão Repom Buonny Amigos da Carga. Com ele, os embarcadores, Operadores Logísticos e transportadoras poderão fazer transferências para conta corrente em qualquer instituição bancária, efetuar saques e contar com um cartão adicional enquanto viajam.

Companhia russa MoveTracker fecha seus primeiros contratos no Brasil

A MoveTracker (Fone: 11 3228.1907) acaba de acertar seus dois primeiros contratos de prestação de serviços no Brasil. Há poucos meses operando por aqui, a subsidiária da empresa Russian Navigation Technologies – RNT oferecerá suas soluções de gerenciamento de veículos e controle de eventos à MegaPay e à Suporte Transportes. “Além dos equipamentos que integram o sistema de rastreamento, os clientes contam com um

software de interface amigável para gerenciamento remoto da frota que gera emissão de relatórios, gráficos, criação de rotas, regiões, etc.”, explica o CEO da MoveTracker Brasil, Serge Demidov. A companhia russa também garante que todo histórico de gerenciamento das frotas fica armazenado no Data Center da MoveTracker. Os terminais da empresa são baseados no sistema de localização do satélite russo Glonass, recente no Brasil, e no americano GPS.

Rayflex instala portas automáticas na Caterpillar, GM e Global Cumbica

Com uma operação voltada para o segmento de portas industriais, a Rayflex (Fone: 11 4645.3360) acaba de equipar as fábricas da Caterpillar, em Piracicaba, SP, e da General Motors, em Gravataí, RS, com duas portas em cada montadora. A primeira recebeu a porta automática de enrolar Raydoor RP com manta X-Force para cabine de pintura, enquanto a GM recebeu igual equipamento, mas para cabine de teste de água em seus veículos. Com tecnologia alemã, a manta X-Force possui um tecido mais grosso, já que é própria para aplicação em portas rápidas. De acordo com a companhia, a porta veda deformações – como as causadas pelo vento, por exemplo – e não apresenta barras rígidas em sua manta para proteger os veículos em caso de pequenas batidas. A Rayflex também forneceu e instalou 36 portas Rayflex seccionais num dos galpões da Global Cumbica, condomínio logístico localizado em Guarulhos, SP. Destinado à locação de galpões e escritórios, o Global



Cumbica possui uma área total construída de 61.000 m², distribuídos em 4 grandes blocos e área específica de escritórios. As portas que operam no Galpão B da Global Cumbica são da versão manual (abertura e fechamento a partir de talha), fabricadas com painéis metálicos isolantes, pintados, que formam um sanduíche de 40 mm, preenchido com poliuretano e dotado de visores em policarbonato. Com abertura tipo high lift, essas portas têm 2,60 m de largura e 2,50 m de altura, atendendo adequadamente às necessidades dimensionais dos caminhões que se movimentam nos galpões.

Camafraan conclui implantação do Softit4transport para otimizar manutenção de frota

Para otimizar a manutenção de sua frota de veículos, a Camafraan Transportes (Fone: 12 3956.8188) adquiriu o sistema Softit4transport, da desenvolvedora de softwares Softit (Fone: 47 3473.0222). A transportadora, sediada em Jacaré, SP, e especializada em transporte de resíduos industriais, contratou o serviço para gerenciar sua frota de 29 cavalos mecânicos e 45 carretas. A gerente financeira da Camafraan, Christiane Claus Bueno, explica de que maneira será empregado o novo sistema: “a partir dos dados gerados pelo sistema teremos números válidos para analisar os resultados, obtendo maior controle e eficiência no gerenciamento da frota. Em um futuro próximo usaremos esses recursos também para avaliar formas de reduzir os gastos com a manutenção. Sem necessidade de investimentos com infraestrutura de TI, licenças ou treinamentos, o serviço da Softit é oferecido 100% via web, podendo ser acessado, inclusive, por smartphones e tablets”.

Tradeworks será a responsável por coordenar processos da CBVP

A CBVP – Companhia Brasileira de Vidros Planos (Fone: 81 3272.4467) escolheu a Tradeworks (Fone: 19 3753.1000) para gerenciar seus processos de obtenção de ex-tarifários e importação dos equipamentos em sua futura fábrica de vidros planos, em Goiana, PE. Os trabalhos começaram no fim do ano passado e estão com o cronograma em ordem, tendo o primeiro ex-tarifário, inclusive, sido aprovado e os demais em andamento. A inauguração da fábrica da CBVP está prevista para agosto de 2013, em uma área de 90.000 m² e capacidade instalada de 900 toneladas por dia.

Ford aumenta frota de caminhões da Concreto Confiança e da Nova Minas



A Ford Caminhões (Fone: 0800 703.3673) iniciou um processo de demonstração da linha Cargo Euro 5 a grandes frotistas, a fim de impulsionar suas vendas. Recentemente, a fabricante fechou contrato com duas empresas: Concreto Confiança (Fone: 11 4153.9191) e Nova Minas (Fone: 35 2102.1000). “Estamos realizando um programa especial comprovando na prática as vantagens dos caminhões Cargo Euro 5 em diferentes setores”, revela o diretor de Operações

da Ford Caminhões, Oswaldo Jardim. A Concreto Confiança, de São Paulo, SP, é uma empresa do setor da construção civil que adquiriu dez caminhões Cargo 2629, ampliando sua frota Ford para 50 veículos. Já a Nova Minas está sediada em Pouso Alegre, MG, e atua com transporte de carga lotação em diversos segmentos. A empresa comprou sete unidades do cavalo-mecânico 1933, aumentando sua frota para 92 veículos de variadas marcas.

Coopercarga transportará açúcar e farinha para a Kraft Foods

Desde agosto último, a Coopercarga (Fone: 49 3301.7000) faz o transporte de insumos para dez rotas da Kraft Foods Brasil (Fone: 0800 7041940) nos estados de São Paulo e Paraná. A partir de agora, a companhia alimentícia, que era atendida apenas com carregamentos spots nestes estados, contará com a assessoria logística do operador para movimentação de açúcar e farinha.

A parceria tem rendido um transporte diário de cerca de 250 toneladas, oriundos de fornecedores da Kraft e com destino as

suas fábricas. As unidades da Coopercarga de Catanduva, SP, e Curitiba, PR, foram as escolhidas para gerir o negócio e contarão com a estrutura operacional e organizacional da companhia logística. As conversas entre as duas empresas foram iniciadas em maio de 2012 e as negociações duraram mais de dois meses. O novo contrato tem vigência de três anos.



SOLUÇÕES EM 360°

FRONT RUBBER

GOODYEAR

TRELLEBORG
WHEEL SYSTEMS

Continental

MSI
MSI Forks

Visite nosso site
www.alternador.com.br



Além da maior variedade em ALTERNADORES e MOTORES DE PARTIDA, desenvolvemos aparelhos de acordo com sua necessidade.

CONSULTE-NOS!

Tel. 11 **2242.6199**

Nextel **111*27233**

dokcar@dokcar.com.br

www.alternador.com.br



LATAM Airlines dá sequência à integração entre ABSA e TAM Cargo

A integração das unidades da ABSA, subsidiária da LAN Cargo no Brasil, e a TAM Cargo (Fone: 0300 115.9999), unidade de cargas da TAM, já começou. Juntas, as companhias formam o Grupo LATAM Airlines no País e vão atender ao setor logístico com a bandeira TAM, sob operação da ABSA. Também está prevista para os próximos meses a chegada do quarto avião exclusivo do grupo para o transporte de cargas, o primeiro com a marca TAM Cargo. O avanço da associação entre as empresas faz o Grupo LATAM Airlines ser o líder no mercado brasileiro de cargas. "Com a integração das duas empresas, estamos unindo a robustez do transporte de cargas em aeronaves cargueiras com a celeridade e a capilaridade possibilitadas pelas aeronaves de passageiros. O resultado é um modelo de negócios completo, eficiente e rentável", afirma o diretor-técnico da TAM Cargo, Dario Matsuguma. O modelo de aeronaves utilizado pela companhia é o Boeing 767-300ER, com capacidade para transportar 57 toneladas. O Grupo LATAM Airlines investirá cerca de R\$ 100 milhões em suas operações em curto prazo. Deste montante, 20% serão destinados ao setor logístico, com ampliações e reformas dos terminais de carga dos aeroportos de São Paulo/Guarulhos e São Paulo/Congonhas.

Em parceria com a Ford, Confenar oferece condições especiais para aquisição de novos veículos

A Confenar – Confederação Nacional das Revendas Ambev e das Empresas de Logística da Distribuição (Fone: 11 5505.2521) está oferecendo um plano especial para a compra de caminhões Ford (Fone: 0800 703.3673) já com o motor Euro 5. Além das condições mais fáceis para aquisição dos veículos, a Confederação também está oferecendo uma série de serviços gratuitamente. A venda acompanha uma gama de modalidades de financiamentos, além de treinamento em direção defensiva e operações técnicas e o Disk Ford, com atendimento emergencial em todo Brasil.

OpenTech e TOTVS firmam parceria para distribuir software

Em evento que contou com a presença de Alfredo Zattar, presidente da OpenTech (Fone: 47 2101.6122), e de Gilsineide Hansen, diretor-superintendente de Segmentos da TOTVS (Fone: 0800 709.8100), foi assinado, em Joinville, SC, um acordo de cooperação para soluções em gestão de transportes. O termo envolve a integração do SIL (Sistema Integrado de Gestão), da OpenTech, ao portfólio de softwares e clientes para o setor logístico da TOTVS. De acordo com Zattar, utilizando a vasta gama de produtos e o alcance da TOTVS, a parceria fortalecerá ambas as companhias no mercado. "O contrato com a TOTVS representa a validação da qualidade de nossos produtos e abre um canal de

distribuição sem precedentes para a capitalização do nosso negócio", explica o presidente. O mailing de distribuidores da TOTVS para as soluções TMS – Transport Management System abrange mais de 650 transportadoras e mais de 12 mil embarcadoras. Para a empresa, a nova solução em rastreamento de frotas irá agregar mais uma tecnologia às suas soluções.

GTT Logistics implanta soluções de autoidentificação nos grupos Votorantim e Columbia

Especializada em produtos com tecnologia de autoidentificação, a GTT Logistics (Fone: 48 3344.3963) fechou com o Grupo Votorantim (Fone: 11 2138.4000) e com o Grupo Columbia (Fone: 11 3330.6700) para oferecer soluções de gerenciamento de cargas. Para a Votorantim, a prestadora atenderá no porto de Imituba, SC, enquanto que a Columbia será atendida no EADI Salvador, BA. De acordo com a GTT Logistics, serão instalados dois portais com reconhecimento óptico de caracteres para cada cliente. Com ele, as companhias poderão captar letras e números através de imagens para o monitoramento de cargas e transporte e reduzir em até 85% o tempo de inspeção visual nas operações de entrada e saída de contêineres. As duas operações atendidas pela GTT Logistics são para ramos diferentes entre si. Em Imituba, o trabalho ajudará no escoamento da produção de cimento da Votorantim. Já em Salvador, o trabalho será em porto seco para agilizar cargas de café, algodão e cacau. 

Para enviar a sua carga na velocidade de um click, use o e-GOLLOG.

Se você tem uma empresa de comércio eletrônico, Gollog é a sua melhor opção. Com o e-GOLLOG, você tem muito mais vantagens, com entregas com preço único para mais de 280 cidades, rastreabilidade total e muitos outros benefícios para a sua empresa. A agilidade que seu cliente espera a Gollog oferece para você.



Acesse www.gollog.com.br ou ligue para 0300 101 2001 e conheça todos os serviços que a Gollog oferece para a sua empresa.


Gollog
Serviço de cargas da Gol

GOL
Linhas aéreas inteligentes

voegol.com.br

Plataformas niveladoras de docas: agilidade requerida no setor logístico leva o setor a um sólido crescimento

Com a lapidação do setor logístico, o mercado de plataformas niveladoras de docas se tornou mais competitivo, inclusive com a chegada de produtos importados no Brasil. Entre os desafios está mostrar para as empresas de logística a importância da qualidade, antes do custo dos equipamentos.

Priscilla Cardoso 

O bom desempenho da economia brasileira e a ascensão do mercado logístico fez com que o setor de plataformas niveladoras de docas se tornasse mais competitivo e tivesse um crescimento elevado nos últimos anos. Em busca de rapidez de respostas, as empresas têm investido cada vez mais nesse mercado, no intuito de impulsionar seus processos de carga e descarga de produtos.

Para grande parte dos executivos do setor entrevistados pela *Logweb*, essa é uma tendência que deve se manter nos próximos anos, e a competição que ela traz exigirá constantes investimentos em tecnologia e infraestrutura por parte dos fabricantes.

“A construção de galpões, centros de distribuição e condomí-

nios logísticos, entre outros, todos considerando a tecnologia atual empregada na logística de distribuição, tem sustentado um sólido crescimento para o mercado das niveladoras de doca, que passaram a ser itens essenciais nesses novos prédios”, afirma Edson Salgueiro Junior, diretor da Tãiltec Equipamentos Hidráulicos – divisão Docktec (Fone 11 3686.8669).

“Com o aquecimento do setor logístico, o mercado de plataformas niveladoras está em ascendência, pois cada vez mais as empresas precisam tornar bem mais ágeis seus processos logísticos, e para isso, o uso de niveladores de doca é indispensável” explica Elenice Fernandes, gerente de marketing da Rayflex Portas Flexíveis (Fone 11 4645.3360).

Para Jorge Franchi Mota, dire-



Salgueiro, da Docktec: “no Brasil estamos caminhando para considerar a aplicação da plataforma niveladora de doca desde o projeto do prédio”

tor de novos negócios da MKS/ Marksell (Fone: 11 4789.3690), o mercado sofreu alterações e por isso houve esse crescimento.

“Os últimos 10 anos mudaram as características do processo de carga e descarga de mercadorias. Podemos até afirmar que a palavra logística foi lapidada, pois a paletização, a verticalização e a automação, nomenclaturas antes desconhecidas pelos pequenos embarcadores e somente presente nos dicionários dos grandes embarcadores, hoje

se tornaram itens indispensáveis na consolidação dos negócios”, explica ele.

“Com o desenvolvimento econômico e, conseqüentemente, o aumento de consumo de produtos de diversos gêneros, os setores logísticos sentiram a necessidade de impulsionar seus processos nos locais de recebimento e expedição de mercadorias. Desta forma, as niveladoras de docas são instaladas para tornar as operações de carregamento e descarregamento mais eficientes. É possível notar que atualmente, não são os grandes grupos, mas também empresas de médio e pequeno porte já buscam esta solução, que permite que empilhadeiras, transpaletes e demais veículos industriais tenham mais facilidade e rapidez no acesso ao caminhão e ao piso do depósito, o que reduz significativamente a fila dos veículos na entrada dos depósitos” também comenta Ildo José Kunz, gerente de aplicação da Saur Equipamentos (Fone: 11 2148.1012).

Nos últimos anos, ocorreram diversas mudanças no segmento, que modificaram sua estrutura, como o desenvolvimento dos niveladores pneumáticos, a migração dos modelos manuais para os modelos eletro-hidráulicos e a entrada de produtos importados no país. Mas, aquém das revoluções tecnológicas, as revoluções de amadurecimento





Kunz, da Saur: "a demanda pela agilidade em carregar e descarregar caminhões é um dos grandes impulsionadores do nosso mercado"

do mercado foram as que mais transformaram o segmento.

"O mercado tem hoje mais exigências e quer qualidade no produto. Já não se tolera estar com um caminhão parado durante um dia para carregar ou descarregar. Isso faz com que a rapidez nas

instalações de logística tenha de acompanhar esse desenvolvimento", explica Jorge Martins, diretor da América Latina da Dhollandia Brasil (Fone: 19 3838.8180).

"A entrada dos grandes investidores imobiliários no mercado brasileiro, com capital a investir na ordem de bilhões de dólares, vem corroborar a viabilidade financeira das operações de venda e locação de imóveis industriais e de logística. Desta forma, é natural que exista um amadurecimento dos fabricantes de niveladoras de doca no que diz respeito a fornecer alternativas financeiras que se adéquem às necessidades de investimento de seus clientes", comenta Mota, da Marksell.

Entre os fatores que têm impulsionado o setor estão os investimentos ligados à infraestrutura, com o surgimento de novos Centros de Distribuição, condomínios logísticos e áreas

estruturais que exigem, entre outros equipamentos, as plataformas niveladoras de docas.

"O país vive um incremento de infraestrutura, com a iniciativa privada investindo na construção de instalações logísticas. A absorção de condomínios logísticos de alto padrão fechou o ano de 2011 com alta de 648% em relação ao período anterior, com 1.095.913 m² ocupados. Esses números ratificam a projeção de crescimento desse mercado – do total absorvido, 75% correspondem à região Sudeste e 15% à região Nordeste, sendo o Porto de Suape, em Pernambuco, um dos principais fatores que influenciaram no total absorvido da região", explica Alexandra Kyrillos, diretora executiva da Cargomax (Fone: 21 2676.2560).

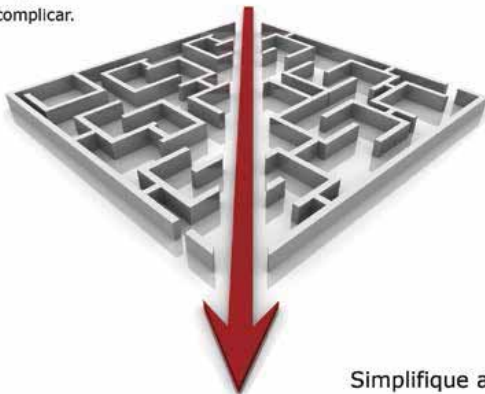
Para Kunz, da Saur, e para Paulo Comini, vice-presidente de vendas da Rite-Hite Latin Ame-



rica (Fone: 11 3527.9590), também vale destacar a necessidade de as empresas melhorarem o processo de carregamento e descarregamento, o que diminui os custos ligados ao frete e o tempo médio de espera dos caminhões parados para realização desse processo, e torna mais eficiente o atendimento ao consumidor.

Dizem que é complicado.

Mas só para quem gosta de complicar.



Simplifique a gestão dos seus fretes.

Benefícios do sistema

Eliminação das perdas por cobranças indevidas; Redução de custos a partir das simulações; Maior controle desde a coleta até a entrega; Melhoria da qualidade do serviço de transporte; Liberação de pessoal para tarefas de maior valor agregado; Resultados com confiança: reduz pelo menos 2% valor do frete geral;

Resultados com simulação: pode reduzir entre 5% e 10% do frete; Resultados com avaliação das transportadoras: entregas no prazo, redução de reentregas, devoluções, extras;

"O GKO FRETE nos fornece informações detalhadas para medir o desempenho das expedições e transportadoras, divididas por modais de transporte." - Moyces Alves Jr. - Glaxo SmithKline

Mais de 200 usuários



GKO frete
O TMS para embarcadores

www.gkofrete.com.br

“A demanda pela agilidade em carregar e descarregar caminhões é um dos grandes impulsionadores do nosso mercado, bem como a praticidade em fazer estas operações, além da busca por uma atividade mais segura para os profissionais, assim como para as mercadorias”, afirma Kunz, da Saur.

“A melhora de produtividade na carga/descarga, diminuindo os custos de frete, é um dos fatores que mais impulsiona o segmento hoje”, diz Comini, da Rite-Hite Latin America.

Salgueiro, da Docktec, também partilha da mesma opinião. “O crescimento das grandes cidades tem gerado a necessidade da criação de vários Centros de Distribuição de mercadorias, mudando a estrutura logística para atender a estas cidades. Nesses novos CDs é fundamental haver uma maior agilidade nas operações, além da segurança para o operador e para a

carga”, diz ele.

A proliferação dos condomínios logísticos também tem impactado de forma direta no segmento. Mas, como um dos grandes compradores de niveladoras de docas, eles não são visto de forma 100% positiva pelo mercado.

Segundo Antonio Carlos Ziller, diretor comercial da CS Brasil Equipamentos e Serviços para Construção (Fone: 31 3415.6154), as empresas têm investido muito na construção do prédio, mas esquecem de investir na qualidade dos equipamentos de movimentação de carga.

“Infelizmente, esses equipamentos ainda são vistos por alguns investidores como um item sem muita importância. Investem milhões na construção do prédio e buscam economizar exatamente no equipamento que é responsável pela agilização da operação do cliente. Por este motivo, não é incomum visitar-



Elenice, da Rayflex: “o mercado de niveladoras está em ascensão, pois as empresas precisam tomar mais ágeis os seus processos logísticos”

mos galpões nos quais as niveladoras de doca com pouquíssimo tempo de uso apresentam problemas graves, provocando uma lentidão no processo de carga/descarga da empresa, o que gera prejuízos”, afirma ele.

Já para Martins, da Dhollandia, a proliferação dos condomínios logísticos não impacta no segmento de plataformas niveladoras de docas. Para o diretor, sempre será necessário o uso do equipamento. “Sempre serão necessárias as niveladoras, umas maiores, outras menores. A qualidade do carregamento e descarregamento também ajuda na qualidade do produto final, pois deixamos de ter o problema de ‘descarregar’ de forma incorreta um caminhão, e temos todos os materiais sendo imediatamente estocados de forma correta”, afirma ele.

TENDÊNCIAS

Entre as tendências de mercado, os executivos entrevistados destacam o uso de máquinas com acionamento eletro-hidráulico. Com processos automatizados, esses equipamentos possuem baixo custo para manutenção e geram um bom custo-benefício.

“A tendência é que cada vez mais os processos sejam automa-

tizados. Os sistemas eletro-hidráulicos proporcionam mais segurança e qualidade de trabalho para o operador, uma vez que ele não precisa fazer força para operar o equipamento. Além do mais, as nossas niveladoras possuem válvulas de segurança para caso de ruptura ou bloqueio das mangueiras hidráulicas, anteparo lateral para proteção dos pés, chapa antiderrapante e faixa de advertência”, explica Elenice, da Rayflex.

“No Brasil, seguindo o que já ocorreu há vários anos nos países mais desenvolvidos, estamos caminhando para considerar a aplicação da niveladora de doca desde o projeto do prédio, priorizando a maior utilização de equipamentos com funcionamento automatizado, passando a dar mais atenção para ergonomia e para equipamentos que possuam um maior número de itens de segurança para os operadores”, também comenta Salgueiro, da Docktec.

Comini, da Rite-Hite Latin America, destaca o design dos novos niveladores, feitos com redução de frestas, saliências e inclinação da pestana para minimizar a transferência de vibração para o corpo dos operadores de empilhadeiras. “As dobradiças foram redesenhadas com esse objetivo. No caso da dobradiça dianteira, também se está pensando em diminuir o ângulo de inclinação com a plataforma. A transferência de vibração na posição sentada é uma das que mais causa afastamento do trabalho, principalmente em condutores de veículos profissionais e operadores de empilhadeiras. No piso dos armazéns, a transferência é mínima, sendo mais crítica quando se transita pelos niveladores. Para uma empresa que carrega em média 10 caminhões/dia por doca, estima-se em 150.000 a 180.000 as passagens/ano, por doca, das



empilhadeiras sobre os niveladores", explica ele.

Dentro da Cargomax, o foco é introduzir no mercado a opção mecânica do equipamento, com o uso de molas. "A vantagem desses equipamentos está na construção do nicho (que é reto, como requer o equipamento eletro-hidráulico), oferece baixa manutenção, é de fácil operação e, em termos de custo, é mais barato que o equipamento eletro-hidráulico", afirma Alexandra.

Já para Mota, da Marksell, existe uma grande revolução em andamento e ela vai transformar o modelo de negócio dos atuais fabricantes de niveladoras de docas. "Eles deverão ser flexíveis para realinhar os seus produtos às necessidades dos seus clientes, não mais no ato da venda, mas durante a utilização do equipamento. Particularidades como pestanas com comprimentos



Alexandra, da Cargomax: "o país vive um incremento de infraestrutura, com a iniciativa privada investindo na construção de instalações logísticas"

maiores para operação de contêineres, aumento na capacidade de tráfego, botões de emergência que permitam a imediata paralisação do equipamento, assim como informativos simples de utilização, são fundamentais para a segurança no processo de carga

e descarga. A capilaridade e o pronto atendimento no pós-venda são fundamentais, bem como produtos que simplifiquem a vida do operador. Foi-se o tempo em que a complexidade agregava valor ao produto. O mercado atual exige simplicidade na operação, robustez e segurança no uso das niveladoras de doca", diz o executivo.

DESAFIOS

Mesmo com todo esse cenário positivo e a criação de equipamentos mais eficientes e com um bom custo-benefício, os executivos do setor de plataformas niveladoras de docas ainda enxergam diversos problemas e desafios dentro da área.

Entre os mais citados pelos entrevistados está o problema com relação à qualidade das niveladoras. Para muitos, as empresas ainda optam por investir em

equipamentos de baixo custo, sem atentar para a qualidade.

"As maiores dificuldades do setor estão ligadas à falta de conhecimento dos clientes quanto às qualidades e características dos niveladores que devem ser levadas em conta na hora da compra.

O custo inicial ainda é um fator importante, esquecendo-se do custo do equipamento durante sua vida útil, assim como o custo por perda de produtividade", afirma Comini, da Rite-Hite Latin America.

"É um mercado em crescimento, mas poucos têm conhecimento suficiente para comparar o que o mercado oferece. Infelizmente, o fator determinante ainda é o preço, e não a qualidade. O desconhecimento da construção de uma niveladora para outra, o quanto de aço é usado, a espessura da chapa, da

www.fortpaletes.com.br

Empresas sustentáveis nunca passam em branco.

Matéria prima 100% originária de reflorestamento certificadas pelo FSC, ausência de produtos químicos na produção e reaproveitamento de todo resíduo industrial no processo de transformação de biomassa em energia. Atitudes como essa é que garantem a harmonia e o equilíbrio de nosso planeta para as gerações futuras. Isso é Fort Paletes.

FORT PALETES
A BASE FORT DA DISTRIBUIÇÃO

15 3532 4754 | Rua Maria Rita Ramos, 120 | Dist. Ind. | Itararé/SP

SUA CARGA EM BOAS MÃOS PARA TODO O BRASIL.

Transporte Aéreo,
Rodoviário,
Armazenagem,
Pharma e DTA.



ISO 9001

ANVISA

IBL LOGÍSTICA

(11) 2696-2230

www.ibllogistica.com.br

pestanda e as garantias não são, muitas das vezes, levadas em consideração. Certos equipamentos têm vida útil menor que a garantia de outros. Creio que a falta de conhecimento é a maior dificuldade encontrada neste segmento”, também argumenta Ziller, da CS Brasil.

Martins, da Dholdandia, destaca as dificuldades do mercado em realizar adaptações, o custo dos equipamentos e, também, a concorrência direta com as plataformas veiculares. “O valor final de venda ainda é o mesmo que era há cinco anos. Além disso, também temos problemas com relação às adaptações que se tem que realizar para as instalações e o concorrente direto, que são as plataformas veiculares. Elas podem ser instaladas em qualquer tipo de chassi e têm utilizações maiores que as plataformas de docas ou fixas, precisamente por estarem limitadas àquele espaço e não terem liberdade de atuação”, diz ele.

Os executivos também destacam a falta de uma legislação específica que re-



Martins, da Dholdandia: “O mercado tem hoje mais exigências e quer qualidade. Não tolera um caminhão parado um dia para carregar ou descarregar”

gularmente os equipamentos, fabricantes que oferecem equipamentos de má qualidade, a fim de reduzir custos, e, também, a concorrência desleal com produtos importados, tendo esse mecanismo uma falta de atenção por parte das autoridades.

“É sabido que muitas empresas tomam dinheiro do BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social para a construção de seus armazéns, porém quando precisam mecanizá-los optam por importar os equipamentos e, se questionadas, utilizam o capital

próprio como argumentação. O ponto chave é que sem a linha de crédito do BNDES não haveria capital próprio para a importação desses equipamentos. Também encontramos um grande número de equipamentos sem procedência, o que dificulta o pós-venda e impacta significativamente na logística (expedição/recebimento) de muitas empresas. Outra problemática é a visão de curto prazo de algumas empresas. Enquanto o grande investidor já se preocupa há tempos com as manutenções preventivas e corretivas das niveladores de doca, já que seus clientes exigem as garantias necessárias para venda e locação, algumas construtoras e investidores não especializados ainda persistem no conceito da ‘não utilização’, isto é, já que eles não vão operar e, sim, vender ou locar os equipamentos, o fator decisório para a compra não é a boa procedência e qualidade, e, sim, os preços baixos normalmente atrelados a equipamentos não confiáveis” conclui Mota, da Marksell. **Logweb**





Grupo AçoTrans proporciona quatro soluções em transporte

Através de empresas distintas, o Grupo AçoTrans (Fone: 11 2440.8588) disponibiliza quatro tipos diferentes de serviços. A companhia, que controla a AçoTrans Transportes, a JadLog, a M3 e a MWM, oferece soluções logísticas nacionais e internacionais (Mercosul). A AçoTrans Transportes é o setor de cargas rodoviária nacional e internacional da companhia, envolvendo produtos em geral, tanto leves como pesados, através de carretas, trucks e caminhões tocos, além de realizar armazenagem de cargas. Já a JadLog é especializada em encomendas expressas até 30 kg, coleta e entrega. Os outros serviços são voltados à inteligência logística. A M3 presta consultoria e assessoria em transportes rodoviários, além de apoio a empresas do setor na área de gestão administrativa e de competitividade, enquanto que a MWM oferece soluções em transporte e nas demais atividades de logística, abrangendo agenciamento do transporte rodoviário de cargas no âmbito nacional e internacional – Mercosul.

Sansei oferece duas linhas de talhas de cabos de aço

A Atlanta Equipamentos (Fone: 11 3209.0500), distribuidora oficial da Sansei no Brasil, oferece duas linhas de talhas de cabos de aço, além de acessórios. Divididos em linha Eco e Pro, os produtos atendem às recomendações da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas e são indicados para içar pesadas cargas. A linha Eco possui trolley elétrico com motor cônico e capacidade para movimentar de 500 kg a 20 toneladas de carga. O gancho é feito em aço forjado e permite rotação de até 360 graus. O motor de rotor de gaiola, trifásico, é do tipo

cônico e o redutor fabricado em engrenagens helicoidais. Já a linha Pro é disponível em capacidades de 3 a 18 toneladas e também possui trolley elétrico e 360 graus de rotação. Além de motor assíncrono, o equipamento apresenta redutor com sistema de engrenagens planetárias, que ficam banhadas no óleo, e são montadas sobre rolamento de esferas. Além dos cabos de aço, a Sansei também oferece limitador de carga e radiocontrole.



Livro ‘Nos caminhos da logística’ marca a inauguração do Centro Cultural da NTC

José Geraldo Vantine acaba de lançar o livro “Nos caminhos da logística”, que retrata o desenvolvimento do setor nos últimos 60 anos de história. O livro foi lançado pela NTC&Logística – Associação Nacional do Transporte de Carga e Logística (Fone: 11 2632.1500), que aproveitou o conhecimento do especialista no setor e o convidou para escrevê-lo. A entidade também utilizou o lançamento do livro para inaugurar o seu Centro Cultural. Vantine ingressou na área

há 40 anos e há 26 trabalha como consultor logístico. Ele é criador de importantes produtos e conceitos no segmento, como o paleta PBR, a carroceria sider e o VUC – Veículo Urbano de Carga. De acordo com o autor, a obra é dirigida aos jovens profissionais da logística. “Não se constrói o futuro sem entender o passado. Os jovens precisam compreender como ocorreram as evoluções desta atividade para tornar as empresas cada vez mais competitivas”, afirma Vantine.

Uma solução completa e eficiente.

Cromo Steel, sinônimo de excelência em containers aramados e carrinhos industriais.



Rastreamento e monitoramento: dois setores distintos, que ainda provocam confusão

O mercado confunde a definição de rastreamento e monitoramento, assim como sua real aplicação em termos de tecnologia, apontam alguns dos participantes desta matéria especial. Enquanto o rastreamento visa à recuperação de carros roubados, o monitoramento reporta, em tempo real, a posição do veículo.

Antes de tudo, vale destacar que, ao focarmos os temas rastreamento e monitoramento nesta matéria especial de *Logweb*, encontramos posições diferenciadas com relação à distinção dos termos por parte de alguns entrevistados. Ou seja, eles têm conceitos operacionais bem independentes.

Por exemplo, Avelino Rocha, diretor de negócios da Autocargo (Fone: 0800 600 3800), diz que este assunto da suposta distinção entre "rastreamento" e "monitoramento" está mais associado a um determinado fornecedor no Brasil que opera com

radiolocalizador (localização por radiofrequência), desejando criar esta diferença por questões de estratégia comercial. "Eu mesmo, com mais de 12 anos de experiência nesse segmento, não entendo desta forma, ou seja, não observo esta distinção, aliás, até hoje, pelo que me recordo, ninguém nos contactou para falar de monitoramento, mas, sim, de rastreamento de veículos e frotas", diz ele.

E aproveita para analisar o segmento. "Estima-se, no Brasil, em cerca de 500 as empresas prestadoras de serviços para rastreamento/monitoramento de veículos, com menos de 10% certificadas por alguma entidade

reconhecida pelo mercado, como o CESVI – Centro de Experimentação e Segurança Viária ou a GRISTEC – Associação Brasileira das Empresas de Gerenciamento de Riscos e de Tecnologia de Rastreamento e Monitoramento. Pela falta de regulação e ausência de critérios objetivos, o diferencial competitivo para a maioria restringe-se ao preço de seus produtos e serviços. Os tomadores de serviços, sejam eles transportadores, frotistas ou pessoas físicas, possuem demandas diferenciadas. Cada vez mais as empresas que possuem veículos têm despertado para a importância do uso de ferramentas para redução de custos e aumento da produtividade, exigência para se tornar competitivo em um mercado cada vez mais aguerriado", completa o diretor de negócios da Autocargo.

Já para Vagner Falconi, diretor operacional da Buonny Projetos e Serviços Securitários (Fone: 11 5079.2500), os dois setores, apesar de utilizarem basicamente a mesma ferramenta, têm conceitos operacionais bem independentes – o rastreamento, inclusive, conta, também, com duas vertentes bem específicas, a rastreabilidade de veículos e cargas. A de veículos, bem conhecida do público em geral, envolve os rastreadores instalados nos próprios veículos que serão rastreados e contam basicamente

Wanderley Gonelli Gonçalves



Rocha, da Autocargo: "pela falta de regulação e de critérios objetivos, o diferencial competitivo restringe-se ao preço de produtos e serviços"

com localizador GPS, um comunicador GPRS, um botão de pânico, alarme audiovisual e bloqueador remoto. A outra vertente é a rastreabilidade de cargas através de equipamentos móveis camuflados na carga. Nessa modalidade, basicamente são equipamentos muito pequenos, que contam com baterias que duram de 7 a 30 dias, localizador GPS e comunicador GPRS ou, então, localizador GPS e comunicação via RF.

"Hoje em dia já existem equipamentos mais sofisticados que unem esses dois meios de comunicação e ampliam a capacidade de localização, também via antenas repetidoras do sinal de celular (ERB's). Esses dois mercados estão em franco crescimento – o primeiro conta com o apoio



O setor de rastreamento e monitoramento de frotas no Brasil está hoje cada vez mais abrangente em suas soluções tecnológicas. O mercado está até, muitas vezes, antecipando as necessidades e exigências de seus clientes

da Resolução 245/07, que tornará o rastrear um item de série nos veículos, e a outra conta com a necessidade cada vez maior do segmento de cargas em adotar medidas contingenciais à ferramenta de monitoramento de cargas", explica Falconi.

Já o monitoramento – ainda segundo o diretor operacional da Buonny – tem características mais complexas, com regras atreladas às normas de cobertura securitária das cargas, conceitos comportamentais do motorista, regras de viagem definidas, como horários de início e fim das viagens, rotas e pontos de parada, entre outras. O monitoramento visa, também, colaborar com o cliente no processo logístico, pois com a ferramenta ele obtém todas as informações pertinentes ao status da viagem.

"Também é um mercado em franco crescimento, e os fatores são diversos, desde prover a cadeia logística de informações, passando pela segurança dos bens transportados, até a garantia securitária das cargas seguradas. O mercado de rastreamento e monitoramento sofre hoje com a especialização das quadrilhas de roubo de veículos e cargas que se utilizam cada vez mais de aparatos tecnológicos para burlar o sistema. As empresas que produzem os equipamentos, bem como as gerenciadoras de riscos, estudam e investem em formas de tornar o processo cada vez mais seguro – esse é um dos maiores desafios do setor hoje", completa Falconi.

A análise de Marcelo Orsi, gerente de marketing do Grupo Tracker (Fone: 0300 400 5000), também faz uma distinção entre rastreamento



Falconi, da Buonny: "existem equipamentos sofisticados que unem GPS e GPRS. E que, com antenas ERB's, ampliam a capacidade de localização"

e monitoramento: por ser pouco explorado, o mercado confunde a definição dos termos, assim como sua real aplicação em termos de tecnologia.

Segundo ele, o rastreamento com tecnologia de radiofrequência tem como principal objetivo a recuperação de carros roubados. Sua eficácia gira em torno de 90%, dependendo do tempo de aviso do cliente. Já o monitoramento, baseado na tecnologia GPS/GPRS, possibilita interatividade com o dispositivo, além de sensores e atuadores, e reporta em tempo real a posição do veículo, através de plataforma via web. Por exemplo, quando um cliente busca uma solução contra roubo e furto e contrata uma solução de monitoramento, o mesmo não utilizará todos os recursos oferecidos pelo produto, já que não é isso que ele busca. Além disso, para casos de roubo/furto, a tecnologia contratada não será tão eficiente como deveria, já que sofrerá com áreas de sombra e inibidores de sinais, entre outros fatores.

"Atualmente, o mercado de rastreamento e monito-

ramento no Brasil vem ganhando força. As quadrilhas, cada vez mais especializadas, trabalham para burlar as tecnologias e as empresas deste segmento investem cada vez mais para oferecer uma solução contra este problema", completa Orsi.

Ainda segundo ele, o mercado de monitoramento está em alta. Cada vez mais as empresas de transporte e logística percebem que a aquisição destes serviços deixou de ser um custo e passou a ser um investimento, pois, através do gerenciamento logístico, economiza-se muito em combustível e pneu, entre outros itens.

Para Orsi, no mercado de rastreamento, a tecnologia de radiofrequência vem incomodando os bandidos, já que não sofre com a ação de inibidores de sinais, como jammer ou "capetinha", por exemplo. "A aproximação da polícia com as empresas do segmento de rastreamento ajudou a aumentar os índices de recuperação, mas ainda há muito a ser feito", completa o gerente de marketing do Grupo Tracker.

A análise de Fabio Nonis, diretor comercial corporate e montadoras da Itruan Sistemas de Monitoramento (Fone: 0300 77 37682), também enfoca os setores separadamente, considerando que o rastreamento e o monitoramento no país têm apresentado um crescimento bastante acentuado, mesmo diante das adversidades econômicas apresentadas no Brasil e no mundo.

"O setor é formado por dois grandes subsectores: rastreamento e monitoramento com finalidades de controle logístico; rastreamento e monitoramento com finalidade



Spallo
DO BRASIL

- Espumas Industriais
- Peças Técnicas
- Embalagens e Calços
- Materiais Expandidos
- Embalagens Retornáveis em PP Alveolar
- Fitas Adesivas

Sempre existe um produto
Spallo perto de você!

Rua Luiz Carlos Brunello, 350
Chácara São Bento - Valinhos - SP
www.spallo.com.br
Fone 19 3881.7900 / Fax 19 3881.7908



MEZANINOS CANTILEVER
 DIVISÓRIAS PORTA-PALLETS
 ESTANTES FLOW-RACKS
 DRIVE-IN RACKS-EMPILHÁVEIS

NOSSOS PROFISSIONAIS SÃO
 ESPECIALIZADOS EM LOGÍSTICA



MAIS DE
55
 ANOS DE
 EXPERIÊNCIA

Av. Henry Ford, 2430
 Ipiranga - SP - cep 03109-001

Tel: 11 2272-9377

www.metalurgiacentral.com.br
acolog@metalurgiacentral.com.br

de prevenção e/ou ação a furto/roubo (de veículos e/ou cargas). Além destes, na cadeia logística encontram-se as empresas de gerenciamento de risco, que não são propriamente empresas de tecnologia de rastreamento ou monitoramento, mas utilizam maciçamente esta para sua atividade fim."

Neste contexto, vale destacar a opinião de Marcelo Porlan, gerente nacional de marketing da Autotrak (Fone: 61 3307.7000): além do gerenciamento de riscos, as empresas estão cada vez mais preocupadas com fatores como logística, comunicação móvel de dados e telemetria das suas frotas. Dessa maneira, tais fatores são determinantes para o direcionamento dos investimentos das empresas nesse setor.

Ele também salienta que, em função dos problemas de roubo de carga, distâncias percorridas muito grandes, tamanho da frota, custos elevados da operação, dentre outros fatores, foi preciso inovar em muitos aspectos, como telemetria, estratégias de gerenciamento de riscos, softwares especialistas, acessórios de segurança, etc. Além disso, as empresas dessa cadeia produtiva trabalham muito próximas entre si

(seguradoras, corretoras, gestoras de risco, embarcadores, fornecedores de tecnologia e transportadores).

Retomando, Nonis, da Ituran, salienta que as exigências são cada vez maiores – a tecnologia torna-se mais 'popular' e disponível, a concorrência no setor aumenta e, com isso, crescem na mesma proporção que as exigências para o setor. Este ainda enfrenta grandes dificuldades com infraestrutura necessária, principalmente no que diz respeito às redes de telefonia móvel GSM, já que a maioria dos equipamentos utiliza-se desta tecnologia. "Em função disto, empresas no mercado que utilizam soluções de radiofrequência, ao invés de tecnologia baseada em redes GSM, têm notória vantagem e apresentam destaque no setor, tanto em volume comercializado quanto em eficiência e competitividade. O setor vem investindo em larga escala no Brasil, principalmente na preparação para operação sob a Resolução 245 do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito e ampliação da disponibilidade de sistemas para atendimento das demandas do mercado", aponta o diretor comercial da Ituran.

Também analisando o setor

de rastreamento e monitoramento, Fabiano Luis Rogatto, diretor executivo da Omniloc Rastreamentos (Fone: 19 3813.3412), acredita que, no primeiro caso, houve uma evolução considerável, com vários produtos destinados a cargas e à logística. "Observo que as principais características do setor de rastreamento, hoje, são em termos de veículos particulares e iscas (equipamento para cargas), além de haver crescimento de redundâncias: um segundo rastreador no veículo para aumentar a segurança, servindo de apoio ao rastreador principal. Em outras operações, noto grandes transportadores investindo em duas tecnologias, uma para carga e outra para casco."

No que diz respeito ao monitoramento, Rogatto vê um mercado com várias exigências e voltado ao atendimento de gerenciadoras e seguradoras em geral. "Esse mercado é onde os rastreadores fazem a diferença, pois é através deles que as gerenciadoras podem executar seu trabalho no monitoramento de cargas, e onde seguradoras fazem uma maior exigência sobre a tecnologia instalada. A dificuldade encontrada por todas as empresas do segmento ainda é o atendimento em



Com o significativo número de caminhões em circulação sem sistemas de rastreamento e de inteligência logística, as empresas do setor apostam na profissionalização



Pereira, da BySat: *“como as pequenas empresas, nem sempre, conseguem atender com qualidade, o setor sofre com a publicidade negativa”*

nível Brasil, onde todos buscam a terceirização da mão-de-obra e podemos perceber erros nas operações e um distanciamento em relação ao cliente”, explica o diretor executivo da Omniloc.

Na opinião de Horacio Rabelo Pereira, diretor-presidente da

BySat Automação e Controle (Fone: 31 3057.4401), os dois segmentos podem ser analisados como um só setor, que apresenta crescimento, com relativamente poucas empresas oferecendo produtos com elevado grau de maturidade e eficiência. “Foi criado inicialmente com foco em segurança da carga, do veículo e do condutor contra roubos, mas hoje já atinge, também, as funções de gerenciamento e otimização da logística de transporte e controle da utilização dos veículos e equipamentos e, também, dos hábitos de condução do motorista ou operador. Um grande facilitador para este mercado foi a introdução, no início da década de 2000, da comunicação celular GSM/GPRS. Uma das dificuldades é a necessidade de uma capilaridade grande para atendimento a pós-venda, uma vez que os veículos (principais objetos dos serviços de

monitoramento e rastreamento) se movimentam por todo o país”, salienta Pereira.

Décio Segreto, diretor da Panorama Rastreamento (Fone: 12 3204.4686), também volta no tempo. Até 2004 – aponta – o mercado de rastreamento no Brasil era quase totalmente focado na “segurança de cargas e veículos”. De lá para cá, a competitividade gerada pela globalização trouxe aos embarcadores a necessidade de negociar melhores valores junto aos transportadores. Como consequência disso, esses transportadores passaram a precisar de informações dos rastreadores instalados em sua frota para controlar dados até então “desprezados” no aspecto logístico, mas que interferem diretamente na gestão financeira do negócio, como desvios de rota, paradas indevidas, horas extras indevidas, entre outros.

“Podemos considerar, então, que o setor de rastreamento e monitoramento de frotas no Brasil está hoje cada vez mais abrangente em suas soluções tecnológicas. O mercado está até, muitas vezes, antecipando as necessidades e exigências de seus clientes e isso ocorre devido às influências externas e internas que uma organização está sujeita a sofrer. É neste momento que algumas empresas de rastreamento e monitoramento de veículos podem sobressair-se: quando ela é a primeira a oferecer os melhores recursos, com seus diferenciais competitivos no mercado”, acredita Segreto.

Por último, Marcius Webber, diretor de produtos e mercado da Sascar (Fone: 0800 648 6004), acredita que cada vez mais o Brasil está se profissionalizando e prestando mais atenção à qualidade de seus serviços e aos custos. Isso tem ocorrido em diversos setores,

15 anos

Sua logística industrial de qualidade está aqui

Serviços logísticos projetados especialmente para a operação da cadeia de suprimentos da sua empresa.

Cuide de seus negócios, sua logística merece um atendimento adequado e adaptado à sua necessidade.

Segurança, agilidade na informação e total acuracidade dos estoques

armazenagem



Cumprimento de prazos e total garantia no transporte de seu produto

transporte



BRUCAI logística

transportes armazenagem e distribuição



Acesse:
www.brucai.com.br



Orsi, da Tracker: “a aproximação da polícia com as empresas do segmento ajudou a aumentar os índices de recuperações, mas ainda há muito a ser feito”

inclusive no de transporte e logística. Com isso, as novas tecnologias de gestão passam a ser importante aliadas para que as empresas conquistem esse diferencial competitivo.

“Além disso, considerando a frota brasileira, o total rastreado só chega a 6% do total, demonstrando que há um grande universo ainda a ser conquistado. Isto é, há um grande mercado potencial e querendo o serviço”, completa.

TENDÊNCIAS

Com relação às tendências nestes dois segmentos, Falconi, da Bunony, diz que é de se desenvolver ferramentas de telemetria que visam aprimorar a forma de condução dos motoristas e buscar maior eficácia do veículo com menor consumo de combustível e demais componentes, bem como desenvolver ferramentas voltadas ao setor logístico que possibilitem desde a mera rastreabilidade de uma carga até mesmo promover sua baixa na entrega, adicionando o item ao estoque do comprador e baixando o item do estoque do vendedor. Ainda de acordo com ele, existem estudos que visam atrelar essas informações aos setores fiscais e tributários para evitar a fuga de arrecadação e simplificar o processo de fiscalização em torno da movimentação de cargas.

“A principal tendência é a extensão dos produtos e serviços prestados, saindo do foco em segurança (que já está muito bem atendido) para as áreas de gerenciamento e otimização da operação em geral. Esta extensão de atuação é facilitada, hoje, pela oferta de novos equipamentos e novas tecnologias”, completa Pereira, da BySat Automação.

Segredo, da Panorama, também fala em serviços como tendência. Para ele, devem ser aprimoradas ainda mais as soluções em serviços, além de hardware e software para atender às mais diversas necessidades e exigências dos clientes, que nem sempre buscam apenas segurança. Os clientes necessitam, cada vez mais, de soluções específicas, como a telemetria embarcada, por exemplo.

Outra aplicação fez-se necessária devido à nova legislação de carga horária dos motoristas, que obrigou os transportadores a controlar o tempo de atividade de seus colaboradores com um severo rigor.

“Nos recursos tecnológicos fornecidos por algumas empresas que integram sistemas é possível gerar dados necessários, através do equipamento de rastreamento. Em um sistema antifurto, para segurança dos veículos, já dispomos de recursos identificadores de motoristas, onde o software irá registrar”, completa o diretor da Panorama.

Orsi, do Grupo Tracker, lembra que as tecnologias embarcadas estão cada vez mais presentes nos caminhões. As transportadoras, os embarcadores e as gerenciadoras de riscos estão apostando neste segmento, que auxilia na segurança e aumenta o controle logístico. Com tantas tecnologias, como

travas, cercas, botões de pânico e controle de ignições, entre outros, é possível diminuir consideravelmente os alarmes falsos, tendo certeza de um eventual problema através da leitura de todos os sinais que a tecnologia transmitirá.

Diariamente – ainda de acordo com o gerente de marketing do Grupo Tracker – as empresas de rastreamento vêm trabalhando para criar novas possibilidades, diminuindo, assim, os riscos das operações.

Já para Nonis, da Ituran, nos últimos anos tem-se verificado uma enorme popularização e proliferação de equipamentos e plataformas de software para rastreamento e monitoramento. “A telemetria passou de sonho, item de ficção científica, para a realidade; as plataformas de software de rastreamento e monitoramento via web tornam-se cada dia mais completas, sofisticadas e poderosas; e a gama de aplicações possíveis para a tecnologia sofreu um ‘boom’ sensacional. Hoje, o cliente dispõe desde sistemas simples, mas eficientes, que possibilitam apenas a localização do veículo, até completos sistemas totalmente integrados com a arquitetura eletrônica dos veículos e vários acessórios de controle e interface homem-máquina instalados. O controle do motorista – a forma e qualidade em termos de segurança e economia de

combustível de sua direção são avaliadas e pontuadas regularmente em um intuito educativo, bem como o controle de sua jornada de trabalho de acordo com recente regulamentação –, o controle do veículo e a prevenção de acidentes são os novos carros-chefes da tecnologia, já bastante difundidos na Europa e nos Estados Unidos que desembarcam no Brasil num movimento sem volta”, proclama o diretor comercial da Ituran.

Rogatto, da Omniloc, tem pensamento semelhante. De acordo com ele, as tendências no mercado de inteligência embarcada vão ser o dinamismo no conceito das macros embarcadas, configuráveis e nativas do rastreador. “Trata-se de um diferencial imenso para empresas do segmento. Por se tratar de uma tecnologia de segurança de carga, acredito que as possibilidades que a macro configurável abre ao embarcador e as gerenciadoras são imensas, e é o que vai fazer a diferença no final, dando a possibilidade para que cada cliente e operação possam ter sua macro e roteiros exclusivos, independente da operação, fugindo do padrão de mercado, que é a mesma macro para todos os tipos de operação.”

No monitoramento – continua o diretor executivo da Omniloc – as principais evoluções são os softwares que têm uma plataforma totalmente Web, o que traz agilidade ao processo e às empresas clientes, que podem acessar seu

As plataformas de software de rastreamento e monitoramento via web tomam-se cada dia mais completas, sofisticadas e poderosas. A telemetria se tornou realidade



sistema em qualquer lugar. Outro ponto em destaque para o mercado de transportes é uma solução mais dinâmica e direcionada à logística, diferente da tela de monitoramento e indo para uma tela de informações e controle da frota e, o que mais interessa no decorrer do processo logístico, onde a mesma abre um leque de informações sobre o veículo em tempo real.

“Acredito que em 2013 haja novidades em termos de controle de jornada, reportadas pelo rastreador sobre as horas trabalhadas, e vejo uma evolução nas questões de telemetria para ter um melhor desempenho sobre os veículos e controle de gastos, assunto esse que há anos as empresas de rastreamento vêm aperfeiçoando para melhorar os resultados em campo”, completa Rogatto.

Weber, da Sascar, destaca que duas novas regulamentações devem modificar significativamente o universo do transporte e da logística do país. A primeira é a Lei 12.619, já em vigor e que regulamenta a profissão do motorista, estabelecendo o tempo máximo de trabalho diário. O objetivo é diminuir os índices de acidentes na estrada, que têm relação direta com excesso de tempo de direção. A maioria dos acidentes com caminhão (cerca de 60%) é resultado de desatenção do motorista e excesso de jornada. “Esse é um custo que a cadeia não estava observando com a devida atenção.”

Além disso – continua o diretor de produtos e mercado da Sascar –, após cinco anos de discussão, o CONTRAN definiu as regras para tornar obrigatória a presença de kits antifurto nos veículos vendidos em todo o país, a Resolução 245. O governo definiu um calendário no qual, a partir de janeiro de 2013, os automóveis e caminhões novos terão de ter instalados sistemas homologados pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). O objetivo da

medida governamental é diminuir o número de furtos de veículos e, consequentemente, do valor dos seguros. Os sistemas deverão estar instalados nos carros, mas será opção de cada proprietário decidir se irá ou não pagar para manter o serviço de rastreamento.

FATORES IMPULSIONADORES

Já quando o assunto envolve os fatores que impulsionam este segmento hoje, Rocha, da Autocargo, aponta a busca incessante pela redução de custos e aumento da produtividade, ou seja, a necessidade de maior competitividade das empresas, independentemente de seu ramo de atividade. “O setor de rastreamento e monitoramento no Brasil tem como mola propulsora a busca constante por eficiência e consequente redução de custos para o setor de embarcadores logísticos. Empresas mais eficientes, com menores custos, com motoristas constantemente treinados e avaliados quanto à economia de combustível e segurança na direção e que apresentem sistemas de segurança contra acidentes rodoviários têm notória e certa vantagem sobre seus concorrentes. O segmento, no passado, foi impulsionado pela segurança – a prevenção e ação contra roubos/furtos eram a necessidade básica dos sistemas de rastreamento e monitoramento. Hoje já são completos sistemas de gestão logística ou, pelo menos, uma importante ferramenta para tanto”, completa Nonis, da Ituran.

“Os principais fatores que impulsionam os setores são segurança pública, controle de frota e informação logística, pois, apesar dos esforços governamentais, os níveis de criminalidade não reduzem, e como a distribuição de renda vem melhorando nos últimos anos, os mercados consumidores se desenvolveram em outras regiões do país, pulverizando, assim, as ações marginais em locais onde antes a incidência

MAIOR ENCONTRO DO SETOR DE LOGÍSTICA DA REGIÃO NORDESTE



10ª FEIRA DE EMBALAGENS, PROCESSOS E LOGÍSTICA PARA AS INDÚSTRIAS DE ALIMENTOS E BEBIDAS NO NORDESTE

FISPAL
TECNOLOGIA
NORDESTE

06 a 09 novembro 2012
das 16h às 22h
Centro de Convenções de Pernambuco - Recife (PE)

EVITE FILAS!

FAÇA SEU CREDENCIAMENTO ANTECIPADO E RETIRE SUA CREDENCIAL NOS GUICHÊS ESPECIAIS NA ENTRADA DA FEIRA.

WWW.FISPALTECNOLOGIANORDESTE.COM.BR

REALIZAÇÃO SIMULTÂNEA COM AS FEIRAS:

ABF NORDESTE
FRANCHISING

FISPAL
FOOD SERVICE
NORDESTE

Apoio:

GOV-PE
GOVERNO DO PERNAMBUCO

RECIFE
CITY

EMATUR
EMPRESAS DE TURISMO

ABNT
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS

Operadora de Turismo Oficial:

almax

Cia. Aérea Oficial:

TAM

Filialidade à:

UBRAFE
UNião Brasileira de Feiras e Eventos

Organização e Realização:

BTS
BTS INFORMAÇÕES

de crimes, como roubo ou furto de veículos, era bem menor.

O mercado é cada vez mais competitivo, tanto em qualidade como em custos, e investir no controle de frotas e controle logístico é aumentar, ainda mais, essa competitividade, diminuindo custos de manutenção e aumentando a vida útil dos equipamentos, ou seja, diminui os custos de transporte e melhora a qualidade de entregas, bem como oferecer maior rapidez e eficiência a essas entregas.

Atrelado a isso vem a necessidade de se investir em sistemas que tornem o processo de entrega visível ao cliente, que tornem o processo mais previsível, que busquem na informação também um diferencial." A análise, agora, é Falconi, da Buonny. "Além do controle logístico, através do qual uma empresa monitora sua frota e evita perdas, a corrida contra as ações dos criminosos também faz com que as empresas do segmento invistam no desenvolvimento das novas tecnologias", completa Orsi, do Grupo Tracker.

Para Pereira, da BySat Automação, uma vez atendida a necessidade de aplicações ligadas à segurança, o principal impulsionador do segmento é o maior conhecimento, pelo mercado em geral, da tecnologia disponível e dos serviços que podem ser prestados a partir da mesma, focando níveis mais avançados de gestão remota dos recursos, incluindo telemetria e outros serviços. Por seu turno, Rogatto, da Omniloc, lembra que um fator que está impulsionando o mercado de rastreador é a procura por parte de empresas fora do segmento de transportes, que possuem frotas de veículos própria ou locada para realizar seu trabalho diário e que querem otimizar e trazer a redução de custos operacionais. Ainda segundo ele, outro fator que impulsiona o mercado são os localizadores para grupos de associações de caminhoneiros e rastreadores para clientes parti-

culares, onde a procura aumenta cada vez mais, tornando o rastreador um produto mais acessível a todos os tipos de mercado.

Segreto, da Panorama, fala em informação em tempo real e redução de custos. "Um sistema de telemetria embarcada, por exemplo, tem como principal característica a redução de gastos nas operações logísticas, principalmente na prevenção de acidentes e no desgaste dos veículos." E Webber, da Sascar, aposta na profissionalização do setor e na busca por redução de custo constante das transportadoras e empresas de logística. "Com todas as novas necessidades (Resolução 245 e Lei 12.619), e levando em conta o número de caminhões em circulação sem sistemas de rastreamento e de inteligência logística (cerca de 1 milhão), a Lei pode incentivar um mercado potencial de R\$ 1,5 bilhão.

FATORES NEGATIVOS

Mas, apesar do otimismo, o segmento também enfrenta fatores negativos. "A ausência de critérios técnicos e operacionais, dificultando a análise pelo contratante e permitindo a existência e, até, o crescimento de fornecedores sem capacidade de atendimento pode ser considerado um fator que inibe o crescimento do setor. No transporte de cargas, a falta de padronização nas operações entre as diversas Gerenciadoras de Risco, fruto, provavelmente, da falta de padrões para os PGRs (Plano de Gerenciamento de Riscos), é outro entrave", aponta o diretor de negócios da Autocargo.

Falconi, da Buonny, fala que carga tributária, infraestrutura precária no segmento de transporte e telecomunicações são alguns fatores, aliados à dificuldade de encontrar mão-de-obra especializada no segmento de Gerenciamento de Riscos.

"Trata-se de um mercado com baixo nível de consolidação, com



Rogatto, da Omniloc: "acredito que em 2013 haja novidades de controle de jornada, reportadas pelo rastreador sobre as horas trabalhadas"

um número pequeno de grandes empresas. Como as pequenas empresas nem sempre conseguem atender com qualidade às exigências dos clientes, às vezes o setor como um todo acaba sofrendo com a publicidade negativa advinda destas situações", revela Pereira, da BySat.

Nonis, da Ituran, afirma que os maiores problemas específicos do setor são com cobertura insuficiente das redes GSM em território nacional, total inexistência de um SLA (Service Level Agreement) das operadoras de telefonia móvel para as empresas de rastreamento e monitoramento, e preços cobrados pelo tráfego dos dados ainda muito longe dos preços praticados internacionalmente. São itens que afetam sobremaneira a operação dos equipamentos de rastreamento e monitoramento, assim como exercer uma pressão no custo das empresas do setor. Obviamente o setor também é afetado diretamente pelo 'Custo Brasil'.

"Também a popularização da tecnologia dos rastreadores trouxe ao mercado um viés – os sistemas inibidores de rastreamento, conhecidos tecnicamente por 'jammers' e popularmente por 'chupa-cabra' ou 'capetinha'. São equipamentos que, de maneira semelhante aos inibidores de telefonia celular

que devem ser instalados nos presídios, mas em versão portátil, têm a capacidade de interferir na comunicação GSM e/ou GPS dos equipamentos de rastreamento, inutilizando-os. O setor busca freneticamente tecnologia 'a prova de jammer', hoje só possíveis através de alguns poucos rastreadores que se utilizam da tecnologia RF ao invés de GSM e GPS", completa o diretor comercial da Ituran.

Rogatto, da Omniloc, aponta que o que afeta negativamente o mercado são os planos de comodatos ilusórios, equipamentos vendidos sem preparo a clientes e, também, algumas empresas que não querem perder suas bases de clientes e fazem uma renovação de contrato, e não de equipamento, "onde o cliente irá ter um equipamento desatualizado, que não o atenderá e trará futuros problemas na operação".

Outro fator negativo – continua o diretor executivo da Omniloc – é o despreparo das empresas que entram no mercado hoje. "Às vezes, as mesmas são iludidas por fabricantes que fazem com que adquiram uma quantidade de rastreador para ser um representante comercial da região e acabam vendendo ao cliente um produto que não o atende, trazendo futuramente uma imagem negativa sobre as empresas de rastreamento. O que venho notando nesses anos são algumas marcas sendo adquiridas por bancos privados, trazendo uma filosofia comercial de banco e diferente do mercado de rastreador, onde você vende um produto e serviço, levando ao cliente insatisfação e o amarrando em contratos que não os atenderá", completa Rogatto.

Segreto, da Panorama, tem pensamento semelhante: o mau atendimento nos momentos "pós-venda" das grandes empresas que comercializam tecnologias de rastreamento tem deixado a desejar. **Logweb**

viastore chega ao Brasil



A viastore systems, empresa alemã com mais de 40 anos de história e considerada uma das líderes mundiais em fornecimento de instalações intralógicas, acaba de chegar ao Brasil. Com matriz em Campinas, SP, (Fone: 19 3305.4100) – contando com mais de 120 m² de área dedicada às atividades comerciais e administrativas –, a nova empresa irá oferecer o mesmo portfólio de produtos e serviços que hoje são apresentados na Europa, nos Estados Uni-

dos e na Ásia: Sistemas de Gerenciamento de Armazéns (WMS), que atendem a armazéns ou centros de distribuição convencionais ou automatizados, e Equipamentos de Armazenamento e Retirada Automatizados (ASRM) de miniloads e paletes. Para comandar as operações da empresa no Brasil, foi nomeado Paulo Franceschini, com passagens pela Metrolog, CEVA Logística, Fujifilm e Price Waterhouse & Coopers. Por sua vez, André Fragali foi contratado como gerente de soluções. Ele tem passagens pela DHL e Entrega Fácil, entre outras, e irá responder por todas as soluções de software da companhia. Por fim, Rodrigo Santoro chega como gerente comercial. Ele tem passagens pela Dematic e Officer, entre outras empresas, e irá responder por todas as soluções de automação.

Com estrutura em Minas, Trans Volga disponibiliza ampla gama de serviços

Especializada em armazenagem e transporte de cargas, a Trans Volga (Fone: 31 2587.6020) faz coleta fracionada e/ou completa na Região Metropolitana de Belo Horizonte e no interior de Minas Gerais. Além disso, oferece diversos serviços para o Brasil inteiro, como carga área (despachos/coletas/entregas) e transferências. Também há opções de fretes dedicados para demandas emergenciais – como congressos e eventos e transporte de cargas sensíveis –, além de logística para operações especiais, armazenagem, carga e descarga. A empresa também está aberta a possíveis parcerias comerciais que tenham demandas para o estado mineiro.

Cascade lança duas campanhas para impulsionar vendas de acessórios

Aproveitando o crescimento do setor logístico, a Cascade do Brasil (Fone: 13 2105.8800) está divulgando duas campanhas para o segmento de empilhadeiras. A primeira é um projeto para incentivar os consultores a venderem mais. Já a segunda pretende impulsionar a comercialização do posicionador duplo de garfos Cascade 32G. Além de valorizar o profissional, a campanha com os consultores tem como objetivo principal criar um ambiente com elementos positivos para venda de produtos no mercado nacional. A ideia é promover promoções anuais e, nesta primeira edição, com prêmios diferenciados, além de um troféu para o consultor que mais se destacar em vendas. A Cascade também está oferecendo uma garantia de 10 mil horas para os calços deslizantes a todos os clientes que adquirirem o posicionador Cascade 32G. De acordo com a empresa, o acessório proporciona facilidade na manutenção e substituição de calço, sem a necessidade de desmontar o equipamento.



TUDO EVOLUI...



Seu sistema de logística tem acompanhado seu crescimento? É nesse ponto que Store Automação faz a diferença.

A Store Automação é uma empresa:

- » Fornecedor de softwares orientados à logística
- » Produtos consolidados e reconhecidos
- » Prima pela eficácia em toda a cadeia de distribuição
- » Equipe conta com forte expertise nas melhores práticas do mercado

STORE/WMAS

Sistema completo para gestão de armazenagem


STORE/TMS

Sistema completo para gestão de transportes e distribuição

STORE/REDEX

Sistema completo para gestão de recinto especial para despacho aduaneiro de exportação

Com obras em ritmo avançado, terminal portuário da BTP prepara início das operações para 2013

Danilo Cândido de Oliveira 

O antigo lixão da Alemoa, localizado na margem direita do porto de Santos, SP, deixou de ser uma área de degradação ambiental e deve ser tornar um dos terminais portuários mais modernos do Brasil já no primeiro trimestre de 2013.

Com as obras iniciadas há cerca de 30 meses e em ritmo avançado – já atingiram 60% do previsto –, a BTP – Brasil Terminal Portuário (Fone: 13 3519.4151) executou todo o processo de licitação, revitalização e construção da área que por muito tempo foi caracterizada pelo descarte de resíduos. Porém, antes de atingir este estágio, a companhia portuária teve de arrendar o terreno sob gestão da CODESP – Companhia Docas

do Estado de São Paulo (Fone: 13 3202.6565) e, em seguida, obter os pareceres favoráveis jurídico e ambiental para iniciar os trabalhos. A previsão é que a primeira fase entre em operação no primeiro trimestre do próximo ano.

Constituída em 2007 através de uma joint-venture entre as gerenciadoras portuárias TIL – Terminal Investment Limited e APM Terminals, a BTP está se consolidando na Baixada Santista. O aporte financeiro total das controladoras no empreendimento é de R\$ 1,8 bilhão. A origem do dinheiro está dividida da seguinte forma: 40% de acionistas e 60% de oito bancos privados e do IFC – International Finance Corporation, ramo para o setor privado do Banco Mundial. O investimento fará a companhia possuir o

terminal portuário mais moderno do porto de Santos, além de um dos maiores, tanto na capacidade como em movimentação e área útil. Além do investimento, a TIL e a APM Terminals também estão oferecendo suporte técnico e logístico. Boa parte do investimento total de R\$ 1,8 bilhão foi direcionado à empreiteira Andrade Gutierrez, contratada para realizar a obra no Cais da Alemoa. A construtora tem registrado o avanço dos trabalhos por intermédio de fotos publicadas mensalmente no site da BTP desde fevereiro de 2011.

Operando com a capacidade total proposta, o terminal multiuso da BTP deve elevar a movimentação do porto de Santos em até 30%. Serão 490.000 m² de área total (sendo 230.000 m²

operacional), incluindo os quatro berços de atracação e as áreas em aterro, e 1.108 m de cais. Dentro do terminal haverá oito portêineres, 26 transtêineres, sete empilhadeiras para contêineres vazios, 40 terminais tractors e portões de entrada e saída automatizados. A capacidade estática será de 34.600 de TEUs, enquanto que a movimentação anual prevista será de 1,2 milhão de TEUs e 1,4 milhão de toneladas de grânéis líquidos.

“Esta capacidade nominal da primeira fase, de 1,2 milhão de TEUs, corresponde a algo entre 60% e 80%. Claro que gostaríamos de trabalhar com 100%, mas isso fatalmente acarretará em um congestionamento nas rodovias que levam ao porto. Quando chegarmos aos 60% é que vamos sentar e analisar novas possibilidades”, explica o diretor-presidente da BTP, Henry James Robinson.

O gargalo da infraestrutura local é a principal preocupação de todas as empresas que dependem do porto para funcionar. A CODESP tem focado seus esforços com as esferas municipal, estadual e federal, a fim de investir na logística da região. A última grande obra que beneficiou o tráfego portuário foi o trecho sul do Rodanel, inaugurado em meados de 2010. Por outro lado, a crescente demanda de volume tem absorvido rapidamente as obras viárias. O terminal da BTP, por exemplo, deve gerar um grande impacto no tráfego.



Barco: “hoje, 89% da movimentação do porto é feita por rodovias, enquanto que 24% ocorrem através de ferrovias e o restante por duto. Precisamos equalizar estes números”

A OTIMIS
ESTÁ ONDE
VOCÊ NEM
IMAGINA.

O objetivo de toda empresa é que seu produto chegue às mãos do consumidor. Para ganhar vantagem competitiva, aumentar o valor agregado, diferenciar-se em relação aos concorrentes e ampliar os lucros, o caminho do produto desde sua fabricação até o mercado de consumo deve ocorrer de maneira mais rápida e com menor custo possível.

A Otimis é representante dos softwares líderes no mercado mundial e tem em seus consultores o conhecimento especializado para aplicar as melhores tecnologias para cada necessidade, simplificando e acelerando operações.

img@otimis.br



OTIMIS.
AS MELHORES
SOLUÇÕES APLICADAS
COM CONHECIMENTO
DE QUEM RESPIRA
SUPPLY CHAIN.

RESULTADOS
ALÉM DO
ESPERADO

otimis
SUPPLY CHAIN INTELLIGENCE

www.otimis.com



Robinson: “com a chegada de todos os equipamentos, o ganho de produtividade será grande. Estamos acelerando este processo e o de treinamento de mão-de-obra”

“Nossa ideia é sempre aumentar a capacidade do porto, por isso prestigiamos os esforços da BTP no cais da Alemoa. Na contramão disto, o acesso ao porto ainda é muito complicado. Temos gargalos nas Rodovias Anchieta e Cônego Domênico Rangoni, que só diminuirão com ações efetivas, como a construção do Ferroanel. Hoje, 69% da movimentação do porto de Santos é feita por rodovias, enquanto que 24% ocorrem através de ferrovias e o restante por dutos. Precisamos equalizar estes números”, alerta o presidente da CODESP, Renato Barco.

De acordo com a companhia responsável pela administração do porto de Santos, o poder executivo tem auxiliado a logística da Baixada Santista, mas estes empreendimentos requerem tempo e altos investimentos. Barco também destacou a possibilidade de o modal hidroviário auxiliar na movimentação, mas a utilização deste tipo de transporte está apenas em fase de prospecção. A ideia é retirar o maior número possível de caminhões do Guarujá e da Rodovia Anchieta. Os estudos estão sendo tratados junto com a Secretaria dos Portos da Presidência da República, além das Secretarias de Transportes municipal e estadual.

OPERAÇÃO BTP

Recentemente, a operadora portuária cumpriu sua primeira descarga de equipamentos. Trazidos pelo navio chinês Zen Hua, a viagem durou cerca de dois meses de Xangai, na China, até o porto de Santos. Ao custo de US\$ 35 milhões, o primeiro lote de equipamentos incluiu quatro portêineres e seis transtêineres. O investimento total na compra das peças foi de US\$ 85,4 milhões.

“Atualmente, o nível de atividade em Santos ainda é bem menor se comparado aos portos mais eficientes do mundo. Com a chegada de todos os equipamentos, o ganho de produtividade será grande e poderemos nos aproximar destes padrões mundiais. Dentro do previsto, estamos acelerando este processo e o de treinamento de mão-de-obra, que já está em andamento e também é fundamental”, destaca Robinson.

A BTP firmou um termo de compromisso para treinar e habilitar profissionais com o Ogmo – Órgão Gestor de Mão-de-Obra – Avulsos do Porto de Santos (Fone: 13 3228.9191) e com o Cenep – Centro de Excelência Portuária do Porto de Santos. O compromisso, assinado no mês de agosto último, na Secretaria de Assuntos Portuários e Marítimos de Santos (Fone: 13 3295.8900), prevê aulas gratuitas aos interessados em operar os equipamentos portuários.

Ao todo, serão 300 vagas oferecidas para treinamento até o fim do programa, em março de 2013, sendo que a BTP irá absorver 50% do grupo habilitado. São 120 horas de curso ministradas pela própria operadora portuária sob coordenação do Cenep. Para se inscrever, os interessados precisam pertencer aos quadros do Ogmo e atender aos pré-requisitos previstos no edital.


Além da teoria, os alunos terão aulas práticas em um simulador

de operação recém-adquirido pela BTP. A companhia investiu R\$ 2 milhões no sistema, que fica em uma das salas do cais, bem próximo ao local de carga e descarga. De acordo com a empresa, o simulador tem uma função eletromecânica chamada motion. Ao entrar na cabine, o aluno faz movimentos reais e tem a sensação exata de como é operar um equipamento portuário. Também há possibilidade de criar situações adversas de clima, como neblina e chuva.

MEIO AMBIENTE

A questão ambiental foi outra parte importante no projeto de liberação da Alemoa à BTP. Caracterizado por anos como “lixão” do porto e considerado um dos maiores passivos ambientais do Estado de São Paulo, o solo do cais teve que receber severa remediação até que a CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (Fone: 0800 11.3560) emitisse parecer positivo ao local. Em maio de 2011, a substituição do terreno contaminado foi concluída com o envio dos resíduos infectados ao maior aterro sanitário do Brasil, em Caieiras, SP.

Dos quase 500.000 m² de área da BTP, 340.000 m² tiveram que ser remediados. Quatro empresas participaram do processo, sendo a Waterloo Brasil (Fone: 11 3030.9344) a gerenciadora da limpeza. De acordo com os dados da BTP, foram retiradas 711 mil toneladas de solo contaminado, em cerca de 17.500 viagens ao aterro sanitário. O custo total da remediação chegou aos R\$ 260 milhões.

Enquanto as obras ocorrem, a companhia está monitorando o processo e enviando relatórios regulares à CETESB. A BTP pretende instalar 50 poços de monitoramento na região para analisar a condição ambiental através da água. 

Notícias Rápidas

Balanço da ANFIR aponta retração na indústria de implementos rodoviários



Com o encerramento do período de medição entre janeiro e agosto, os dados consolidados da ANFIR – Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Fone: 11 2972.5577) apontam para uma retração de 13,95% na produção deste ano na comparação com o mesmo período de 2011. Em números absolutos, a produção de implementos rodoviários caiu de 126.499, em 2011, para 108.853 em 2012. No setor de caminhões, por exemplo, a retração é ainda maior que o acumulado geral. De acordo com a Anfaev – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Fone: 11 2193.7800), foram licenciados 89.551 caminhões de janeiro a agosto, contra 112.599 no mesmo período do ano passado, o que representa queda de 20,5%. Para a ANFIR, a queda está atribuída a dois fatores: a antecipação na compra de caminhões no fim de 2011 e a necessidade das transportadoras levarem mais carga a grandes distâncias, utilizando composições que demandam mais de um implemento por caminhão. A Associação também destaca que as empresas ligadas à entidade têm seus negócios afetados pelo desempenho da economia, como realização de obras de infraestrutura, produção de bens de consumo e alimentos e venda de caminhões. Por outro lado, com a redução das taxas de juros, a ANFIR acredita que a queda na produção de implementos rodoviários perca força até o fim de 2012. Em agosto último, o governo federal decidiu baixar as taxas de financiamento de bens de capital pelo programa Finame de 5,5% para 2,5% ao ano.

UMA FORÇA NOVA PARA O MERCADO



Agora, os setores de **Hidráulica, Pneumática, Mecânica, Elétrica e Ar-Comprimido** têm uma nova voz no mercado para o seu universo.

A **TDEF** - "TRANSMISSÃO DE FORÇA" é a mais recente publicação que vem encartada na revista *Logweb* todos os meses, trazendo tudo o que de mais relevante acontece nesta área permanentemente ativa e em franca evolução.



SUA EMPRESA PRECISAVA DE UMA
PARCEIRA NOVA. AGORA TEM A **TDEF**.

UMA NOVA FORÇA PARA OUVIR E FALAR COM ESSE MERCADO

TDEF
TRANSMISSÃO DE FORÇA

Entre em contato conosco e conheça melhor esta publicação.

TDEF – uma publicação da Editora Logweb

Rua dos Pinheiros, 240 - CJ. 12 - Tel.: 11 3081-2772

Contato comercial: comercial@logweb.com.br

Acesse nosso site: www.logweb.com.br

Twitter: [logweb_editora](https://twitter.com/logweb_editora)

Gollog aproveita crescimento do setor logístico e investe em terminais, tecnologia e franquias

Carlos Figueiredo, diretor da companhia, acredita que a consolidação do segmento logístico no país deve continuar com o desembarque de multinacionais. Programas governamentais também impulsionam o setor, que deve continuar crescendo com o aumento do poder de compra da população.

Mariana Mirrha 

O ano de 2012 não foi nada estagnado para a Gollog (Fone: 0300 101.2001), e duas notícias voltaram os olhos do mercado para a companhia: a chegada do novo presidente da Gol Linhas Aéreas, empresa da qual a Gollog é o braço logístico, Paulo Kakinoff, e a inauguração de um novo terminal de cargas no Aeroporto Internacional de Guarulhos – Cumbica.

A primeira novidade gerou especulações no mercado sobre a venda da companhia aérea. A posse de Kakinoff, até então executivo da Audi Brasil há 19 anos e presidente da empresa no país, como diretor-presidente da Gol, abriu os olhos de especialistas do setor que apostavam na venda da companhia e, inclusive, afirmavam que a Delta – que já havia injetado US\$ 100 milhões na Gol no passado –, seria uma possível candidata para ficar com o controle da empresa brasileira. Tanto a venda quanto o possível novo controle foram negados.

Ocupando o novo cargo desde o último 2 de julho, Kakinoff era membro do Conselho de Administração da companhia desde 2010 e substituiu Constantino de Oliveira Junior, que passou a presidir o mesmo Conselho. Com a chegada de Kakinoff, a continuação de grandes reestruturações



Figueiredo: o governo investirá cada vez mais no setor e a maior produtividade de empresas com menos retrabalho manterá o país em destaque ante o mundo

era esperada, com a demissão de centenas de colaboradores, algo que já havia começado há alguns meses. No entanto, a companhia afirma que a reestruturação já estava prevista antes mesmo do convite ao executivo e, hoje, está em processo de finalização. A Gol anunciou 2,5 mil cortes em 2012 e já havia extinguido 2 mil vagas até julho. Até o final do ano, mais 500 vagas serão cortadas.

A reestruturação da companhia também alcançou o seu braço logístico – a Gollog, serviço de transporte aéreo de cargas da Gol.

Segundo Carlos Figueiredo, diretor da Gollog, o processo de revisão de estrutura desta empresa também é anterior à entrada no novo presidente. “Somos uma unidade de negócios da companhia, então fomos submetidos a essa revisão de estrutura também. Readequamos nossa estrutura, mas não houve uma grande mudança. Sempre tivemos um corpo bem enxuto e isso não mudou. Somos um dos pilares estratégicos da Gol e continuamos com um plano de negócios e investimentos bem direcionados. Em momento algum houve mudança no foco de negócios com a chegada de Kakinoff. A Gollog foi reestruturada de acordo com as necessidades operacionais da Gol, tal como todas as outras áreas da empresa.

No entanto, a unidade de cargas mantém um plano de negócios disciplinado e todas as medidas tomadas levaram em consideração a manutenção deste plano e a qualidade do serviço prestado pela empresa. A unidade de cargas é um dos 6 pilares estratégicos da Gol e recebe todo o suporte necessário para o desenvolvimento do negócio”, afirma.

A inauguração do novo terminal do Aeroporto de Guarulhos também teve impacto direto no cotidiano das operações da Gollog. O terminal é resultado de um

Datas e dados relevantes da Gollog

15 de janeiro de 2001
Início das operações da Gol, com 6 aeronaves Boeing 737-700.

30 de janeiro de 2001
Início das operações da Gollog. Emitido o 1º contrato de transporte de carga.

Fevereiro de 2005
Início das operações da Gollog Internacional no Aeroporto de Ezeiza, em Buenos Aires.

- 450.000 toneladas transportadas desde janeiro de 2001;
- 7.2 milhões de conhecimentos aéreos – contratos de transporte de carga (AWBs) – emitidos;
- Frota aérea composta por 124 aviões Boeing 737 Next Generation;
- Frota rodoviária de 400 veículos, entre próprios, terceirizados e de franqueados;
- Ao todo são 106 unidades, sendo duas próprias, nos terminais de Congonhas e Cumbica, e outras 104 franqueadas, presentes em 87 municípios;
- 3500 cidades brasileiras atendidas e a previsão é que, em 2013, mais 25 unidades franqueadas sejam abertas.

investimento de R\$11 milhões e as novas instalações ocupam o triplo do espaço do terminal anterior, fazendo parte da estratégia de aumento de competitividade da Gollog. O terminal possui 5.000 m² de área operacional construída em um terreno de 10.000 m².

"Inaugurado em fevereiro desse ano, o terminal possui arquitetura desenhada sob medida e permite a movimentação de quase quatro vezes mais cargas que o antigo", afirma Figueiredo. Esse aumento significa uma capacidade de manuseio de aproximadamente 150 toneladas por dia.

Todas essas mudanças corporativas e novos investimentos, que serão seguidos de diversos outros a partir de 2013, ocorrem dentro de um mercado que muda a todo instante.

O mundo logístico, onde a Gollog finca suas atividades com o transporte de cargas, tanto para

empresas quanto para pessoas físicas, está em constante transição e é responsável pelas mudanças repentinas nos processos e planejamentos dos seus players.

Para Figueiredo, que atua na Gollog há dois anos e meio, muitos fatores influenciaram o mercado de cargas nos últimos anos.

A descentralização do consumo e da produção é um dos itens que encabeçam a lista de mudanças do segmento. O consumo e a produção que antes eram polarizados pelas regiões Sudeste e Sul do país, hoje se distribuem para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste, que passaram a representar grande mercado de consumo com a maior distribuição de renda recorrente nos últimos anos e possuem os índices de PIB que mais crescem no país. "A progressiva dispersão física de indústrias, antes concentradas em São Paulo, também fez com que o país, como

um todo, fosse responsável pelo consumo, que não é mais centralizado", explica Figueiredo.

O transporte aéreo também se tornou um dos principais modais do mercado. O tempo de transporte e a segurança para bens de alto valor agregado colocaram essa modalidade de transporte no mapa da logística.

"Para a Gollog, a principal mudança no setor nos últimos anos foi o acesso de mais pessoas ao mercado de consumo, aliado ao crescimento acelerado do comércio eletrônico. Por isso, a companhia está investindo pesado no segmento de e-commerce. A velocidade e exigência requeridas pelos usuários desse serviço impuseram às empresas de logística e entregas expressas uma mudança no seu perfil de atuação. Regularidade, pontualidade e informação em tempo real passaram a ser requisitos cada vez

mais exigidos, forçando as companhias a investirem em sistemas de monitoramento e qualidade do serviço prestado. Neste cenário, o transporte aéreo de cargas se fortaleceu, pois além de ser o mais rápido e mais regular, é também o que oferece o menor risco, principalmente quando levamos em consideração as distâncias e a qualidade das estradas e ferrovias do país", ressalta o diretor.

A consolidação e profissionalização do setor ocorrida nos últimos anos também é algo visível. A chegada de multinacionais do segmento ao Brasil, inclusive comprando companhias nacionais, como no caso da UPS, que adquiriu a TNT, obrigou as companhias internas a se modernizarem e profissionalizarem para manter a competitividade no mercado. Para continuarem competitivas, as empresas também passaram a incorporar a Tecnologia da Informação

LOCAÇÃO E VENDA
DE GALPÕES



**Armazenamos o que realmente importa:
o patrimônio da sua empresa.**

Vão totalmente livre de 5 a 40 metros | Rápida entrega e montagem | Lona de maior resistência e durabilidade

Acesse o nosso site:

www.topico.com.br

Fale com a Tópico:

+55 11 2344.1200

Armazenagens | Eventos | Infláveis

TÓPICO
SOLUÇÕES EM COBERTURAS

aos processos logísticos, também como forma de atender aos consumidores, que se tornaram mais exigentes no que diz respeito às informações sobre a carga e rapidez na coleta e entrega.

E essa consolidação não deve parar tão cedo. Mais multinacionais devem se instalar no país, observando o crescente poder de compra do brasileiro, o que inevitavelmente atua de forma positiva no mercado de logística. O governo também se mostra mais preocupado com o setor, e isso deve continuar sendo tendência, pela ótica do diretor.

Exemplo desses impulsos governamentais para o segmento é o programa de concessões de ferrovias e rodovias recém-lançado. “Vamos ver cada vez mais investimentos do governo, e a maior produtividade das empresas com menos retrabalho vai manter o Brasil em destaque perante o mundo, com grande importância nos próximos anos”, afirma.

O MODELO DE NEGÓCIO GOLLOG

No cenário de mudanças e de consolidação do mercado logístico e de transporte de cargas do Brasil, a Gollog se adaptou para atender à demanda crescente ao longo dos anos. Criada em 2001, junto à Gol, a companhia atuava exclusivamente com a transferência de cargas entre aeroportos, uma operação muito menos complexa que as realizadas hoje. Na época, a companhia mantinha duas unidades próprias em São Paulo, e a atuação em outros estados era feita por meio de representantes comerciais.

A partir de 2005, o modelo de negócio mudou e passou a ser focado em franquias, como é até hoje. Esse passo trouxe valorização para a marca e atraiu investidores interessados em manter uma franquia da Gollog, aumentando a capilaridade dos serviços. “Antes atendíamos apenas as capitais, hoje são mais

Gol anuncia ordem de compra de 60 aeronaves Boeing 737 MAX

A Gol, em parceria com a fabricante de aviões norte-americana Boeing, anunciou no último dia 2 de outubro, uma ordem de compra incremental de 60 aeronaves Boeing 737 MAX, que serão entregues a partir de 2018. A companhia utilizará os novos aviões principalmente para a renovação de sua frota no futuro.

Esta é a maior encomenda, em número de aviões, de uma companhia na história da aviação da América do Sul. Com isso, a empresa será a responsável por lançar o modelo 737 MAX no continente sul-americano e uma das primeiras aéreas do mundo a operar o novo equipamento. Essa nova compra de aviões está diretamente associada às operações

de 3500 municípios. Passamos, em 2009, a fazer entregas expressas, com serviços agregados de coleta e entrega para empresas e pessoas físicas. A atuação deixou de ser apenas na transação de cargas nos aeroportos e viramos um provedor de serviços porta-a-porta. Investimos em Tecnologia da Informação e na eficiência do serviço de transporte, provendo informações em tempo real ao cliente”, explica Figueiredo.

O foco atual dos serviços prestados pela empresa é o B2B –business-to-business, apesar de também atuar no atendimento à pessoa física. “Para atender ao cliente corporativo, precisamos de um sistema robusto, processos inteligentes, infraestrutura e pessoas capacitadas. Esses pontos foram os pilares que suportam uma boa operação logística”, justifica.

As vantagens da mudança do modelo de negócio para franquias foram maior velocidade no desenvolvimento e expansão da rede atendida, além da padronização dos processos e nível de serviço, que antes era dificultada pela existência da representação comercial. Como os franqueados atendem a uma série de determinações da

da Gollog, que utiliza a frota da companhia aérea para o transporte de cargas de clientes e deverá utilizar as novas aquisições nas futuras operações.

O Boeing 737 MAX está em desenvolvimento pela fabricante norte-americana com a colaboração dos comandantes, engenheiros e técnicos da GOL. Os novos aviões serão equipados com os motores LEAP-1B, da CFM International, e terão uma avançada tecnologia nos winglets. Estas e outras inovações reduzirão o consumo de combustível e a emissão de gases poluentes em até 13%, na comparação com o Boeing 737 Next Generation. Além disso, as aeronaves poderão decolar com mais peso e terão mais autonomia no voo.

Gollog, a companhia consegue manter maior controle sobre as operações. “Com esse modelo, conseguimos deixar mais claro quais são os direitos e obrigações dos nossos parceiros, e também garantimos uma independência jurídica”, continua.

Na opinião do diretor, a expansão da companhia virá, principalmente, por meio da abertura de novas franquias. Prevê-se fechar 2012 com a abertura de 26 novas unidades, que buscarão estar mais próximas do cliente final e proporcionar mais conveniência para o público da companhia. Para 2013, a previsão é da abertura de 25 novas unidades. Além da franquia tradicional, foram desenvolvidos modelos de franquias mais flexíveis, localizados estrategicamente para aproveitar pequenos espaços, próximo aos grandes centros emissores de carga. “Ainda nesta linha, criamos um núcleo de prospecção de novos negócios com o objetivo de desenvolver produtos e serviços para segmentos específicos de clientes.”

Passando a ser uma provedora de soluções de transporte, a Gollog tem um trunfo nas mãos. Pertencente à Gol, ela utiliza os

aviões da malha da companhia aérea para as suas operações, aproveitando a grande abrangência dessa malha no mercado doméstico. Num mercado em que regularidade e longo alcance são palavras-chave, poder atuar com a grande frota de uma companhia aérea, que possui cerca de 800 decolagens ao dia, é uma vantagem competitiva enorme. “Um dos nossos diferenciais competitivos é a frequência de voos e a presença no mercado doméstico. O modelo de negócios da Gollog baseia-se no transporte de cargas aproveitando o espaço das aeronaves da frota da companhia aérea. Diariamente são realizadas cerca de 810 decolagens para todos os estados do país. Ser dono da aeronave que transporta a encomenda faz toda diferença”, afirma Figueiredo.

RESULTADOS FINANCEIROS E ESTRUTURA

E-commerce, fármaco, eletrônico, indústria gráfica, moda e autopeças. Esses são os mercados-chave para as operações da Gollog e, hoje, representam grande parcela dos clientes que transportam por meio da companhia. “Os nossos maiores mercados são de segmentos que têm o fator tempo como urgência e alto valor agregado. No caso de fármaco, os produtos são perecíveis e precisam de muita rapidez na coleta e entrega. Com eletroeletrônicos precisamos ser rápidos na entrega, pois são produtos que se tornam obsoletos rapidamente em função das inovações tecnológicas e lançamentos constantes. Para a indústria gráfica, cujos produtos são jornais, revistas e campanhas de marketing, é imprescindível que a carga chegue no prazo correto ou as informações contidas neles perdem a validade. O que também é interessante é o quanto segmentos pouco tradicionais no setor aéreo estão começando a entender que a solução aérea Gollog é viável”, avalia.



A Gollog usa os aviões da companhia aérea Gol nas operações, aproveitando as mais de 800 decolagens diárias entre destinos nacionais e internacionais

Apesar das mudanças constantes no mundo logístico, já explicitadas por Figueiredo, a Gollog está conseguindo se adaptar ao mercado e vem registrando bons resultados financeiros. De acordo com o diretor, os números de 2012 ainda não estão fechados, mas pode-se

afirmar que a companhia vem crescendo em um ritmo bastante acelerado. Nos últimos dois anos o crescimento superou os 50%, alavancado pelo desempenho das encomendas expressas. Em 2011, o crescimento da companhia chegou a 17% e a previsão é que o ano de 2012 acompanhe esse ritmo. “Quando falamos no mercado de encomendas expressas, a Gollog cresceu 56% no ano passado em comparação a 2010”, afirma.

Com os bons resultados, é natural que a companhia mantenha seu plano de investimentos para os próximos anos. Em relação às entregas expressas, que já representam 24% do faturamento da companhia, o investimento será maciço. Em 2011, foi contabilizado um crescimento de mais de 50% neste setor, e em 2012 já foi registrado crescimento de mais de 11%. A previsão é que o mercado de cargas continue crescendo

nos próximos anos e, consequentemente, o transporte aéreo também deve seguir esse fluxo, por ser capaz de suprir demandas específicas de cada tipo de carga.

As previsões de investimentos da companhia estão inseridas em um mercado que sofre com a falta de infraestrutura nos modais.

“O Brasil é o sexto maior país do mundo, mas está na posição 70 quando falamos em investimentos. Nas operações aéreas, as taxas aeroportuárias são muito altas e estar com os custos muito atrelados ao dólar, como no caso do valor do combustível que é comercializado nesta moeda, dificulta o trabalho”, explica.

Nos últimos dois anos, a Gollog fez os maiores investimentos já realizados, num montante de R\$ 14 milhões. “Construímos dois terminais de cargas em São Paulo, um no aeroporto de Guarulhos e outro no Aeroporto de Congonhas.

O terminal de Congonhas passou de 700 m² para 3.500 m² e agora tem acesso à pista de decolagem, passando a ter mais segurança e agilidade desde o investimento realizado em 2010. Já o de Cumbica recebeu o maior investimento da companhia, cerca de R\$ 11 milhões. Hoje ele está com 10.000 m² voltados para a operação aérea. Além disso, investimos em tecnologia para prover mais informações para os nossos clientes”, explica Figueiredo.

Os terminais Gollog de outras regiões também receberão investimentos que chegarão à casa de R\$ 3 milhões. Dentre eles estão: Campinas, Belo Horizonte/Confins, Galeão, Goiânia, Porto Alegre, Manaus e Fortaleza. Planejamentos para investir em outros aeroportos também estão em andamento e a intenção é aumentar a capacidade operacional e modernizar tecnologicamente

QUER CONTROLAR SEUS CUSTOS E SABER A RENTABILIDADE REAL DO SEU NEGÓCIO?

PELISSARI LOG®

Solução SAP para empresas de transporte e logística.

- ✓ Sustente o crescimento do seu negócio.
- ✓ Melhore a gestão dos seus resultados.
- ✓ Acompanhe a produtividade da sua empresa.
- ✓ Tenha informações confiáveis e integradas em tempo real.
- ✓ Integre sua empresa com mais de 18 mil clientes SAP.
- ✓ Esteja atualizado com as exigências fiscais.

ACESSE: www.pelissari.com



Responsabilidade social e ambiental

A Gollog também atua de acordo com alguns pilares da responsabilidade social. Apesar de não manter um programa específico para o tema, bem como para sustentabilidade, a unidade de cargas tem uma participação importante em situações de emergência, por meio de parceria com ONGs e Órgãos Públicos para o transporte de mantimentos, roupas e itens de primeira necessidade em casos de grandes enchentes, por exemplo.

Além disso, os dois terminais próprios da companhia, em Congonhas e Guarulhos, foram projetados segundo os conceitos de acessibilidade e sustentabilidade. Ambos possuem balcões e sanitários adaptados para portadores de necessidades especiais e, em Cumbica, opera-se sem a necessidade de luz artificial durante o dia.

estas unidades, para que consigam suportar o crescimento do negócio.

“Todas as nossas unidades têm igual importância, pois a operação logística depende de cada uma para que o serviço seja entregue, mas algumas concentram um volume de operações maior, como Brasília. A Gollog é uma rede composta por mais de 100 unidades e está presente em todos os aeroportos do Brasil administrados pela INFRAERO, com exceção de Porto Seguro. Além destes aeroportos, temos unidades localizadas fora dos aeroportos, como centros operacionais e lojas nas principais cidades e regiões metropolitanas do país. Mensalmente, emitimos mais de 150 mil conhecimentos aéreos”, contabiliza Figueiredo.

Apesar do corpo de trabalho da companhia ser bastante enxuto, a frota é bastante extensa.

O modelo de negócios da Gollog baseia-se no transporte de cargas aproveitando o espaço das aeronaves da frota da companhia Gol, composta por 124 Boeing 737

Next Generation. Além disso, a Gollog ainda conta com uma frota rodoviária de mais de 400 veículos, dentre veículos próprios e de franqueados, e carros terceirizados de grandes transportadoras nacionais e regionais. Toda a frota é voltada para atender às 106 unidades, sendo duas próprias, nos terminais de Congonhas e Cumbica, e outras 104 franqueadas presentes em 87 municípios. Ao todo, são 3.500 cidades brasileiras atendidas.

Não é apenas em estrutura física que a companhia está investindo. Novos produtos já estão sendo desenhados para o mercado, mas ainda não podem ser divulgados. Dentre os últimos lançamentos de serviços está o e-GOLLOG, voltado para o mercado de e-commerce. “As mudanças no ambiente econômico e social trazem novos desafios para o transporte cargas. Nesse sentido, a Gollog está atenta às mudanças do setor para oferecer soluções que atendam às necessidades dos clientes. Somos uma empresa preparada para competir neste mercado. Temos um portfólio completo de serviços, como o Gollog Voo Certo, Gollog Express, Gollog Dez Horas e Gollog Doc, todos desenvolvidos para satisfazer a crescente demanda do mercado por entregas porta a porta, prazos definidos e serviços opcionais diferenciados”, explica Figueiredo.

A tecnologia é um dos principais pilares de sustentação da estratégia da companhia, na busca pela melhoria de desempenho e ganho em eficiência. Este ano, investimentos também estão sendo feitos no desenvolvimento de novas ferramentas, como a venda do serviço pela internet, ferramentas mobile, automação da baixa de entrega e evolução da troca de dados por meio de EDI. “O cliente de carga aérea busca previsibilidade, segurança e agilidade nas operações. Nosso cliente conta com um sistema completo de tracking, condição de existência de uma empresa

logística. Também contamos com EDI e atendimento Webservice entre as ferramentas tecnológicas que geram ganho de produtividade e aumentam o monitoramento da carga”, afirma o diretor.

Até o fim de 2012, os terminais de Congonhas, Guarulhos, Brasília, Salvador, Porto Alegre e Fortaleza passarão pelo processo de automação por código de barras, o que deverá proporcionar maior agilidade e segurança no tracking das operações. Em 2013, espera-se que todos os outros terminais também sejam automatizados. Como explica o diretor, as cargas transportadas por modal aéreo são, geralmente, com alto valor agregado e urgência de entrega, e quem contrata este serviço de transporte precisa acompanhar a carga de perto, por meio de informações de tracking. Por isso, é fundamental que informações sejam disponibilizadas em tempo real e de forma clara.

Em relação à atuação internacional da Gollog, muitos dos planejamentos ainda não puderam ser divulgados. A companhia já possui bases internacionais e planeja expandir a atuação estrangeira nos próximos anos. Das 7 bases internacionais, 3 estão na Argentina, nas cidades de Buenos Aires, Córdoba e Rosário. O foco das operações internacionais da companhia neste país está diretamente ligado à maior oferta de voos da Gol para este destino. Chile, Paraguai, Uruguai e Venezuela também possuem bases.

Segundo Figueiredo, o transporte aéreo de carga na América Latina deve triplicar nas duas próximas décadas. Quanto aos planos para transporte de cargas para países fora da América do Sul, a Gollog deverá trabalhar fortemente em integração com a Delta, que já trabalha em conjunto com a companhia para as transações internacionais atuais. Outros planos internacionais ainda estão mantidos a sete chaves. 

Notícias Rápidas

Fixoflex oferece soluções para elevação e amarração de cargas



A Fixoflex (Fone: 11 3208.5511) fornece cintas têxteis para elevação de cargas nos fatores de segurança 5:1 (brancas) e 7:1 (coloridas), além de produtos para amarração de cargas, como catracas móveis e fixas, presilhas, fivelas, cintas para amarração e uma ampla linha de acessórios que permitem sua aplicação nos mais variados tipos de cargas e modais de transporte. Também estão disponíveis componentes para caminhões do tipo sider, como cintas para amarração, rabichos, catracas, fivelas, presilhas, ganchos e redes para contenção de cargas.

Com oito bases no Brasil, Costeira oferece serviços em todo o território nacional

O Grupo Costeira (Fone: 11 2404.8888) está há 35 anos no Brasil, alocada em oito Estados, sendo Guarulhos, SP, a matriz da empresa. Além da cidade paulista, há bases em: Manaus, AM, Belém, PA, Fortaleza, CE, Recife, PE, Feira de Santana, BA, Curitiba, PR, e Gravataí, RS. Entre os serviços oferecidos estão: transporte nacional rodoviário, armazenagem, milk-run, desenvolvimento de projetos, gerenciamento de veículos e de informações, carga fracionada e lotação, logística reversa e locação de equipamentos.

Seminário CeMAT de Intralogística Edição Recife. 18 de outubro de 2012. Participe.

Informação é a base do sucesso. Por isso venha para o **Seminário CeMAT de Intralogística Edição Recife**. Um clima descontraído e produtivo espera você. Oportunidade para assistir a palestra de **Edson Carillo** e do convidado especial **Profº Engº Hélio Tolentino** em um ambiente propício ao relacionamento profissional. Tudo para você conhecer melhor a CeMAT, trocar informações e movimentar seus negócios. **Inscreva-se já.**



ATIVIDADES

Convidado Especial

Profº Engº Hélio Tolentino

Palestra

“CeMAT - A importância da intralogística na produtividade e seu impacto no custo operacional”. **Edson Carillo**, CEO da Connexion Brasil.

Exposição

Equipamentos

Relacionamento

Coquetel

INSCRIÇÕES GRATUITAS

RSVP até 15.10.12 <http://seminario.cemat-southamerica.com.br>

Quando

18.10.12

Horário

18h00 às 21h00

Onde

Espaço Carvalheira | Rua Manuel Didier, 53, Imbiribeira - Recife-PE

Informações

Fone: 41 3027-6707, natali@hanover.com.br

Promoção e Realização



Deutsche Messe

Worldwide

Hanover Fairs Sulamérica Ltda

www.hanover.com.br

Apoio Oficial



Apoio



Apoio Institucional



Mídia Oficial



Operadora de Turismo Oficial



Transportadora Aérea Oficial



Logweb firma parceria com a ANFARLOG, visando disseminar a logística farmacêutica

A Logweb acaba de firmar parceria com a ANFARLOG – Associação Nacional de Farmacêuticos Atuantes em Logística (www.anfarlog.org.br), através da qual passa a oferecer aos leitores da revista informações de relevo sobre a logística no setor farmacêutico. Iniciamos, assim, um nova seção na revista, que, certamente, repetirá o sucesso das já existentes, como “Alimentos & Bebidas” e “Logística & Meio Ambiente”.

A Associação surgiu durante um evento de profissionais do setor em 2008, a partir do ideal de um grupo de profissionais que busca soluções para as reais necessidades do farmacêutico e demais profissio-

nais na área de logística. “A Associação tem a responsabilidade de representar profissionais e interesses de empresas ligadas à área de logística farmacêutica em todo o território nacional, tendo como base o conceito de logística – planejar, implementar e controlar eficientemente todo o fluxo de armazenagem,



Comemoração da parceria. Da esquerda para a direita: Wanderley Gonelli Gonçalves, editor da Logweb; Valéria Lima, diretora executiva da Logweb Editora; Saulo de Carvalho Junior, presidente da ANFARLOG; e Luís Cláudio R. Ferreira, diretor administrativo/financeiro da Logweb Editora

serviços e informações do produto farmacêutico desde o ponto de origem até o ponto de consumo”, explica Saulo de Carvalho Junior, um dos fundadores da entidade e seu atual presidente – ele é autor do livro “Logística Farmacêutica Comentada”, coordenador e docente do curso de pós-graduação em Logística Farmacêutica da FAPI (Faculdades de Administração de São Paulo). Também é membro do CTFarma do SETCESP, do grupo de trabalho de Logística do Sindusfarma e da equipe de auditores do Prêmio Sindusfarma de Qualidade.

Nesse contexto, a ANFARLOG tem como objetivo ampliar as discussões e representar profissionais das áreas de importação, exportação, fabricação, armazenagem, distribuição, transporte e dispensação de medicamentos, buscando saídas para o reconhecimento da profissão farmacêuti-

ca e da logística farmacêutica em todo o país.

Sobre o que, efetivamente, a ANFARLOG tem como atividades hoje, Carvalho Junior cita cursos in company para esclarecimento de normas da Anvisa, bem como o Ist Pharma, realizado no início de outubro, um congresso de dois dias com uma feira e uma adesão representativa. Seus fundadores são convidados para reuniões do setor com o governo e com empresas com objetivo de elucidar a parte técnica do segmento para elaboração de leis, articulação de propostas para empresas do segmento farmacêutico, cursos em faculdades e palestras em congressos, seminários e eventos diversos.

MISSÃO

A Missão da ANFARLOG é defender os interesses dos profissionais de logística farmacêutica

junto aos poderes constituídos; contribuir para a excelência da formação continuada, amparada pelos princípios da responsabilidade social e elevado nível ético e democrático para desenvolvimento e progresso dos seus associados, para a melhoria da qualidade de vida da sociedade. O propósito da ANFARLOG é ser uma entidade em defesa da categoria de farmacêuticos e demais profissionais da área de logística por meio de uma conduta ética e moral dos trabalhos conduzidos e de seus associados.

VISÃO

Tornar-se a maior entidade da classe farmacêutica ligada à logística com destaque e representatividade em âmbito nacional e internacional.

FUNDADORES

Além de Carvalho Junior, Sonja Helena Madeira Macedo é outra fundadora da entidade, da qual é vice-presidente. Ela possui graduação em Farmácia-Bioquímica e Mestrado em Ciência de Alimentos pela Universidade Federal do Amazonas. Também é especialista em Logística Farmacêutica com vasta experiência como farmacêutica e consultora de grandes empresas (Atlas Logística e Correios SP). Foi colaboradora do grupo de trabalho do Sindicato da Indústria Farmacêutica do Estado de São Paulo para elaboração do Manual “Boas Práticas de Armazenagem e Transporte na Indústria Farmacêutica”. 



Em empreendimento da Capital Realty, Proimport inaugura CD em Itajaí

A integradora de soluções logísticas Proimport Brasil (Fone: 47 3404.4100) inaugurou recentemente seu novo Centro Distribuição em Itajaí, SC. Localizado no entroncamento da Rodovia BR 101 com a SC 470, o empreendimento fica no Mega Centro Logístico Itajaí, da Capital Realty (Fone: 41 2169.8850). O armazém possui cerca de 12.000 m² e será utilizado para estocar produtos diversos, como bicicletas, peças para motos, lâmpadas e malas. O objetivo é atender, principalmente, as regiões Sul e Sudeste do Brasil.

"Nossa expectativa é de expansão. Queremos ampliar nossa atuação nesses mercados, que são os maiores do País", afirma o presidente da Proimport, André Ricardo Souto Maior. Os armazéns possuem 12,5 m livres de pé-direito e capacidade de piso de 8 ton/m². Também há docas niveladoras hidráulicas, sistema de sprinklers, portaria 24 horas com controle de acesso, sistema CFTV, pátio de manobras, área de vivência, restaurante e lanchonete.

Com faturamento de US\$ 58 mi, Paletrens entra no TOP 20 mundial de empilhadeiras

Em pesquisa realizada pela revista internacional Modern Materials Handling, a Paletrens (Fone: 16 3951.9999), fabricante brasileira de empilhadeiras, entrou no TOP 20 mundial do segmento. De acordo com a publicação, a companhia ocupa a 20ª posição do ranking com faturamento bruto de US\$ 58 milhões no ano de 2011. Os dados consolidados apontam para um crescimento surpreendente no mercado mundial de empilhadeiras no ano passado. De acordo com a ITA - Industrial Truck Association, o número de pedidos foi 24,12% superior em 2011 na relação com 2010. Não houve alteração nos cinco primeiros colocados da lista. Encabeçada pela Toyota (Fone: 11 3511.0400) -

com faturamento de US\$ 5,9 bilhões, a relação ainda inclui, pela ordem, Grupo Kion (Fone: 21 3296.3000) - com US\$ 5,6 bilhões -, Jungheinrich (Fone: 11 4815.8200) - com US\$ 2,7 bilhões -, Nacco - com US\$ 2,5 bilhões -, e Crown (Fone: 11 4585.4040) - com US\$ 2,1 bilhões. Já do sexto ao 20º lugar houve algumas mudanças de posições, mas a única nova entrada na lista foi a da Paletrens, no lugar da chinesa Hytsu, que registrou faturamento de US\$ 38,5 milhões. Para participar do TOP 20, são consideradas as fabricantes que produzem e vendem transpaletes elétricos, empilhadeiras patoladas, empilhadeiras retráteis, empilhadeiras contra balanças elétricas, empilhadeiras a combustão, rebocadores e selecionadoras de pedido.

DBTRANS adiciona TAC Agregado ao Rodocred para atender lei federal

Interessada em aperfeiçoar a contratação do caminhoneiro autônomo e atender às exigências do governo, a DBTRANS (Fone: 0800 880.2000) incorporou o TAC Agregado ao serviço Rodocred. Com ele, será mais fácil incluir o caminhoneiro independente à frota de uma transportadora. O novo sistema já funciona de forma integrada com outras soluções da empresa, como a geração do CIOT (código numérico para monitorar a emissão de frete no país) e o Vale-Pedágio. A homologação do TAC Agregado pela companhia aconteceu após a ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres definir as regras para contratação de caminhoneiros autônomos por períodos determinados. A partir de agora, as transportadoras parceiras da DBTRANS conseguirão trabalhar de acordo com a Lei 10.442 do Pagamento de Frete a Terceiros.

NOVO PNEU SOLUTION

- > ALTAS TEMPERATURAS DE TRABALHO
- > LONGOS PERCURSOS
- > VELOCIDADES LIMITROFES
- > SEVERAS EXIGÊNCIAS DE TRABALHO

AGORA TEM SOLUÇÃO!!!



Banda de Rodagem


Novo Núcleo

Base

Espirais de Aço



Consigaz fornece sistema de reabastecimento para empilhadeiras

Daniilo Cândido de Oliveira 

A Consigaz (Fone: 11 4197.9300) oferece o Pit Stop, que apresenta duas vertentes como principais finalidades: aumentar a produtividade das empilhadeiras e a economia dos clientes em até 15%.


O sistema Pit Stop é exclusivo para empilhadeiras a GLP – Gás Liquefeito de Petróleo e elimina a troca do cilindro P20 instalado em cada uma das máquinas. Sem a substituição do equipamento antigo, o novo serviço alia-se ao já utilizado sistema Bobtail para propor um reabastecimento ágil no próprio local de operação. As empilhadeiras são encaminhadas

aos tanques e lá voltam a ter seus cilindros de gás recarregados. A ideia é agilizar o processo e deixar o reabastecimento de gás a granel mais rápido, prático e seguro.

Com capacidades que podem variar dependendo do contrato firmado, o Bobtail serve como “parceiro” do Pit Stop. Ele é um sistema de abastecimento de gás aos tanques instalados em áreas comerciais ou residenciais. Todos os acordos são fechados no formato de comodato e o estabelecimento pode adquirir alguns tipos de tanques que variam entre tamanho e peso (125 kg a 4.000 kg). Os tanques são regularmente

abastecidos por caminhões da Consigaz e, de acordo com a companhia, é o sistema ideal para consumo, manutenção e economia de setores industrial, comercial, agronegócio, prestador de serviço ou condomínio residencial.

De acordo com a Consigaz, além da economia e da eliminação da troca de cilindros, o manuseio prático e seguro e a possibilidade de abastecimentos programados são outros pontos a serem destacados pela companhia. Para evitar acidentes durante o reabastecimento, a empresa oferece cursos teóricos e práticos de como operar seus equipamentos com eficácia.

Há 40 anos no mercado de energia, a Consigaz possui sete áreas de engarrafamento e distribuição, em cinco Estados brasileiros, de onde partem os caminhões abastecedores. Além do gás a granel, a empresa também trabalha com comercialização e produção de botijões e cilindros. As bases estão localizadas em: Barueri, SP, Paulínia, SP; São José dos Campos, SP; São Vicente, SP; Cariacica, ES, Senador Canedo, GO, e Canoas, RS. 



Dias 6 e 7
novembro - 2012
das 13h às 21h
Royal Palm Plaza
Campinas - SP

expo
SCALA 13ª Edição
FEIRA DE NEGÓCIOS
DO COMÉRCIO EXTERIOR E DA LOGÍSTICA

Entre em
contato para
reserva de espaços
e outras formas de
participação!

Expo SCALA, há 13 anos promovendo o crescimento do comex e da logística nacional

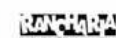
Acesse a
Expo SCALA
pelo seu celular.
Basta baixar
o leitor de
QR-CODE



INFORMAÇÕES:
55 19 3743.6609
ENTRADA
GRATUITA



Marcas de Valor



Anteça sua inscrição pelo site: www.exposcala.com.br





PARA O MUNDO DO TRANSPORTE UM INFINITO DE TECNOLOGIA

RASTREADOR OMNI SPYDUAL

Benefícios

- Maior abrangência e disponibilidade de comunicação
- Redução de custos com manutenção e combustível
- Alto nível de segurança no transporte de cargas
- Menor risco de acidentes nas estradas
- Gestão avançada e controle total da frota
- Aumento da produtividade logística
- Melhor qualidade e mais rapidez no serviço prestado

Diferenciais

- Teclado compacto Omniloc
- Dupla abrangência da rede de comunicação GSM/GPRS
- Inteligência embarcada
- Anti-jammer
- Suporte a telemetria ideal para transporte de cargas entre regiões metropolitanas.

ATENDIMENTO EM TODO O BRASIL

ADQUIRA JÁ O SEU!

Bunge inaugura fábrica com tecnologia alemã para produção de maionesese e amplia CD

Localizada em Gaspar, SC, nova fábrica possui capacidade para produzir 42 mil toneladas de maionese por ano e gerou 420 empregos diretos e indiretos. A unidade é o mais completo parque industrial da área de Alimentos & Ingredientes da Bunge Brasil.

Mariana Mirrha 

A Bunge Brasil (Fone: 0800 709.8790) conta com uma nova fábrica para a produção e distribuição de maionesese das marcas Salada, Primor e Soya para os mercados de consumo e o food service – alimentação fora do lar – de todo o Brasil. Com investimentos de R\$ 35 milhões, a nova unidade, localizada na cidade de Gaspar, SC, passou a ser o mais completo parque industrial da área de Alimentos & Ingredientes da Bunge Brasil. Neste complexo também são produzidas e distribuídas margarinas das marcas Delícia,

Primor, Soya e Cyclus, além de óleos de soja das marcas Soya e Primor e dos óleos especiais de canola, milho e girassol das marcas Salada e Cyclus.

“Antes da construção da fábrica de maionesese, a movimentação de mercadorias na Unidade de Gaspar já estava no limite da capacidade e seria necessária a construção de um novo armazém. Com a nova demanda, decidimos ampliar a capacidade de armazenamento e criamos o Centro de Distribuição de cargas não refrigeradas no local”, afirma Flavio Luis Favero, Diretor de Operações de

Alimentos & Ingredientes da Bunge Brasil.

A nova fábrica, equipada com tecnologia alemã, gerou 120 empregos diretos, além de 300 indiretos, e tem capacidade para produzir 42 mil toneladas de maionese por ano. Essa produção é focada no mercado interno e atenderá todos os

estados brasileiros. Entre as principais vantagens da fábrica está a otimização de custos de produção, que abre portas para mais investimentos em equipamentos e tecnologia na companhia. “A maionese é produzida em sistema contínuo, sem contato manual, e enviada a 4 linhas de envase, resultando em cerca de 30 SKUs das marcas Salada, Soya e Primor. A Bunge optou em adquirir o sistema mais moderno e seguro para produção de maionesese, totalmente automatizado e de alto desempenho. Para tanto, escolheu o fornecedor mais qualificado neste tipo de processo, que tem sede na Alemanha. Este processo é totalmente automatizado e confiável e, desta forma, nos permite oferecer um produto de alta qualidade e sem variações”, continua Favero.

Para garantir o frescor das maionesese, margarinas e óleos, a Bunge ampliou em 65% a capacidade e modernizou seu Centro de Distribuição de produtos, permitindo que eles cheguem mais rápido e com mais eficiência a todos os pontos de vendas, com a otimização das atividades de estocagem e aumento da produtividade no carregamento. “A estocagem e distribuição de produtos de consumo e food service recebem um tratamento semelhante no CD. As diferenças estão, principalmente, nos tipos de embalagens. As linhas de food service são destinadas

a atacados e clientes que irão transformá-las em outros produtos de consumo. Já os produtos de consumo são destinados à venda direta ao consumidor, em estabelecimentos de varejo. O CD foi

SUSTENTABILIDADE

Segundo a plataforma mundial de sustentabilidade da Bunge, a fábrica firmou parceria com empresa da região para a transformação de seus resíduos industriais em produtos como biodiesel, desmoldante, cola e material plástico para reciclagem. Além disso, Gaspar é sede do programa Bunge Natureza, que, desde 2005, recuperou cerca de 500 mil metros quadrados de áreas degradadas. O programa atua tanto em Educação Ambiental, recebendo a visita de comunidades e estudantes, como na manutenção de um viveiro, que já produziu mais de 230 mil mudas nativas.

O programa Bunge Natureza na cidade conta com um Centro de Divulgação Ambiental e Lazer (CDAL) e oferece apoio às unidades da empresa em todo o Brasil para o desenvolvimento de atividades relacionadas à recuperação e conservação ambiental.



O MERCADO BRASILEIRO DE MAIONESES

O mercado nacional de maionesese tem se mostrado um dos mais promissores no segmento de alimentos. De acordo com a Bunge, o produto está presente em 86% dos lares do país e a região sul representa 25% do consumo de maionese do Brasil. Em 2011, de acordo com dados de pesquisa Nielsen, a participação total das marcas Bunge no mercado de maionesese foi superior a 13%.

construído com modernas técnicas de engenharia, que mantêm as condições apropriadas para estocagem de produtos alimentícios, como telhado isotérmico, princípios de boas práticas de estocagem e portas automáticas, entre outras.

A otimização do processo logístico foi obtida, principalmente, pela centralização dos armazéns, com nova estrutura de estocagem e separação de cargas, além de ampliação da área de carga e descarga", esclarece.

O novo Centro de Distribuição de Gaspar foi projetado para armazenar e distribuir diversos produtos, não só os produzidos na unidade. O CD recebe produtos de outras unidades por via rodoviária e também produtos importados. Já os produtos elaborados na unidade de Gaspar são transferidos diretamente da linha de produção para o CD por meio de empilhadeiras. Como o principal modal utilizado para a distribuição dos alimentos é rodoviário, a Bunge mantém uma frota

dedicada com mais de 100 caminhões, apenas para a área de Alimentos & Ingredientes.

A escolha da cidade de Gaspar levou em consideração a localização estratégica para a distribuição dos produtos, principalmente para a região sul do país. Como avalia Favero, "a criação de um Centro de Distribuição junto ao atual Parque Industrial da área de Alimentos & Ingredientes da Bunge Brasil traz vantagens competitivas à empresa. A região possui mão-de-obra especializada e de qualidade superior a outras localidades e está próxima de importantes vias rodoviárias e portuárias. Antes mesmo da construção da fábrica de maioneses, a unidade de Gaspar já abrigava outras fábricas da Bunge para a produção de margarinas e óleos vegetais. Com a instalação da nova fábrica, Gaspar passa a ser o mais completo Parque Industrial da empresa no Brasil, produzindo e distribuindo suas principais marcas e produtos". Logweb



Krüger Conventos atende sete segmentos de transporte

Um dos maiores operadores logísticos do Rio Grande do Sul, a Krüger Conventos (Fone: 51 3021.2500) fixou sua base de atuação na Região Sul do Brasil, mas também opera no Estado de São Paulo. A companhia iniciou seus trabalhos em 1977, sob a razão social Expresso Conventos, mas em 2005 uniu-se à Krüger Logística. Atualmente, opera com sete setores: alimentos e bebidas, higiene pessoal, produtos de limpeza, farmacêutico, energia

elétrica, têxteis, calçados e eletrônicos. Para estes segmentos, oferece seis tipos de serviços: armazenagem, distribuição, frota dedicada, logística reversa, transferência/cargas lotação e transit point/cross-docking. A empresa conta com área de armazenagem de mais de 80.000 m², em 36 localidades nas regiões Sul-Sudeste. Também estão disponíveis 8.000 m² de câmaras climatizadas/refrigeradas e uma frota própria de 400 veículos, além de 300 agregados fixos.



RODAFER

PNEUS, RODAS E GARFOS INDUSTRIAIS

✓ Pneus Sólidos

- ✓ Preto / Branco
- ✓ Liso / Tração
- ✓ Nacional / Importado
- ✓ Montagem nos aros

✓ Pneumáticos

- ✓ Completos (com câmara e protetor)
- ✓ Preto / Branco
- ✓ Nacional / Importado

RODAFER

TRELLEBORG
BUILDING SYSTEMS

GOOD YEAR



PNEUS SÓLIDOS
E PNEUMÁTICOS



- ✓ Garfos de olhal/tubo
- ✓ Garfos de alta capacidade
- ✓ Garfos de garra ISO 2328, A e B

MSI
MSI-Portas

- ✓ Rodas com anel de trava / bipartidas
- ✓ Aro a base de troca



✓ Revestimentos em poliuretano / borracha

- ✓ Ebonite
- ✓ Natural
- ✓ Neoprene
- ✓ Nitrílica
- ✓ Hypalon
- ✓ Clorobutil
- ✓ EPDM
- ✓ SBR

RODAS, GARFOS E
REVESTIMENTOS

(11) 3906-1616

www.rodafer.com.br
vendas@rodafer.com.br

MOVIMENTAR®

quer conquistar **posição de destaque**
no mercado de **movimentação de**
materiais e industrial

Especializada na venda, locação e pós-venda de equipamentos industriais e de movimentação de materiais, a Movimentar Equipamentos Industriais pertence ao Grupo Comingsoll do Brasil, este, por sua vez,

fundado em janeiro de 2002 para distribuir os equipamentos da Ingersoll-Rand (máquinas Bobcat e compressores portáteis).

A Comingsoll do Brasil é resultado da associação da longa experiência de distribuidor europeu da Comingsoll - Portugal com a experiência de mercado e de serviços dos sócios brasileiros.

A Comingsoll do Brasil é distribuidor dos equipamentos Doosan Infracore, atuando com exclusividade nos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, oferecendo soluções inovadoras através da ampla

linha de escavadeiras, pás carregadeiras e rompedores Doosan, manipuladores de cargas, minicarregadeiras e miniescavadeiras compactas Bobcat, líder mundial na categoria, e das torres de iluminação e compressores portáteis da tradicional marca Ingersoll-Rand. Sua última aquisição de distribuição foram os rolos compactadores, vibro-acabadoras e usina de asfalto da marca Ammann, distribuídos nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Mato Grosso do Sul, e retroescavadeiras da marca Moviter, distribuídas em todo Brasil.



Movimentação de materiais

“Sempre atenta à dinâmica do mercado, a Comingersoll do Brasil resolveu criar uma nova empresa para focar no mercado industrial e de movimentação de materiais. Distribuindo produtos de alta qualidade e avançadas tecnologias, a Movimenttar Equipamentos Industriais foi criada em 1 de novembro de 2011, distribuindo toda a linha das robustas empilhadeiras Doosan, as plataformas de trabalho aéreas da Snorkel, os geradores de nitrogênio e de oxigênio Sysadvance de tecnologia de separação PSA,

a ampla linha de compressores Boge e os compressores centrífugos Samsung”, explica Marcos de Figueiredo Sampaio, diretor geral da Movimenttar.

Diferenciais

Sobre os diferenciais da Movimenttar em relação ao mercado, Sampaio aponta:

Exclusividade e alta

tecnologia – Distribuidor oficial de produtos de alta qualidade e com as mais avançadas tecnologias;

Simplicidade

– Os equipamentos oferecidos possuem alto desempenho, robustez e facilidade na manutenção e operação;

Parceria

– Ampla parceria com os seus clientes e potenciais clientes, auxiliando-os nas suas

necessidades. Possui experiente estrutura técnica para agilizar as soluções.

“As nossas perspectivas em relação ao mercado onde atuamos são de crescer através de parcerias com clientes, potenciais clientes e parceiros, buscando a geração de resultados. Tanto que as nossas metas são de que, até 2017, a Movimenttar conquiste uma posição de destaque entre os maiores do setor e seja percebida pelos seus clientes, funcionários, fornecedores e acionistas como uma empresa de referência no mercado de movimentação de materiais e industrial, através de diferenciais competitivos”, completa o diretor geral.

Produtos e serviços oferecidos pela Movimenttar

- **Empilhadeiras Dossan de 1,8 a 18 toneladas, a GLP, diesel e elétricas;**
- **Plataformas elevatórias Snorkel de até 40 metros, nos tipos tesoura, articulada e telescópica;**
- **Compressores centrífugos e secadores da Samsung (ar e gases);**
- **Compressores e boosters para ar da Boge (pistão e parafuso);**
- **Geradores de nitrogênio e oxigênio da Sysadvance;**
- **Locação, contrato de manutenção, venda de peças e serviços especiais.**



Tel.: 11 **3695.0909**

vendas@movimenttar.com.br

Alta nas vendas do setor automotivo obriga OL's e transportadores a adaptarem operações

Em função dos estímulos do governo, como a redução do IPI e o financiamento facilitado, o setor automotivo foi amplamente beneficiado e novos investimentos em CDs, por exemplo, devem ocorrer nos próximos anos para atender à demanda.

“**A** logística no setor automotivo é bastante dinâmica e, ao mesmo tempo, muito rica em detalhes. Detalhes estes que fazem a grande diferença no fim do dia, pois evitam grandes perdas financeiras para as empresas do setor como, por exemplo, o pagamento de multas altíssimas, pelo não cumprimento de prazos honorados em contratos. É uma indústria que requer agilidade e precisão nos prazos por parte dos provedores logísticos, mas a recíproca nem sempre é a mesma. A grande maioria das indústrias automotivas não oferece o básico para o provedor logístico, o forecast de produção. Sem esta informação, o provedor faz malabarismos para atender às expectativas de urgências de uma parada de linha, por exemplo. Acredito que esta seja uma das maiores dificuldades do setor.”

A complexidade de detalhes da logística do setor automotivo, que começa a ser vislumbrada por Andrea Mariano, national key account manager – automotiva da Kuehne + Nagel Serviços Logísticos (Fone: 11 3037.3300), nessa matéria especial sobre o segmento, é o ponto de partida do conhecimento que deve ser adquirido por qualquer companhia que busque atuar no setor com eficiência.

Atuar como Operador Logístico ou transportadora automotiva é estar atento a todos os detalhes

que as operações exigem e driblar todos os obstáculos que os fabricantes e outros players impõem ao trabalho. Esses obstáculos, às vezes, são tão representativos que “muitos operadores assumem o papel de administradores de demandas dentro das empresas, justamente porque muitas vezes não conhecem o forecast real de produção”, segundo Andrea. “Eles são verdadeiros mágicos nesta operação. Os Operadores atuam com agilidade nos atendimentos emergenciais, fazendo a roda girar – como diz a velha expressão. Fazem de tudo para que o prazo já comprometido em contrato seja, de alguma forma, minimizado no final do ciclo de produção, através da logística contratada. A logística da indústria automotiva é uma referência no mercado para qualquer outra indústria, assim




Lumare, da Braspress: a operação logística e de transporte deve basear sua estrutura e estratégia no trinômio verticalização, abrangência e foco no perfil

como a indústria de tecnologia. Praticamente, se tornou uma obrigação o desenvolvimento de novas tecnologias para atendimento deste mercado que só cresce. Com isto, ela se torna uma das

indústrias que mais agregam ao setor em inovações”, continua.

Para Giuseppe Lumare Júnior, diretor comercial da Braspress Transportes Urgentes (Fone: 11 2188.9000), o setor automobilístico é o segmento econômico mais dinâmico da atualidade. Este é um fato que se confirma com as diversas iniciativas do poder público para incentivar as cadeias logísticas envolvidas na produção de veículos. Segundo o diretor comercial, dependente de farta concessão de crédito a médio e longo prazo, o setor é favorecido pela atual tendência de queda dos juros bancários. As transportadoras aptas a atender às crescentes necessidades de encurtamento de prazos de entrega em um mercado de reposição que se agiganta fortemente no país, Lumare Júnior destaca dois graus distintos de

Mariana Mirrha 



urgência presentes: o transporte rodo-aéreo, dedicado às demandas provenientes da necessidade de chegada quase imediata de autopeças aos lojistas e concessionários, cujos clientes tenham carros parados; e o transporte rodoviário de encomendas para necessidades de reposição de estoques mínimos, em função da impossibilidade destes destinatários manterem, física e financeiramente, todas as peças em estoque. "Tanto as operações logísticas quanto as do transporte em si devem fundamentar suas estruturas e estratégias no trinômio que chamamos VAF – Verticalização, Abrangência e Foco no perfil. Essa é a melhor maneira de obter mais competitividade e bons serviços para o segmento automobilístico. A verticalização é importante, pois não se atinge qualidade real de transporte com terceirização, uma vez que os custos só podem ser otimizados quando a atividade –

fim do transportador é enfrentada por ele próprio, objetivo atingido pela coesão entre sistemas, processos, procedimentos e pessoas, apesar de admitirmos que esta é uma posição polêmica. Já a abrangência é necessária, devido ao interesse de se atingir o melhor custo-benefício em uma transportadora, e há que se atuar em múltiplas frentes, ofertando ao cliente mais possibilidade de atuação, contribuindo com a redução de custos de gestão do embarcador. O foco no perfil também se enquadra aqui, pois está provado que as empresas generalistas estão para deixar ou já deixaram o mercado, em razão de seus resultados pífios, nulos ou negativos", exalta o diretor da Braspress.

Tempo, gerenciamento de risco e informação são três fatores fundamentais para a excelência na execução de operações neste setor. Com altas demandas e

Kuehne + Nagel é escolhida para gerenciar CDs de duas empresas do Grupo Randon

A Kuehne + Nagel começou a atender a empresa Jost (Fone: 54 3209.2800), em Caxias do Sul, RS e, logo, começará o atendimento à Freios Master (Fone: 54 3209.2900) em Porto Alegre, RS. As duas empresas fazem parte do Grupo Randon e o início da parceria faz parte de um processo de terceirização dos Centros de Distribuição, no qual a Kuehne + Nagel passa a ser responsável pelo

transporte de peças de reposição das fábricas para os armazéns localizados em cada cidade.

O novo Centro de Distribuição da Kuehne + Nagel foi disponibilizado somente para atender aos novos clientes. A operação contratou 40 pessoas e, por enquanto, o estoque de peças das duas empresas deve ocupar 3.000 m² de área, com chance de expansão em curto tempo.

cargas com cada vez mais valor agregado, subestimar esses pontos é decretar a bancarrota da operação. Nesse contexto se encontra Fausto Montenegro da Cunha, diretor comercial da Brasilmaxi Logística (Fone: 11 2889.6100), que confirma a necessidade, neste setor, de uma logística precisa e sem lacunas, pois qualquer falha na cadeia de suprimentos compromete a produção e distribuição.

Como características básicas para que toda a cadeia tenha seu desempenho favorável para atender à demanda atual, é importante otimizar o tempo de atendimento e a eficácia no transporte. Também há necessidade de investimentos em gerenciamento de risco, pois se tratam de produtos com valor agregado, com transporte monitorado durante todo o percurso para garantir a integridade da operação.

Seja qual for a sua necessidade nós oferecemos a melhor solução.

Conheça nossa linha de rodas para paleteiras e empilhadeiras.

DGR 003 - www.dgr003.com.br



 **SCHIOPPA**
RODAS E RODÍZIOS



GRUPO
SCHIOPPA
BRASILIDADE QUE MOVE O MUNDO

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

facebook.com/schioppabrasil 

HÁ MAIS DE 20 ANOS TRANSPORTANDO CARGAS NO SUL DO BRASIL E ESTADO DE SÃO PAULO COM SEGURANÇA, RAPIDEZ E QUALIDADE.



alfatransportes.com.br

ALFA
TRANSPORTES

“Além disso, em função das características do segmento, onde, em um espaço cada vez menor de tempo, as necessidades dos clientes se alteram em função da estratégia de produção, visando maior competitividade de mercado, o Operador Logístico deve estar apto a se adequar com uma equipe ágil, dinâmica e focada na solução estratégica da operação. Ele deve se fazer presente diariamente nas empresas do setor, contribuindo com informações atualizadas sobre a operação logística e sempre manter o elo estreito entre indústria e prestador de serviço, já que somos responsáveis pelo transporte de cada componente industrial e de maneira alguma podemos impactar negativamente na produção”, avalia Cunha.

“Por ser uma indústria que opera com estoques muito reduzidos, sua logística é dinâmica, nervosa. Qualquer desvio pode atrasar a chegada de um material na produção que pode, conseqüentemente, parar a linha da montadora. Para que o risco de parada seja reduzido, as partes integrantes da cadeia de abastecimento, fornecedores, transportadores, fabricantes e montadora devem operar com muita transparência e integração. As empresas de logística que atendem a este segmento devem estar 24 horas no ar, 7 dias por semana, sempre disponibilizando informação em tempo real e tendo, muitas vezes, que operar no limite, com tempos de trânsito bem justos e cargas emergenciais”, continua Josana Teruchkin, diretora executiva da Transportadora Sulista (Fone: 41 3371.8200).

Com a necessidade de manter o nível de estoque de acordo com a demanda, sem

excessos ou falta, o setor atua no modelo Just in Time.

“A operação do setor é muito justa, sem margem para muitos erros, já que não há grandes estoques de peças na linha de produção. A programação precisa ser, normalmente, antecipada. Apesar disso, em alguns momentos, são necessárias revisões urgentes, devido a novas demandas de mercado por modelos de veículos diferentes daqueles já programados ou lançamentos dos concorrentes. Muitas vezes não é fácil se adaptar a estas mudanças, pois nem sempre existe flexibilidade de prazos. Os Operadores Logísticos que se propõem a trabalhar neste segmento devem, necessariamente, estar preparados para trabalhar sob constante pressão e responsabilidade extrema sobre os processos. A montagem de um carro depende de diversos fornecedores envolvidos, ou seja, depende da produção e importação de peças de diversos locais do mundo. São diferentes parceiros trabalhando com o mesmo foco. As peças produzidas pelo mundo são encaminhadas às unidades fabris, para, então, se encontrarem e finalmente serem utilizadas na fabricação do veículo. Nem sempre todos os parceiros envolvidos ou enxergam a operação dos demais parceiros. Por isso, a pontualidade é extremamente preponderante para o sucesso do todo. Por outro lado, o Operador Logístico que consegue enxergar a importância de seu papel na logística como um todo pode oferecer serviços diferenciados, trazendo soluções que, muitas vezes, a indústria não enxerga, talvez por desconhecimento de que o serviço fosse possível de



Munhoz, da DVA Express: o aumento da demanda em automação exigiu que OL e transportador atuassem com total integração de todos os sistemas

ser executado. O Operador Logístico tem papel fundamental na criação de possíveis soluções”, salienta Márcio Luziano Paulo, coordenador comercial da Libra Logística (Fone: 11 3563.3600).

No mesmo sentido está Sidelcio Munhoz, diretor comercial da DVA Express (Fone: 11 2319.2000). Segundo ele, juntamente com o setor farmacêutico, o automotivo é o que apresenta a maior complexidade na realização das operações, tanto de logística de armazém, quanto de distribuição. “Considerando que o planejamento da produção e fabricação de veículos é realizado obedecendo rigorosamente aos critérios emanados pela filosofia Just in Time, este segmento exige dos atores que dele participam grande precisão e rigoroso cumprimento nos prazos de entrega dos serviços prestados. Há muitos anos o setor automotivo adotou decisões no sentido de manter políticas muito restritas com os fornecedores que participam do complexo processo de montagem dos veículos produzidos. Na maioria dos casos, uma empresa de automação somente reconhece

que uma peça ou um componente de fabricação é de sua propriedade quando, mediante um sinal informático, existe a constatação de que tal item já foi integrado ao veículo na linha de montagem. Isso tudo equivale a dizer que o setor trabalha com estoques muito reduzidos, exercendo uma sana pressão junto aos fornecedores, tanto produtivos, como, em nosso caso, prestadores de serviços”, afirma.

Para Ademir Panzan Júnior, gerente comercial nacional da Jundiá Logística e Transporte (Fone: 11 2152.6000), os Operadores Logísticos trabalham com o desafio constante de desenvolver novos conceitos e estratégias para satisfazer o cliente com valores competitivos e dentro da realidade de mercado. Como em todo negócio, é fundamental a colaboração entre os parceiros da cadeia logística, sejam eles fornecedores, clientes ou outros integrantes. “Todos devem

colaborar no projeto ou serviço em questão, eliminando desperdícios e otimizando equipamentos, mão-de-obra e recursos empregados. Somente essa parceria ajuda a obter melhorias significativas que são comuns a todos os elos da cadeia colaborativa, permitindo que todos ganhem, principalmente o cliente, que recebe um serviço de alto nível com um custo competitivo”, explica.

Com grandes investimentos para tornar a operação segura e eficiente, a relação entre os envolvidos precisa ser clara, unificada e voltada para o resultado. De acordo com Renato Pavan, gerente de negócios da Célere Intralogística (Fone: 11 5670.5670), o setor automotivo foi o precursor na terceirização de todas as etapas de sua cadeia de suprimentos, tanto no que se refere ao fornecimento de produtos como de serviços. Na opinião de Pavan, este modelo



exige um alto grau de comprometimento entre fornecedores e tomadores de serviços, e demanda massivos investimentos para a gestão e o controle de cada elo da cadeia, e seus respectivos atores. Neste cenário, os Operadores Logísticos e transportadoras têm um papel fundamental, não apenas na eficiência das atividades sobre suas responsabilidades, como no esforço contínuo pela busca

de inovações e melhorias nos processos, e para que se obtenha um relacionamento saudável, é necessário que as partes compreendam a necessidade de se atingir o equilíbrio entre o nível de serviço exigido e a remuneração compatível a esse esforço.

“O setor automotivo sempre foi pioneiro na introdução de novas soluções ou de novos modelos logísticos. Além do que, foi um

Sistemas para armazenagem Travema



A Travema, líder na fabricação de proteções logísticas, agora produz modernos sistemas para armazenagem. Fabricados com aço de qualificação estrutural certificada, nossos projetos são submetidos a um rigoroso controle de qualidade e de acordo com normas nacionais e internacionais. A montagem é rápida e limpa. Não há soldas no local e são extremamente seguras na operação.

Consulte preços e condições especiais: (11) 3831-8911

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

TRAVEMA
ARMAZENAGEM SEGURA

Penske Logistics é parceira logística da Harley-Davidson no mercado brasileiro

A Penske Logistics é a responsável pelo gerenciamento de todo o processo logístico da Harley-Davidson (Fone: 0800 724.1188) no Brasil. No Centro de Distribuição de 2.350 m² localizado em Cajamar, SP, exclusivo para o cliente, uma equipe de cerca de 50 pessoas realiza a expedição dos cerca de 13.500 itens em estoque para os 11 distribuidores e revendedores Harley-Davidson espalhados pelo país. A movimentação mensal média, entre entrada e saída, é de cerca de 40.500 peças. Mais do que se adequar aos prazos e fluxos de distribuição da fabricante de motocicletas no Brasil, em sua nova atuação no mercado local, a Penske Logistics desenvolveu uma metodologia única de trabalho e novas funções dentro do Centro de Distribuição exclusivas para o cliente. Além do processo de recebimento, separação, distribuição de peças, material de merchandising, acessórios e roupas, há um time de quatro costureiras que etiquetam – a

cada nova ordem expedida – as roupas vendidas pela marca, de acordo com a legislação brasileira vigente.

Desde o início do projeto, em janeiro, a equipe da Penske Logistics já efetuou uma remodelação nos processos para acelerar a separação das linhas de produto, passando de 1.988 linhas em janeiro para um pico de 6,841 em abril, garantindo maior agilidade na expedição dos pedidos.

O layout do local foi organizado para permitir a separação por categorias de itens. O CD conta com 18 coletores de dados por radiofrequência, duas empilhadeiras elétricas e cinco transpaletadeiras para efetuar os processos de inbound e outbound.

A Harley-Davidson espera que a venda de motocicletas fora do mercado norte-americano seja superior a 40% do total produzido em 2014 e, para atingir a meta, mercados como o brasileiro são considerados estratégicos para a companhia.

dos primeiros setores a terceirizar a maior parte dessas operações. Iniciou terceirizando o transporte, a armazenagem, os serviços de despacho e documentação, tanto no inbound (alimentação de fábricas) como no outbound (distribuição de veículos e peças de reposição). Foi, também, o setor que iniciou a terceirização de operações logísticas mais complexas: logística interna dos armazéns, das fábricas e na submontagem de partes (assembly). Por estar na vanguarda, teve as vantagens e desvantagens correspondentes. Saiu na frente, mas pagou pela primeira experiência. Entretanto, ao longo do tempo, conseguiu desenvolver modelos bastante eficientes, embora complexos, e com isso, aumentou consideravelmente a produtividade de suas atividades logísticas ou de Supply Chain. Com as experiências adquiridas, o

setor automotivo passa a ser um dos mais exigentes em termos de qualidade e no estabelecimento de índices de performance (KPI's). É claro que, sempre que possível, tratou de refletir essas exigências e níveis de qualidade em seus contratos e, consequentemente, impôs aos Operadores Logísticos obrigações importantes. Comparando este segmento com outros, os níveis de qualidade e produtividade alcançados nas operações logísticas estão muito acima”, explica Paulo Roberto Guedes, diretor-presidente da Veloce Logística (Fone: 11 3905.7000), seguido de Paulo Sarti, diretor-presidente da Penske Logistics para a América do Sul (Fone: 11 3738.8200). “O papel dos Operadores atualmente é fundamental. Com a crescente terceirização, eles estão trabalhando em todos os elos da cadeia. Esse processo começa

pelo abastecimento das fábricas, desde a coleta até a entrega das peças nas linhas de produção. No pós-venda, a terceirização engloba quase a totalidade das operações logísticas de vendas de peças e acessórios – recebimento, embalagem, estocagem, contagem cíclica, seleção de pedidos, separação, expedição e transporte das peças para as concessionárias e distribuidoras. Quanto ao relacionamento, o que observamos é que os contratos entre os fabricantes e os operadores são cada vez mais de longo prazo, em razão do altíssimo nível de complexidade das operações”, avalia Sarti.



Guedes, da *Veloce*: o que mais complica o setor nas operações automotivas são as greves ou as operações “padrão” e a paralisação de motoristas

IMPACTOS DA REDUÇÃO DO IPI

As medidas de redução do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI implantadas pelo governo e as facilidades de financiamento nos últimos anos estão gerando movimentos no mercado automotivo. Graças à ação, o número de carros comprados no Brasil subiu exponencialmente, e isso trouxe benefícios para os fabricantes. Para os Operadores Logísticos e transportadoras, o número de operações também cresceu e foi necessário correr contra o tempo para suprir a demanda ascendente de peças e veículos.

“De acordo com os veículos de comunicação, a medida de redução do IPI movimentou o setor automotivo de forma positiva. Os números mostram alta nas vendas de automóveis e comerciais leves em 31,7%, comparado com o mesmo período de 2011, segundo o presidente da Federação Nacional da Distribuição de Veículos – Fenabrave. Os planos de financiamento para aquisição de veículos novos também impulsionaram o aumento de vendas. Neste caso, o fator favorável foi a redução do IOF – Imposto sobre Operações Financeiras. Outro fator positivo em decorrência desta medida foi



Abílio Neto, da *Brasiliense Cargo*: “vimos que, muitas vezes, priorizar cargas deste setor para atender toda a demanda vinda da alta na venda de veículos”

o aumento na taxa de empregos. Apesar de notícias contrárias, o saldo é bastante positivo”, explica Andrea, da Kuehne + Nagel.

Abílio Neto, diretor da Brasiliense Cargo (Fone: 19 2102.4900), afirma que, com o aumento das vendas, em função da redução do IPI e do financiamento fácil, a companhia teve que, inclusive, priorizar, muitas vezes, as cargas deste setor, pois a maior demanda de veículos aumentou as importações de partes e peças e, consequentemente, de transporte. “A redução do IPI e a facilidade de financiamento fizeram com que a compra de um automóvel se tornasse acessível a todos os

cidadãos, e com isso tivemos um aumento na produção e, conseqüentemente, na necessidade de serviços logísticos”, concorda Claudia Fernandes, automotivo key account da DB Schenker do Brasil Transportes Internacionais (Fone: 11 3318.9200).

“Quando acontece alteração nas regras do mercado, favorecendo significativamente os níveis de venda, a produção de toda a cadeia é afetada, o que impacta em possível aumento de recursos, como motoristas e caminhões, para atender às novas demandas, considerando que para esse tipo de operação não são todos os modelos de caminhões e implementos que podem ser utilizados, devido à necessidade de carregamento e descarregamento otimizado. O setor automotivo tem se caracterizado, nos últimos anos, pela sazonalidade da demanda, em certos momentos muito alta e, em

outros, muito baixa. Só grandes prestadores de serviços logísticos muito estruturados, com solidez financeira e flexibilidade operacional podem suportar estes momentos de forte aceleração e de recuo brusco”, afirma Fernando Antonio Simões, presidente da JSL (Fone: 11 2377.7000).

A estrutura de trabalho das montadoras sofreu alterações com esse aumento de vendas automotivas e os Operadores Logísticos e as transportadoras precisaram se adaptar a esta circunstância. De acordo com Munhoz, da DVA Express, os fabricantes, na maioria, passaram a operar em três turnos. “Os Operadores Logísticos tiveram que se adaptar a esta situação e os reflexos foram diretos no aumento da exigência de prazos de entrega cada vez mais curtos, para atender à expectativa dos consumidores, já que a compra de um veículo tem



um elevado componente emocional”, avalia. Já para Cunha, da Brasilmaxi, tornou-se necessário maior desempenho na melhoria para o atendimento dos processos, como milk-run e Just in Time, por parte dos Operadores Logísticos e das indústrias de fornecimento. “O aumento da demanda trouxe a necessidade de investimentos em novos CDs, na melhoria de processos, tecnologia e infraestrutura de frota para suportar a necessidade do mercado. Por outro lado, os preços ficaram defasados, tor-

nando algumas operações economicamente inviáveis”, continua Odair Bernardi, gerente nacional de vendas da MTR Transportes (Fone: 47 3321.2100).

“Com a possibilidade de importação de veículos montados, surgiu a importação realizada por pessoa física, algo que não era muito comum. Estas operações são novas, também, para a fiscalização – Receita Federal – e isto gerou algum desconforto nos clientes, pois o tempo de liberação desta carga ficou maior em algumas regiões do

POR ESSA NINGUÉM ESPERAVA. É IMPERDÍVEL!

Só mesmo a **CLARK**, uma empresa pioneira, poderia lançar essa grande ação inédita no mercado.

**Compre Clark e ganhe*
as peças + lubrificantes
consumidos nas revisões
na período de garantia (2.000 horas ou 1 ano).**



* Consulte seu distribuidor Clark para as condições desta campanha. Válida até: 31/10/2012.

Atendimento em 100% do território nacional.

AESA - GDE - SÃO PAULO - ABC
BAIXADA SANTISTA - (11) 3488.1466

DINÂMICA - RO - AC
(69) 3535.5490 / (68) 3221.1157

LVM - AM - RR - (92) 3236.1455

STOCKMANS - RS - SC
(54) 3242.1091 / (51) 3475.6557

ALPHAQUIP - GDE - SÃO PAULO
OSASCO - BARUERI - (11) 4198.3553

FORMAQUINAS - CE - PI
(85) 3474.3819

MAPEL - VALE DO PARAÍBA
INTERIOR DE SP - GDE - SÃO PAULO
(19) 3278.1822 / (11) 3642.1100

TECNOESTE - MT - MS
(67) 3045.6088 / (65) 3661.0661

DAFONTE - PE - RN - PB - AL
(81) 3087.0266 / (83) 3232.3500

GIRÊS - MT - MS
(67) 3045.6088 / (65) 3661.0661

NOVA FASE - PR - SC
(41) 3344.4988 / (43) 3339.3046
(47) 3424.0041

TRATOMASTER - BA - SE
(71) 3291.7200 / (79) 2107.9898

TRATOMAQ - PA - AP - MA
(91) 3342.4400 / (98) 3248.1769

TRACBEL - MG - ES - RJ - GO - DF - TO
0800.200.1000

CLARK
THE FORKLIFT

www.clarkempilhadeiras.com.br



Bernardi, da MTR Transportes: o crescimento da importação aumentou o movimento nos portos, forçando investimentos em CDs e operações portuárias

país. Como em todo novo processo, foi necessário um período de adaptação da RFB para a normalização dos prazos para a liberação dos veículos. Para o caso de veículos CKD - Complete Knock-Down, houve necessidade, por parte das montadoras, de melhoria na assertividade das programações, pois com a diversidade de modelos e velocidade de lançamentos, reduz-se a margem de erro, tanto das montadoras, quanto dos Operadores. Outra mudança vantajosa é o agrupamento do estoque no pátio seguindo o critério de lote de fabricação”, explica Paulo, da Libra Logística.

As movimentações trazidas pelo cenário econômico foram tão grandes que, segundo Josana, da Transportadora Sulista, muitos fornecedores nacionais não conseguem suprir a demanda atual da indústria por não terem se preparado para este crescimento, sequer adaptando suas fábricas.

“O aumento nas vendas de veículos, como era esperado, exigiu maior quantidade de trabalho, pois as estimativas feitas pelas montadoras de automóveis e pela própria Anfavea contemplavam um mercado desse tamanho: cerca de 3,6 milhões de automóveis vendidos no ano. Considerando que as operações estão muito bem estruturadas, o aumento do

Man Latin America destaca resultados em segurança do trabalho da Meritor em Resende, RJ

A Meritor do Brasil (Fone: 0800 555.530), fornecedora de eixos e sistemas para o drivetrain de veículos comerciais na América do Sul, recebeu de um dos seus principais clientes, a MAN Latin America (Fone: 0800 019.3333), destaque por conta do trabalho desenvolvido dentro do Consórcio Modular, um conjunto de fornecedores que trabalham em prol da produção de veículos da montadora.

Os resultados positivos foram conquistados por meio de uma análise realizada por engenheiros da matriz norte-americana, em que a unidade da Meritor instalada dentro do Consórcio Modular da MAN Latin America, na cidade de Resende, RJ, foi apontada como a planta de maior pontuação em relação à segurança do trabalho, dentre as demais empresas do grupo Meritor. “No dia 22 de setembro completamos quatro anos sem acidentes com afastamento, sendo que nosso último recorde foi de oito anos. O objetivo é continuarmos sendo

volume exigiu mais trabalho sem, contudo, complicar as operações. Infelizmente, o que mais tem ‘complicado’ o setor logístico nas operações automotivas são greves e/ou operações ‘padrão’, que complicam a importação e exportação de veículos e peças, além das paralisações dos motoristas do transporte de carga, em face da lei que regulamenta a função do motorista”, avalia Guedes, da Veloce Logística.

Apesar do crescimento das vendas, há quem diga que as operações logísticas para este setor não mudaram em grande escala com a redução do IPI e o crédito fácil. Entre os que seguem esta opinião está Yuri Maleski, CEO da BBC Transportes (Fone: 41 3643.2950). Segundo ele, a logística, basicamente, não foi alterada

referência em ambiente seguro para trabalhar, cujo nosso lema é: Integridade para nós é um valor”, ressalta Valdir Urbaneja, gerente da Meritor na planta de Resende. Desde o início deste processo no Consórcio Modular, a sistemista registrou uma redução de mais de 90% nos índices de acidentes. “Desenvolvemos um trabalho intensivo de conscientização e prevenção com diversas atividades que nos possibilitaram evidenciar, em números, a nossa preocupação com esses pilares de saúde, segurança e meio ambiente”, afirma Urbaneja. Reuniões internas e trabalhos de conscientização em relação ao uso de itens de segurança e práticas para a prevenção de acidentes são feitas diariamente. “A informação é a melhor ferramenta, pois com essas conversas diárias, onde analisamos os feitos do dia anterior e planejamos as ações do dia seguinte, podemos corrigir as falhas antes mesmo que aconteça algum incidente”, finaliza.

com estas medidas porque a que atende o setor automotivo já está bastante consolidada no mercado, e toda a cadeia já opera no limite da eficiência. Jonas Spina Borlenghi, diretor executivo da Intermodal Brasil Logística (Fone: 11 2696.2230), também acredita que os aumentos na demanda não impactam no volume transportado e armazenado.

IMPORTAÇÕES

O aumento ou a queda das importações do setor automotivo também têm influência direta nas atuações dos Operadores Logísticos e transportadoras do setor, seja para aqueles que atuam com cargas de veículos completos ou no mercado de peças de reposição.

No caso das peças de reposição, as importações possuem um gran-

de impacto, tendo em vista que, legalmente, as marcas estrangeiras têm a obrigação de manter estoques seguros e eficiência mínima na distribuição de encomendas em todo território nacional, como explica Lumare Júnior, da Braspress. Esse fator gera efeitos nas demandas de logística de armazenamento desse mercado.

Para Pavan, da Célere, a abertura do mercado nacional para os veículos importados foi o principal vetor para o desenvolvimento da logística automotiva, já que obrigou as montadoras nacionais a buscarem ganhos de eficiência, de produtividade e de qualidade dos produtos oferecidos para o consumidor brasileiro. “Sem dúvida alguma, isto trouxe reflexos na logística do setor, que teve que se adequar, atualizar e investir para atender à nova realidade do mercado”, afirma, seguido por Claudia, da DB Schenker: “o aumento da importação, principalmente de veículos procedentes da Ásia, obrigou as montadoras locais a buscarem a redução dos custos de produção. O governo brasileiro lançou pacotes de incentivo para produção nacional, mas, mesmo assim, muitos dos fornecedores de peças têm buscado fornecedores mais competitivos na Índia e China”.

Roberto Alves, CEO-diretor da Maxitrans Transportes & Logística Internacional (Fone 11 3685.2786), acredita que, em função da isenção do IPI, novas marcas ingressaram no país e concorrem em igualdade com as nacionais, sendo que algumas chegam, inclusive, a oferecer melhor qualidade e preço. Coube à logística administrar alguns deslizes sucessos na importação, adaptando as operações aos problemas de infraestrutura conhecidos do país. “Com o aumento das importações de carros montados, foi necessária a criação de novos serviços que até então não tínhamos:

pátio de manobra de veículos (com contratação de profissionais para execução de manobras), além de controle muito maior das operações, pois o aumento da quantidade de veículos trouxe, também, maior diversidade de modelos e cores”, continua Paulo, da Libra Logística.

As operações portuárias também receberam atenção em função das importações brasileiras. Isso porque o movimento nos portos do país aumentou em grande escala. Segundo Bernardi, da MTR Transportes, “o aumento das importações fez com que o movimento dos portos brasileiros aumentasse, forçando investimentos em operações logísticas envolvendo CDs e operações portuárias em várias regiões do Brasil”. Para Munhoz, da DVA Express, “o aumento da demanda do setor de automação exigiu que os Operadores Logis-



Bacelar, da ID Logistics, para o setor automotivo relacionado a veículos de grande porte, caminhões, este ano representou uma estagnação no mercado

ticos e empresas de transportes que militam no segmento operassem com absoluta integração de todos os sistemas. É imprescindível exercer um pleno controle das atividades operativas desde os portos ou aeroportos de origem até a chegada do produto

acabado e/ou peças e componentes para o cumprimento de prazos de entrega que atendam às exigências cada vez mais importantes dos consumidores finais”.

Segundo Guedes, da Veloce, para os OLs que trabalham com o inbound não houve muita alteração, já que a produção de veículos está dentro dos limites esperados. No entanto, para quem trabalha com o outbound, a importação de veículos aumentou o nível de operações nos portos e nas transferências desses veículos para as fábricas. Mas, como as operações estão muito bem estruturadas, o aumento na demanda por esse serviço não causou problemas maiores. “Há que se considerar, entretanto, que, como a oferta de transporte rodoviário de carga no Brasil está definida e consolidada, o aumento de demanda, em face do aumento do mercado interno

brasileiro, do comércio exterior e do aumento das distâncias percorridas – foram incorporadas, nos mercados produtores e consumidores, regiões mais distantes –, gerou uma razoável pressão sobre os preços do transporte e, consequentemente, dificuldades na contratação desses serviços”, afirma

Apesar do aumento nas importações do setor automotivo, o segmento de grande porte, como caminhões, ficou estagnado, explica Rodrigo Bacelar, gerente de desenvolvimento comercial e marketing da ID Logistics (Fone: 11 3809.3416). “Para o setor automotivo relacionado a veículos de grande porte, caminhões, este ano representou uma estagnação. As importações estão mais focadas em partes e peças do que nos próprios veículos que, na sua maioria, são montados no Brasil.”

Para cada tipo de operação, o equipamento certo com o melhor pacote de produtos e serviços.

MAPEL

Qualidade que você conhece com a inovação que você nunca viu.



 www.mapelnet.com.br

- Locação
- Manutenção
- Peças genuínas
- Venda e pós-venda de equipamentos

Matriz: Av. Ralphe Leite de Barros, 495 - CEP 13040 020 Jd. do Trevo - Fone: (19) 3278-1822 - Campinas - SP

Filial: Rua Fortunato Ferraz, 1196 - CEP 05093 000 - Vila Anastácio - Fone: (11) 3642-1100 São Paulo - SP

Filial: Rua Gabriel, 597 - Rod. Washington Luiz, km 167,5 - CEP 13510 000 - Jd. Bom Sucesso - Fone: (19) 3545-3830 - Santa Gertrudes - SP

Postos de Serviços: Marília - Ribeirão Preto - São José do Rio Preto

As melhores marcas:

 Pala Trans

 AUSA

 CLARK
THE FORKLIFT

Distribuidor autorizado



AS PRÓXIMAS TENDÊNCIAS

Dentro de todo o panorama do mercado automotivo no último ano apresentado por esta matéria especial, os entrevistados listam uma série de tendências que devem seguir nos próximos anos e representaram grande importância para o segmento. Dentre elas, especialização, investimentos em Centros de Distribuição e mão-de-obra ganham destaque.

Segundo Simões, da JSL, há uma tendência das montadoras em realizar mais compras no modelo Free on Board – FOB, em que as indústrias optam por contratar diretamente o serviço de transporte que levará o insumo à fábrica, e não deixar isso a cargo de seus fornecedores. Essa ação tem o objetivo de obter melhor controle do fluxo de veículos que chegam até as plantas e facilitar a gestão do material movimentado, além de aumentar os ganhos de escala na contratação de Operadores Logísticos. “Essa tendência, com certeza, exigirá operadores qualificados que ofereçam alta credibilidade e confiança para seus clientes”, ressalta.

Diante do forte aquecimento da economia, com o pacote de incentivos do governo federal, como a redução do IPI, a tendência é que esse mercado continue aquecido, mesmo em caso de encerramento desses estímulos, pois haverá a necessidade de suprir a demanda das peças de reposição, é o que avalia Cunha, da Brasilmaxi Logística. Por isso, os Operadores Logísticos e as transportadoras devem estar atentos ao movimento de mercado, principalmente com o foco ascendente do Brasil no cenário econômico mundial. “Cada vez mais novas empresas do segmento automotivo estarão se instalando no Brasil e os Operadores Logísticos e as transportadoras devem estar preocupados com a especialização, padronização de processos e capacitação de profissionais voltados a atender



Simões, da JSL: “só grandes prestadores de serviço, com solidez financeira e flexibilidade operacional, suportam a aceleração e o recuo repentinos do setor”



Sarti, da Penske: “assim que a montadora contrata um parceiro logístico especializado, passa a ter mais liberdade para focar em sua atividade principal”

às exigências desse segmento em franca expansão”, alega. Sarti, da Penske, também acredita que a tendência é a entrada de novos concorrentes no mercado, o que aumenta a demanda por Operadores Logísticos preparados. “Por isso, os Operadores vêm agregando cada vez mais serviços às operações”, afirma.

Na mesma direção continua Bernardi, da MTR Transportes. Para ele a tendência é o aumento na quantidade de itens e modelos com a instalação de novas fábricas e a entrada de novas marcas no Brasil. Além disso, também deverá haver o aumento da demanda, uma vez que o mercado brasileiro

tem enorme potencial de crescimento. “Enquanto nos Estados Unidos e na Europa a média é de 1,2 a 1,5 habitantes por veículo, no Brasil esta relação é de 6 habitantes por veículo”, contabiliza.

Pavan, da Célebre, avalia que o setor automotivo brasileiro sofreu uma grande transformação desde a abertura de mercado, estabelecida no governo Collor. O significativo aumento na variedade de marcas, modelos e versões, disponibilizados para o consumidor brasileiro, resultou no incremento da complexidade da cadeia logística e das estruturas física e tecnológica. “Neste mercado muito competitivo e nivelado em termos de produto, preço e tecnologia, os fabricantes têm procurado se diferenciar pela qualidade dos serviços de pós-venda, basicamente representados por maior disponibilidade e menor tempo de atendimento. Para a otimização desses indicadores, temos observado investimentos, dentre outros, em grandes CDs de peças e acessórios e em soluções para a gestão eficiente do transporte”, afirma, seguido por Paulo, da Libra Logística: “haverá a criação de Centros de Distribuição para peças e partes de veículos que, agora montados no Brasil, necessitam de manutenção. Veremos, também, a valori-

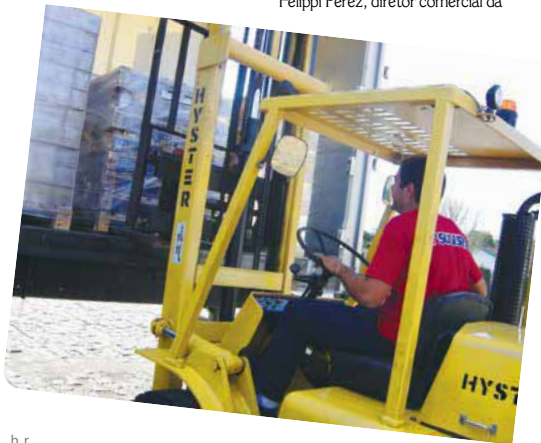
zação da informação e controle das operações e a manutenção de estoques próximos às fábricas”.

O diretor comercial da Braspress Transportes Urgentes é confiante no setor. Como ele afirma, a logística vai explodir no Brasil e o segmento de autopeças vai se destacar neste contexto, pois gerará cada vez mais fluxo e precisará, ainda mais, de serviços especializados para fazer frente às novas necessidades que surgirão.

“Haverá maior fidelização das montadoras e outros contratantes de transporte do setor com seu Operador, pois as soluções para a cadeia automotiva exigem planejamento e investimentos específicos. A tendência é que cada vez mais os Operadores e as transportadoras se especializem nestas operações, fazendo com que os clientes precisem de contratos de longo prazo”, explica Geraldo José Fernandes Córrea, diretor comercial da Mira Transportes (Fone: 11 2142.9000).

Para Sarti, da Penske, a terciarização também é um dos focos. “A partir do momento em que uma montadora contrata um parceiro logístico que seja expert no assunto, ela tem mais liberdade de focar em sua atividade principal, ou seja, desenvolver veículos com alta tecnologia e qualidade”.

Em relação aos processos, Felippi Perez, diretor comercial da





Côrrea, da Mira: as soluções para a cadeia automotiva exigem planejamento e investimentos específicos, levando à fidelização das montadoras com seu OL

Keepers Logística ATS (Fone: 11 4151.9030), nota as montadoras trabalhando no sistema Just in Time, com as operações cada vez mais rápidas e que necessitam de mais qualidade. "Acredito no aumento dos processos de milk-run e na adaptação de

transportadoras para atender a essas necessidades", avalia.

Guedes, da Veloce, também acredita que a tendência é aumentar os níveis de terceirização dessas operações. Atividades logísticas ou de Supply Chain mais complexas deverão fazer parte do portfólio do Operador Logístico moderno. Segundo ele, atividades como transporte e distribuição, nacional e internacional, inclusive logística reversa, armazenagem e Centros de Distribuição – através do "built to suit" –, logística interna e montagem – assembly –, operações portuárias, aduaneiras e de comércio exterior, suporte tributário, considerando a complexidade dos tributos brasileiros e internacionais e as oportunidades de benefícios econômicos existentes, fornecimento de equipamentos e estruturas operacionais, sempre através de programas de relacionamento cada vez mais transparentes e objetivos,

também são tendência mundial. "Com isso, os OLs deverão estar preparados para oferecer, a seus clientes, conhecimento e acesso rápido a profissionais, processos e tecnologia, serviços personalizados e que criem valor, disponibilidade de recursos, programas efetivos e permanentes de melhoria contínua, cuidados especiais com o meio ambiente e, quando do processo de terceirização, planos de ação claros e detalhados, tanto na implantação como na execução das atividades logísticas, aliados a planos de comunicação que criem clima de confiança mútua", explica.

Para Claudia, da DB Schenker, dentro do segmento comercial, no caso de ônibus e caminhão, a adequação às regras atuais do governo com relação ao novo combustível Euro 5 e ao aditivo Arla 32 serão os focos. Já no segmento de passageiros, existe um

aumento da concorrência asiática, que exige modelos mais leves, mais sofisticados tecnologicamente, com custo de produção menor e marketing agressivo na briga entre as montadoras por uma fatia maior de mercado.

"Não existe segredo para atuar neste segmento. Acredito que todos os Operadores Logísticos que querem obter sucesso nas operações vão precisar cada vez mais entender as sucessivas mudanças que o produto que resulta desta operação passa. E, com isso, buscar estabelecer, por meio de um eficaz desenvolvimento de processos, soluções customizadas e diferenciadas que posteriormente são integradas ao ambiente da operação, contribuindo, assim, para que todos os processos se tornem ainda mais otimizados e satisfaçam toda a cadeia automotiva envolvida", conclui Panzan Júnior, da Jundiá Logística e Transporte.

Economia e qualidade na movimentação de carga.



R17 Active
Capacidade de carga 1,7 ton



T20SP
Capacidade de carga 2,0 ton



H25
Capacidade de carga 2,5 ton

Linde Material Handling

Linde

Solicite a visita de um de nossos representantes:

Assistência Técnica em todo o território nacional!

Linde Empilhadeiras

Rua Victorino, 134 - Barueri - SP - Brasil comercial@linde-mh.com.br

www.linde-mh.com.br

Tel.: (11) 3604-4755

Guia de Operadores Logísticos e Transportadores no Setor Automotivo

Perfil da empresa	BBC Transportes	Brasiliense Cargo	Brasilmáxi Logística	Braspess	Célere Intralógica
Telefone	1 3643.2950	19 2102.4900	11 2889.6100	11 2188.9000	11 5670.5670
Transportadora (T) ou Operador Logístico (OL)?	T	T	OL	T	OL
Estrutura					
Localização da matriz	Araucária, PR	Campinas, SP	São Paulo, SP	São Paulo, SP	São Paulo, SP
Número de filiais e Estados onde estão localizadas	5: PR, SP, SC, ES, BA	3: SP, PR, RJ	11: SP (7), RJ (2), GO, MT	107 filiais em todo o Brasil	n.i.
Quantidade de CDs e Estados onde estão localizados	2: SP, PR	3: SP, PR, RJ	3: SP, RJ	107 em todo o Brasil	n.i.
Regiões atendidas	Sul, Sudeste, Nordeste	Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba	Brasil inteiro na carga completa; São Paulo capital e Rio de Janeiro capital para distribuição	Todo o território nacional	Todo o território nacional
Serviços Oferecidos					
Especialidades de transportes (de uma forma geral)	Transporte de contêineres	Autopeças; eletrônicos; refrigerados; produtos farmacêuticos/medicamentos; cosméticos; químicos/perigosos	Transporte de CNTR; lotação; distribuição	Transporte de encomendas	Gestão de expedição e transportes
Serviços agregados aos transportes (de uma forma geral)	n.i.	Armazenagem	Intralógica; cross-docking; armazéns gerais; terminal de contêineres	Rodoviário; rodo-aéreo	Logística in-house
Principais clientes no setor automotivo	Hyundai Motor Brasil; Glovis Brasil Logística; Jtket Automotiva Brasil; Inergy Automotive System	Volkswagen; Cummins; Bosch Rexroth	Scania; Volkswagen; Honda	n.i.	Grupo Fiat (Iveco e CNH); Sabó
Operação					
Total veículos frota própria	45	142	171	1.200	n.i.
Total veículos frota agregada	70	8	117	1.000	n.i.
Frota rastreada?	Sim	Sim	Sim	Sim	n.i.
Tecnologias usadas no rastreamento	Jabur; Onixsat	Autotrac	Omnilink; Autotrac; Ituran	Omnilink; Sighra	n.i.
Tecnologias utilizadas nas outras operações executadas pela empresa	n.i.	WebLogística - Todas as etapas são rastreadas, permitindo a medição do tempo gasto, sendo possível a identificação de gargalos	WMS; CMS; TMS	SORTER – Sistema Automatizado de Encomendas na filial São Paulo, na filial Rio de Janeiro e no CAOB Tamboré, SP	WMS; TMS; PMP; simulador
Serviços diferenciados oferecidos exclusivamente para o setor automotivo	Transporte em regime de trânsito aduaneiro	Transporte; armazenagem	n.i.	n.i.	Gestão de expedição e transportes
Equipamentos/acessórios específicos para atuação no setor automotivo	Semirreboques porta-contêineres	Motoristas utilizam celular com software específico, além de leitor de código de barras que informa em tempo real o status do processo; nas plataformas, é usado o HHP 9500, com leitor de código de barras, scanner fotográfico e tecnologia GPRS; tecnologia de envio de informações em tempo real; no momento da entrega da mercadoria, o cliente recebe um e-mail automático informando a conclusão do processo; veículos com suspensão a ar	Veículo Double Deck	n.i.	Paletes; transpaletes; empilhadeiras

Legenda: n. i. = Não Informado; n. a. = Não se Aplica

TODOS OS PRODUTOS

 TECNOLOGIA QUE ELEVA
marksell

EM ATÉ

12X*

 PLATAFORMAS ELEVATÓRIAS
 NIVELADORAS DE DOCA
 DOCA MÓVEL DE CARGA
 E MUITO MAIS.


* SUJEITO A APROVAÇÃO DE CRÉDITO.

 AQUI VOCÊ ENCONTRA SOLUÇÕES
 PARA SUAS DIFICULDADES
 DE CARGA E DESCARGA.

 PARA MAIORES
 INFORMAÇÕES CONSULTE-NOS
55 11 4789 3690
www.marksell.com.br

	DB Schenker	DVA Express	Expresso Jundiá	Expresso Mirassol
	11 3318.9200	11 2319.2000	11 2152.6000	11 2141.1211
	OL	T	T e OL	T e OL
Estrutura				
	São Paulo, SP	São Paulo, SP	Jundiá, SP	Guarulhos, SP
	10: SP (5), RJ, SC, PR (2), RS	SP, RJ, PR, SC, RS, MAO	43: SP, RJ, PR, SC, RS, ES	SP, RJ, MG, PR, SC, RS, MS, MT, GO, DF, ES, BA, PE
	n.a.	SP, RJ, PR, SC, RS, MAO	43: SP, RJ, PR, SC, RS, ES	5: SP (3), PR, RS
	Todo o território nacional	Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul	Sul, Sudeste	Todo Território Nacional, com foco nas regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste, Nordeste
Serviços Oferecidos				
	Marítimo; aéreo; rodoviário	Distribuição porta a porta em prazos de 24/48 horas	Cargas secas fracionadas (LTL); lotação (FTL)	Cargas completas; cargas itinerantes
	Desembarço aduaneiro; seguros; serviços logísticos	Sistema on-line de consultas sobre a situação de cada operação	Armazenagem; gestão de estoques; montagem de kits; etiquetagem; embalagens especiais; serviços in company	Armazenagem, recebimento e expedição; planejamento; sequenciamento; preparação de kits; distribuição planejada; cross-docking, JIT; Kanban, milk-run
	ZF; Caterpillar; John Deere	n.i.	Informação não autorizada	VWB; MBB; Scania; MAN; Iveco; Cummins; Bridgeston; John Deere
Operação				
	n.a.	60	670	475
	n.a.	200	450	420
	Sim	Sim	Sim	Sim
	Satélite; celular	Omnilink	Omnilink; Autotrac	GRPS (híbrido); telefonia móvel
	n.a.	n.i.	ERP; TMS; WMS	TMS; WMS; LOGIS; TOTVS; Link Embratel
	Mundialmente dispõe de um time de profissionais especializados no manuseio e documentação requerida para este segmento; no Brasil, uma equipe de desembarço altamente qualificado e dedicado às exigências deste mercado	n.i.	Armazenagem; gestão de estoques; montagem de kits; etiquetagem; embalagens especiais; serviços in company	Centro de consolidação; milk-run; Kanban; JIT; transporte de contêineres; gestão de embalagens; locação de equipamentos; armazém
	Contêiner de alumínio para transporte de protótipos e veículos especiais	n.i.	Empilhadeiras; paletéis; gaiolas cross-docking; veículos VUC	Stackers e top loaders para movimentação de CTN; plataformas hidráulicas para distribuição planejada; carretas double-deck; sistemas modulares para armazenagem; veículos rodotrem

Guia de Operadores Logísticos e Transportadores no Setor Automotivo

Perfil da empresa	Expresso Nepomuceno	Fassina Armazéns Gerais	Grupo TPC
Telefone	35 3694.9900	13 3298.3000	11 3572.1700
Transportadora (T) ou Operador Logístico (OL)?	OL	OL	OL
Estrutura			
Localização da matriz	Lavras, MG	Santos, SP	Salvador, BA
Número de filiais e Estados onde estão localizadas	14: SP, MG, PR, RS, BA, RJ, PE, PR, ES, MS	5: SP	18: BA (4), SE, SP (4), RS, DF, MT (2), PA, MG, GO, MA, REC
Quantidade de CDs e Estados onde estão localizados	4: MG, SP, BA, RS, PR	1: SP	18: SE, SP (4), BA (4), RS, PA, MA, UDI, DF, REC, GYN, SJK, RIO, 4 Bases Avançadas: RO, RR, MT, MS
Regiões atendidas	Sudeste, Sul, Nordeste	Sul, Sudeste	Todo o território nacional
Serviços Oferecidos			
Especialidades de transportes (de uma forma geral)	Automotivo; florestal; sucroalcooleiro; siderurgia	Rodoviário de carga geral e contêiner	Gestão de transporte multimodal; distribuição fracionada (B2C, B2B); transporte de transferência
Serviços agregados aos transportes (de uma forma geral)	Logística interna; locação de equipamento e veículos	Consolidação/ desconsolidação; embalagens; armazenagem; reparo de contêiner	Logística geral (gestão de Centros de Distribuição e transporte); logística in-plant; logística reversa; portuária; logística de óleo, gás e meio ambiente; logística internacional
Principais clientes no setor automotivo	Ford; Renault; Volvo; MMarelli; Cooper; Bosch; Lear; JCI	Caoa; Chery Brasil; Daimlerchrysler do Brasil; Facchini; Fiat Automóveis; Ford Motor; Hyundai Motor; International; Iveco; MAN Latin America; Nissan do Brasil; Volvo do Brasil	Ford
Operação			
Total veículos frota própria	1400	580	0
Total veículos frota agregada	400	240	120
Frota rastreada?	Sim	Sim	Sim
Tecnologias usadas no rastreamento	Onixsat	Omnilink	Ituran; Maxtrack
Tecnologias utilizadas nas outras operações executadas pela empresa	Enalta; Panorama	TMS; WMS; Proteus	Softwares de simulação e otimização; WMS; YMS (Yard Management System – Gerenciamento pátio de veículos); TMS; ERP; rastreamento (consulta de serviços pela internet); baixa Wap (consulta de serviço por celular)
Serviços diferenciados oferecidos exclusivamente para o setor automotivo	Projetos e execução de Milk-run; gestão de almoxarifado e expedição	Terminais REDEX; CD em SBC; Filiais nos Aeroportos (GRU e VCP)	Planejamento operacional; inspeção de veículos; desembarço aduaneiro (exportação e importação); atracação/desatracação de navios; operação portuária: embarque (exportação); operação portuária: desembarque (importação); operações de bordo; amarração dos veículos; movimentação e parqueamento; gerenciamento e controle de estoque; testes de ruídos; aplicação de wrap guard; movimentação de unidades not ok; vigilância patrimonial; coleta de veículos faturados; expedição junto às transportadoras
Equipamentos/acessórios específicos para atuação no setor automotivo	Sider	Equipamentos reach stackers	n.i.

Legenda: n. i. = Não Informado; n. a. = Não se Aplica

	ID Logistics	Intermodal Brasil Logística	JSL
	11 3809.3400	11 2696.2230	11 2377.7000
	OL	T e OL	OL
Estrutura			
	Osasco, SP	Guarulhos, SP	Mogi das Cruzes, SP
	27: SP, RJ, ES, MG, DF, PA	3: SP, RJ, AM	139 filiais em 16 estados brasileiros (RS, SC, PR, SP, RJ, MG, ES, BA, AL, SE, PE, MS, MT, TO, PA, AM) e em outros quatro países da América Latina (Argentina, Chile, Uruguai e Venezuela)
	3: SP, RJ, DF	3: SP, RJ, AM	14 Centros de Distribuição no Brasil (RJ, MG, BA, PE) e 1 Centro Logístico Intermodal (SP)
	Todo o território nacional	Todo o território nacional	Todo o território nacional
Serviços Oferecidos			
	Transporte rodoviário nas modalidades (FTL), distribuição urbana, milk-run	Transporte aéreo e rodoviário	Automotivo; papel e celulose; energia; mineração e siderurgia; agroindústria; alimentos e bebidas, químico e petroquímico
	Gestão de transporte (célula de pilotagem incluindo gerenciamento de KPIs, conferência de frete, order tracking)	Armazenagem; distribuição	Atua sob 4 principais linhas de negócios: serviços dedicados à cadeia de suprimentos; gestão e terceirização de frotas; transporte de passageiros; transporte de carga geral
	MWM; Meritor	n.i.	Volkswagen; MAN; Ford; Mercedes; Toyota; Honda; GM; Volvo; Caterpillar; Cummins; Behr; Benteler; Bridgestone; Denso; Jtekt Automotiva; KSPG Automotivo; TRW
Operação			
	-	93	32,6 mil ativos entre caminhões, carretas, ônibus, veículos leves, máquinas e implementos.
	100	130	n. i.
	Sim	Sim	Sim
	(Autotrac; Jabursat; Sascar; Omnilink)	Autotrac	Diversas
	TMS; WMS; portal Web; roteirizador; ERP; mobile tracking	Sislog; ESL	Diversas
	Transbordo de embalagem	n.i.	Consultoria em processos logísticos; centros de consolidação de cargas; programação diária de coletas com otimização dos veículos; parceira com fornecedores no desenvolvimento de veículos de carga especial voltados ao segmento automotivo
	Gerenciamento específico de estoque com acompanhamento de lote – RFID	n.i.	Rodotrem light – combinação veicular de carga desenvolvida com otimização na capacidade de carregamento, altura interna 9,6% maior em relação a carretas retas, base estrutural mais leve e outros elementos que oferecem condição para transportar o volume de duas carretas normais, de embalagens comuns ao segmento, com apenas um cavalo mecânico

AH!

Alugue **Hyundai**



HYUNDAI

Empilhadeiras
GLP · Elétrica · Diesel

coparts

11 2633-4000

www.coparts.com.br

Paletrans



é na
PIAZZA

Vendas e
locação de
empilhadeiras
e transpaletes
manuais e
elétricos



11 2954-8544

www.piazzaempilhadeiras.com.br
(com loja virtual)

Guia de Operadores Logísticos e Transportadores no Setor Automotivo

Perfil da empresa	Keepers Logística	Kuehne + Nagel	Libra Logística	Maxitrans
Telefone	11 4151.9030	11 3037.3300	11 3563.3600	11 3685.2786
Transportadora (T) ou Operador Logístico (OL)?	OL	OL	OL	T e OL
Estrutura				
Localização da matriz	São Paulo, SP	São Paulo, SP	São Paulo, SP	Osasco, SP
Número de filiais e Estados onde estão localizadas	1	Mais de 30 localidades (filiais, armazéns, home offices, in-houses) em mais de 10 estados	4: SP (3), MG	1: Argentina
Quantidade de CDs e Estados onde estão localizados	3: SP, RJ	5: RS, SP, PR	4: SP (3), MG	1: SP
Regiões atendidas	Todo o território nacional	Todo o território nacional	Todo o território nacional	São Paulo, Buenos Aires – Argentina
Serviços Oferecidos				
Especialidades de transportes (de uma forma geral)	Carga seca fracionada	Transporte aéreo, marítimo, rodoviário	Ferrovário, rodoviário, aeroviário	Carga LTL - fracionado
Serviços agregados aos transportes (de uma forma geral)	Armazenagem; manuseio; teste; etiquetagem	Supply Chain Management; corretagem de seguros; desembaraço aduaneiro; logística de armazenagem; soluções de TI; logística de perecíveis; projetos; logística para segmentos-chave, como: aeroespacial, automotivo, bens de consumo, de tecnologia, industrial, químico, de petróleo e energia, varejista, farmacêutico e cuidados com a saúde	Informação on-line; finalização da cadeia completa com infraestrutura de armazéns	Gestão/administração logística
Principais clientes no setor automotivo	Peças e componentes	Informação confidencial	Informação não autorizada	Affinia; Comercial Jahu; Soc. Toyota Tsusho
Operação				
Total veículos frota própria	50	80	0	8
Total veículos frota agregada	50	300	0	20
Frota rastreada?	Sim	Sim	Sim	Sim
Tecnologias usadas no rastreamento	Tracker	Autotrac; Jabursat	Satélite; roteirizadores	Autotrac; Sascar; Jabursat
Tecnologias utilizadas nas outras operações executadas pela empresa	WMS; RFI; TMS	Em alguns casos, usam o Sascar como segunda opção em localizador	HUB (Info on-line para cliente); RFID; código de barras; radiofrequência	ERP; telemetria; administração nas nuvens
Serviços diferenciados oferecidos exclusivamente para o setor automotivo	Testes de componentes; atendimento do milk-run	Equipes especializadas; soluções em embalagens; consolidação de cargas; transporte nacional e internacional; serviços de armazenagem e desembaraço aduaneiro para diversos regimes automotivos	Pátio para armazenagem de veículos; controle de informações muito específico, como inclusão de nr. de lote de fábrica e nr. de processo, para que estejam alinhadas com os processos do fabricante; destacam profissionais para tratar exclusivamente das operações automobilísticas, sendo estes especialistas internos	Consolidação de carga (autopeças); transporte em veículos saída semanal Brasil x Argentina
Equipamentos/acessórios específicos para atuação no setor automotivo	Contenedores plásticos; máquinas de embalar peças; sala de teste anti-estática	n.i.	Para o caso de veículos CKD - Complete Knock-Down, não foi necessária a utilização de equipamentos específicos, apenas um controle muito maior. Para o caso de veículos já montados, foi necessária a contratação e preparação de profissionais para manobras, com orientação quanto à forma de disposição dos veículos no pátio	Doble-deck sider; siders de 15 metros; truck siders de 10 metros

Legenda: n. i. = Não Informado; n. a. = Não se Aplica

	Mira Transportes	MTR Transportes	Penske Logistics
	11 2142.9000	47 3321.2100	11 3738.8200
	T	T e OL	OL
Estrutura			
	São Paulo, SP	Blumenau, SC	São Paulo, SP
	30: SP, MG, RJ, DF, GO, MT, MS, SC, PR, AC, AM, RO, RR, PA, TO	20: RJ, SP, PR, SC, RS	10: AM, PE, BA, SP (6), PR
	8: SP (2), RJ, SC, MS, MT, DF, GO	7 hubs	12: MG, PE, BA, SP, PR
	Centro-Oeste, Norte	Sul, Sudeste	Todo o território nacional
Serviços Oferecidos			
	Carga geral; carga expressa	Transporte fracionado	Rodoviário; aéreo; cabotagem
	Armazenagem; controle de estoque; embalagem; gerenciamento de transportes; paletização; cross-docking; logística reversa; desenvolvimento de projetos; distribuição	Operações logísticas integradas	Suprimento; coordenação; distribuição; porta a porta; transferência; milk-run; gerenciamento intermodal; armazenagem; controle de estoque; embalagem; montagem de kits e conjuntos; gerenciamento de terceiros; paletização; cross-docking; JIT; importação; exportação; desembaraço aduaneiro; logística reversa; suporte fiscal; desenvolvimento de projetos; monitoramento de desempenho
	General Motors; Magneti Marelli	n.i.	Ford; Harley Davidson; Bridgestone
Operação			
	505	229	0
	n.i.	250	1.500
	Sim	Sim	Sim
	Omnalink; Autotrac	GPRS; GSM	Rastreadores por satélite e celular
	TMS; protocolo de entrega via celular; EDI; roteirização	RFID; WAP; VOIP; TSM; WMS; ERP; CFTV; BI	Softwares de simulação e otimização; WMS; TMS; ERP; consulta de serviços via internet e celular
	Milk-run; operações dedicadas	Leads-time curtos; tracking de informações; armazenagem; piking; pack; reversa; gestão de estoque; gestão de transporte; distribuição fracionada; unitização; faturamento	No caso da Ford, por exemplo, fazem o embalamento de peças que são recebidas "a granel" e, também, a troca de embalagens das peças recebidas dos fornecedores
	Veículos com plataformas adaptadas aos equipamentos automotivos	Automação; código de barras	Empilhadeiras; peleteiras

DINAMIC[®]

VENDA E LOCAÇÃO

Galpão Modular Desmontável

- Dispensa fundações
- Largura até 30m
- Comprimento ilimitado
- Rápida montagem
- Lona de alta resistência
- Melhor custo benefício



0800-7718533

(11) 2021-5511

www.alumitex.com.br

AlumiTex[®]

Guia de Operadores Logísticos e Transportadores no Setor Automotivo

Perfil da empresa	TNT	Transportadora Americana	Transportadora Sulista	Transportes Translovato	Veloce Logística
Telefone	11 3573.7700	19 2108.9000	41 3371.8246	54 3026.2777	11 3905.7000
Transportadora (T) ou Operador Logístico (OL)?	T	T	T	T	OL
Estrutura					
Localização da matriz	São Paulo, SP	Americana, SP	Curitiba, PR	Caxias do Sul, RS	Diadema, SP
Número de filiais e Estados onde estão localizadas	120 em todos os 26 estados e no Distrito Federal	43: ES, MG, RJ, SP, PR, SC, RS DF, GO	10: PR, SP, RJ, MG	21: RS, SC, PR, SP, MG, CE	2: SP, Argentina
Quantidade de CDs e Estados onde estão localizados	120 em todos os 26 estados e no Distrito Federal	5: SP, RJ, MG, PR	2: SP, RJ	-	20: Brasil: SP, MG, RS, PR Argentina: Garín, Córdoba, Rosário, Zarate
Regiões atendidas	Todo o território nacional	Sul, Sudeste, Centro-Oeste	Norte, Nordeste	Sul, Sudeste, Nordeste	Brasil, Argentina
Serviços Oferecidos					
Especialidades de transportes (de uma forma geral)	Transporte rodoviário e aéreo, doméstico e internacional	Transporte de carga seca e fracionada	Transporte dedicado de cargas, especialmente automotivo	Carga expressa fracionada na modalidade rodoviário	Transporte internacional Linehaul – Brasil/Argentina
Serviços agregados aos transportes (de uma forma geral)	Logística; despachante aduaneiro; projetos customizados (Special Services)	Rodoviário; logística; aéreo	JIT; direct load; milk-run; consolidações; sequenciamento; logística interna; fretes extras e emergenciais	n.i.	Suprimento; coordenação; distribuição, porta a porta; transferência; milk-run fornecedores e plantas; gerenciamento intermodal; armazenagem; centro de consolidação; controle de estoque; embalagem; montagem de kits e conjuntos; gerenciamento de terceiros; paletização; cross-docking; boxing; JIT; importação; exportação; desembarço aduaneiro; logística reversa; suporte fiscal; desenvolvimento de projetos; monitoramento de desempenho
Principais clientes no setor automotivo	n.i.	Honda Automóveis; Moto Honda da Amazônia; LM Comercial e Distribuidora; FVW Distribuidora; Multieixo Implementos Rodoviários; Distribuidora Automotiva; CHG Automotiva	Faurecia; Volvo; Iochpe Maxion; TW Espumas; Johnson Controls	n.i.	GM; Toyota; Honda; Lear; Goodyear; ZF; VW
Operação					
Total veículos frota própria	2.500	450	255	1.000 entre próprios e agregados	475 carretas sider
Total veículos frota agregada	1.500	800	55	-	660
Frota rastreada?	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Tecnologias usadas no rastreamento	Autotrac	Omninilk; TA Tracking	Autotrac; Nextel; celular	Sighra; Autotrac	Satélite; celular
Tecnologias utilizadas nas outras operações executadas pela empresa	EDI; LMS+	TA Online; confirmação de entrega em tempo real; EDI; roteirizador; GPRS	Sistemas SAP R3; KMM; EDI	n.i.	Softwares de simulação e otimização; VMS; TMS; ERP; consulta de serviços pela internet e celulares; gerenciamento de risco
Serviços diferenciados oferecidos exclusivamente para o setor automotivo	Logística; despachante aduaneiro	Coleta; transferência; distribuição	Central de atendimento 24 horas; rastreamento on-line dos veículos; KPI's próprios do setor	n.i.	n.i.
Equipamentos/acessórios específicos para atuação no setor automotivo	Empilhadeiras; esteiras; scanners	Transporte em contêineres apropriados para carga fracionada; veículos do tipo baú; motorista com celular habilitado para baixa de entrega on-line	Veículos sider	Etiqueta com código de barra própria ou em conjunto com os clientes	Veículos tipo sider

Legenda: n. i. = Não Informado; n. a. = Não se Aplica 

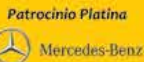
A cada ano, os patrocinadores e anunciantes do Prêmio Top do Transporte ganham mais prestígio.

A 6ª Pesquisa Nacional de Desempenho dos Fornecedores de Serviços de Transportes 2012 está encerrada e revelou um surpreendente aumento no número de eleitores. Isso significa que, cada vez mais, o mercado reconhece a importância da pesquisa e da premiação.

De um lado, as empresas embarcadoras, de 12 segmentos industriais, escolheram seus fornecedores de transporte preferidos e esperam ver os resultados. De outro, as transportadoras aguardam ansiosamente a possibilidade de fazer parte do ranking das 200 melhores do mercado e de ganhar o cobiçado Prêmio Top do Transporte.

Patrocinando o evento de premiação ou anunciando nas edições alusivas ao Prêmio Top do Transporte, sua marca vai ganhar visibilidade e prestígio, com certeza.

Entre em contato com as equipes comerciais dos realizadores e escolha sua forma de participação.



Realização



Fone: 11 3871.1313

Fone: 11 3081.2772



AESA.....	13
AlfaTransportes.....	74
Alumitex.....	87
Brucai.....	49
Canvas.....	11
Cargomax.....	4° Capa
Cascade.....	30
CeMAT.....	63
Central.....	48
Clark.....	77
Cobmetal.....	10
Coparts.....	85
CromoSteel.....	45
Dieletro.....	21
Dockar.....	38
Easytec.....	9
ExpoScala.....	66
Fispal Nordeste.....	51
Ford.....	14
FortPalets.....	43
GKO.....	41
Gollog.....	39
IBL.....	44
Jamef.....	5
JLW.....	19
Linde.....	81
Liugong.....	3° Capa
Logweb Revista.....	99
Logweb Transmissão de Força.....	57
Mapel.....	79
Marcamp.....	29
Marksell.....	83
Matra.....	27
Movementtar.....	70 e Sobrecapa
Nautika.....	17
Neoband.....	100
Omniloc.....	67
Otimis.....	55
Pelissari.....	61
Pick To Light.....	31
Pothimaq.....	33
Rayflex.....	6
Retrak.....	7
Rodaco.....	65
Rodafer.....	69
Schioppa.....	73
Somov.....	23
Spallo.....	47
Still.....	25
Store.....	53
Top do Transporte.....	89
Tópico.....	59
Travema.....	75
Tyresfer.....	37
Ulma.....	2° Capa
Zeloso.....	35

TNT Mercúrio

A TNT, considerada umas das líderes mundiais em serviços de entrega expressa, anuncia a chegada de Cristiano Koga como diretor corporativo de vendas e marketing da TNT Mercúrio. Entre seus desafios está a cooperação no cross-selling (vendas cooperadas) com a TNT Express International, trazendo mais negócios e receitas para a companhia, no Brasil - suas atividades incluem a gestão da área de customer service, vendas regionais e nas filiais, o desenvolvimento de novos negócios e gerenciamento de contas corporativas, além da gestão do comercial e marketing.

Kuehne + Nagel

A Kuehne + Nagel mudou de endereço recentemente em São Paulo e agora oferece uma possibilidade diferente aos mais de 250 colaboradores da unidade: ir de bicicleta para o trabalho. Instalada em dois andares do novo polo empresarial, o complexo Rochaverá, no bairro do Morumbi, na capital paulista, a empresa conta agora com bicicletário e vestiários, onde os colaboradores podem trocar de roupa ou tomar banho, antes de começar o dia de trabalho. Alguns já adotaram o novo meio de transporte desde o primeiro dia na nova sede.

Brosol e Urba

Com mais de 60 anos de experiência na produção de autopeças, as unidades Brosol e Urba estão realizando grandes investimentos para expandir os negócios no mercado original. As estruturas de atendimento, projeto, testes, manufatura e logística foram renovadas e ampliadas, estando prontas para fornecer bombas de óleo, água e combustível para a indústria automobilística nacional. Agora, a equipe passa a contar com um novo gerente de contas. Com mais de 25 anos de experiência em empresas de componentes e sistematistas, Eugenio Vazquez terá a responsabilidade de intensificar o contato com os fabricantes de veículos e motores, além de coordenar o desenvolvimento de novos produtos e gerir as áreas de planejamento estratégico e inteligência de mercado.

Randon e Guerra

A Randon Divisão Implementos e a Guerra Implementos Rodoviários estão aplicando em todos os seus produtos destinados ao mercado interno o Selo de Qualidade ANFIR. A certificação visa trazer maior credibilidade às empresas credenciadas e homologadas pela Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários, tanto no aspecto de qualidade de produto e processo quanto no atendimento às questões legais e tributárias, em que os associados se comprometeram a cumprir plenamente as exigências da legislação brasileira.

Grupo Libra

Sandro Breal Santiago assumiu a Diretoria de Desenvolvimento de Negócios do Grupo Libra para Região Norte. O grupo atua localmente por meio da CNA – Companhia de Navegação da Amazônia –, líder no transporte a granel líquido na Amazônia - petróleo cru, seus derivados e etanol. Seu principal desafio é desenvolver e implementar o plano estratégico de crescimento do Grupo Libra na região.

Ativa Logística

A Ativa Logística, um dos maiores operadores logísticos brasileiros nos segmentos de medicamentos e cosméticos, anunciou a nomeação de dois novos executivos. Entre os novos integrantes da equipe estão o diretor adjunto, Motokazu Nakamura, que ficará à frente dos departamentos Administrativos, Financeiro, Contábil/Fiscal, Jurídico e Recursos Humanos, e a gerente Farma, Sonja Helena Madeira Macedo, que a partir de agora assume a gestão de toda a movimentação farma da empresa.

The logo for TDEF (Transmissão de Força) features the letters 'T', 'D', 'E', and 'F' in a stylized, overlapping arrangement. The 'T' is black, while the 'D', 'E', and 'F' are grey with a 3D effect. The entire logo is set against a yellow rectangular background.

TDEF

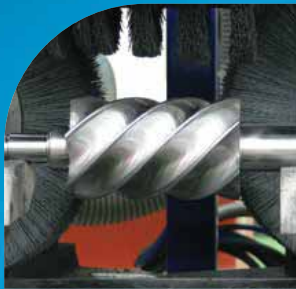
TRANSMISSÃO DE FORÇA

www.logweb.com.br

Edição nº 6 | Outubro | 2012

**ABNT incorpora Norma sobre
componentes de transmissão pneumática**

**Deutsche Messe AG lança oficialmente
a MDA SOUTH AMERICA 2013**



MDA SOUTH AMERICA 2013

Motion, Drive & Automation

Feira dedicada à propulsão de negócios.

O conceito que tornou a MDA referência mundial, agora na América Latina. Venha impulsionar negócios, relacionamentos e trocar tecnologia com significativos players do mercado. Reserve já o seu estande.

Internacional Alemanha, China, Rússia, Índia, Turquia e agora Brasil.

Trajetória 65 anos de experiência.

Destaque Estandes temáticos com abordagens de outras tecnologias - Surface Technology e Industrial Automation.

Setores

Transmissão de Forças Mecânicas, Elétricas, Fluido-Hidráulicas e Pneumáticas. Tecnologias de Ar Comprimido e Vácuo.

- Motores, rolamentos, acoplamentos, engrenagens, correias, freios, sensores, sistemas de acionamento elétrico e serviços.
- Bombas, cilindros, válvulas, acumuladores, mangueiras, pressostatos, câmbios, conectores, mecanismos e sistemas hidráulicos e serviços.
- Compressores, secadores, filtros, vedação e sistemas completos de ar comprimido.

Trade show by:



CeMAT
SOUTH AMERICA

Exclusividade
CeMAT SOUTH AMERICA - movimentação, logística e armazenagem. Feira simultânea à MDA.

19 - 22 Março 2013

Centro de Exposições Imigrantes - São Paulo-SP
14h às 21h

MDA
SOUTH AMERICA

mda-southamerica.com.br

Promoção e Organização



Hannover Fairs Sulamérica Ltda

mda@hanover.com.br
Curitiba 41 3023-6707
São Paulo 11 3521-8000
Porto Alegre 51 3347-1668

Apoio Oficial



Apoio

Rexroth
Bosch Group

FESTO



ASCA
PNEUMÁTICS

Apoio Institucional



Operadora de Turismo Oficial



Empresa Oficial de Transporte Aéreo



Destaque para a Norma ISO 19973

Wanderley Gonelli Gonçalves, Editor

Apoio:

MDA

SOUTH AMERICA

Esta edição de *Transmissão de Força* dá destaque à incorporação ao mercado nacional, pela ABNT, da Norma ISO 19973 – sobre componentes de transmissão pneumática.

Especialistas ouvidos pela redação da revista destacam que essa norma representa para o setor um dos pontos de partida para a garantia da obtenção de um produto de qualidade e reconhecido por órgãos nacionais. Significa, também, a oportunidade do fortalecimento de cada empresa individualmente e, conseqüentemente, a colaboração do setor para o fortalecimento da indústria nacional e o desenvolvimento do país. Uma interessante análise que, certamente, será muito útil aos profissionais e às empresas que atuam neste segmento.

Ainda como grande foco da presente edição temos o lançamento

oficial, pela Deutsche Messe AG, da MDA – Motion, Drive & Automotion SOUTH AMERICA, prevista para acontecer em março do ano que vem, paralelamente à CeMAT SOUTH AMERICA. Aqui, destaque para o formato do evento, as empresas participantes e suas origens, os setores abrangidos e sobre a própria organizadora. Um evento que, antes mesmo de ter sua primeira realização no Brasil, já está sendo muito comentado e tem atraído o interesse de vários expositores.

E, por falar em MDA, esta edição também apresenta o perfil e as perspectivas da UFI Filters, expositora desde 1997 da feira Hannover Messe na Alemanha e que confirmou sua participação na primeira edição do evento no Brasil. Ela é fabricante de filtros para o segmento hidráulico, como filtros de óleo mineral para máquinas estacionária e móbil, e já atua no mercado

brasileiro há dois anos, mas ainda não possui filial no país.

Finalizando, ainda integra esta edição reportagem com a Schalter, que acaba de lançar o Monitoramento Remoto de Equipamentos, usado para monitorar produtos voltados à automação, como terminais de autoatendimento, checkouts, thin clients, desktops e servidores.



Errata

Na matéria "Franklin Electric lança motobomba centrífuga da Schneider", publicada na edição número 5 (página 7), foi afirmado que a Franklin Electric

comercializa motobombas da empresa francesa Schneider Electric. Na verdade, a Franklin Electric, multinacional americana, é detentora da marca Schneider Motobombas, após ter adquirido as Indústrias Schneider S.A. em janeiro de 2008, onde o atual presidente, e não proprietário, é Michael R. Langer.



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

Editor

Wanderley Gonelli Gonçalves
(MTB/SP 12068)
jornalismo@logweb.com.br

Redação

Danilo Cândido de Oliveira (MTB/SP 55394)
redacao5@logweb.com.br

Mariana Mirra (MTB/SP 56654)
redacao2@logweb.com.br

Priscilla Cardoso (MTB/SP 68731)
redacao3@logweb.com.br

Diretoria Executiva

Valeria Lima
valeria.lima@logweb.com.br

Marketing

José Luiz Nammur
jlnammur@logweb.com.br

Administração/Finanças

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

Equipe Comercial

Júlia Gonçalves
comercial@logweb.com.br

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

José Oliveira - Cel.: 11 99469.7719
oliveira@logweb.com.br

Thais Carvalho - Cel.: 11 98859.1872
thais@logweb.com.br
(Estagiária)

Diagramação e Capa

Alexandre Gomes

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

Deutsche Messe AG lança oficialmente a MDA SOUTH AMERICA 2013

Priscilla Cardoso

Revista para acontecer entre os dias 19 e 22 de março do ano que vem, a primeira edição da MDA – Motion, Drive & Automation SOUTH AMERICA foi oficialmente lançada no Brasil. Com a presença de Constantino Bäumlé, diretor da Hannover no Brasil (Fone: 41 3027.6707), de Maurício Garcia, gerente de vendas da Ascoval (Fone: 11 4208.1700), e de Simone Robering, gerente de projeto da MDA da Deutsche Messe AG, o



Simone, da Deutsche Messe AG: “no instante em que um país decide manter apenas os seus produtos, o que acontece é um desequilíbrio no mercado”.

ses países são os responsáveis por fechar o contrato e só depois irão nos encaminhar os dados. Também temos cerca de 250 m² de reservas brasileiras”, explicou Bäumlé.

A MDA SOUTH AMERICA 2013 também contará com um Fórum focado nas novas tecnologias do setor. Quem ajudará a Hannover a definir os temas e os possíveis palestrantes dessa parte do evento será o Comitê Gestor da feira, composto por representantes da Ascoval, da Festo (Fone: 11 5013.1600), da Airzap (Fone: 19 3453.4177) e da Bosch Rexroth (Fone: 11 4075.9070).

“O Comitê foi formado para acompanhar o desenvolvimento da MDA aqui no Brasil. Queremos colocar uma identidade nesse evento. Uma de nossas atividades é fazer toda a avaliação do material lançado, auxiliamos a Hannover a identificar o nosso público-alvo, e quem são os nossos clientes”, disse Garcia, da Ascoval.

Com dez filiais e 56 escritórios de representação, a Deutsche Messe AG é uma das maiores empresas organizadoras de eventos no mundo. Apenas em 2011, a empresa apresentou 38.436 expositores em suas feiras por diversos países. “Por 122 dias abrimos nossas portas para visitantes. E só no ano passado, o faturamento foi de 293 milhões”, afirmou Simone.

O foco da MDA no Brasil é atingir os setores de hidráulica, pneumática, vedações, energia elétrica e mecânica, tecnologia de ar comprimido e de vácuo, fixadores e molas, componentes de máquinas, motores de combustão interna, turbinas a gás, bombas e válvulas, entre outros. Com a feira, a Hannover espera alcançar o mercado brasileiro e dos países vizinhos, como Argentina, Chile, Venezuela e Colômbia, além dos

referências no assunto, como Estados Unidos, Alemanha, Japão, China e Itália.

Durante o evento de lançamento, a gerente de projeto da MDA em Hannover também falou sobre as razões que fizeram com que a empresa escolhesse o Brasil como o país a sediar a edição da América do Sul. Segundo a executiva, o Brasil era o último dos países do BRIC (grupo formado por Brasil, Rússia, Índia e China) a não ter uma edição da MDA. “Essa é a feira mais importante em se tratando do setor de transmissão de força do mundo inteiro. O motivo de fazer a MDA no Brasil é que este é um mercado que está se desenvolvendo rapidamente e vários players chaves já fizeram negócios aqui e agora estão procurando uma plataforma para trabalhar nessa área de transmissão de força. Além disso, também notamos que esse é um mercado em potencial no país, mas que não existe um foco”, explicou Simone.

Mercado

Após o evento de lançamento da MDA SOUTH AMERICA 2013, a gerente de projeto da MDA, Simone Robering, conversou com o reportagem da *Transmissão de Força* sobre o mercado e as mudanças que a feira pode trazer para o setor no país.

Com grande parte de seus expositores de origem internacional, a executiva acredita que os empresários brasileiros não devem ver a vinda de empresas internacionais para a MDA, nem a entrada delas para o mercado brasileiro, de modo negativo.

“Essa é a dinâmica do mercado, um país não pode se fechar para esse movimento. No instante em que um país decide manter apenas os seus produtos, o que acontece é um desequilíbrio, e o próprio consumidor se questiona o porquê dele não conseguir um produto melhor. A concorrência faz com que você sempre se aprimore, essa é uma dinâmica necessária. No Brasil se percebe que o governo federal até tentou segurar esse movimento, mas se viu que isso não era possível. Faz parte da dinâmica, e assim você tem de encontrar o melhor meio para aprimorar o produto. A solução tem de ser interna. Os produtos chineses, por exemplo, apesar de terem um baixo preço, também não têm uma boa qualidade. Então, também enfrentamos problemas”, explicou Simone.

evento de lançamento, organizado pela Hannover Fairs Sulamérica, apresentou o projeto da feira para jornalistas e executivos da área.

“As empresas devem pensar que feiras como esta são investimentos, seja do expositor, seja do visitante. E como tal, elas devem ter o seu retorno. É nessa linha que estamos lançando a MDA, uma feira cujo objetivo é proporcionar para os visitantes e para os expositores um bom custo-benefício”, afirmou Bäumlé.

A feira será realizada paralelamente à CeMAT SOUTH AMERICA, e as duas ocuparão, em conjunto, um espaço de 35.000 m² de área e reunirão cerca de 280 expositores, de 25 países. A MDA já conta com a confirmação de 25 expositores – 15 internacionais e 10 empresas nacionais – e o objetivo da Hannover é chegar à marca de 80 expositores.

“Já temos 780 m² vendidos e mais 1.500 m² reservados para os pavilhões internacionais, que inclui Alemanha, Itália e Estados Unidos. Desses pavilhões, ainda não temos o nome das empresas confirmadas, nem quantas são, porque os governos e as associações des-



O evento de lançamento da MDA SOUTH AMERICA 2013 contou com a presença de jornalistas e vários executivos do setor



Da esquerda para a direita: Simone Robering, da Deutsche Messe AG; Constantino Bäumlle, da Hannover no Brasil; e Maurício Garcia, da Ascovall

E para a executiva esse é um movimento que deve continuar ao longo dos anos. “Temos de perceber que as empresas internacionais que confirmaram presença na MDA são divididas em dois grupos: as que já estão estabelecidas no Brasil e aquelas que ainda não têm negócios no país. As que já estão, enxergam a feira como uma plataforma para apresentar o seu produto, porque não existe nada específico do setor no país, as feiras hoje promovidas são muito abrangentes. Já as empresas que não

primeiro a MDA, ao invés das demais feiras – a Hannover Messe é composta por 12 subáreas –, parte da ideia de que a feira é a base para a linha de produção de qualquer equipamento industrial. Algumas outras feiras já têm suas edições em outros países, mas essa decisão vai de acordo com a necessidade do mercado daquele país, como é o caso da Industrial Automation, que tem uma edição em Chicago, nos Estados Unidos. Dentro da MDA SOUTH AMERICA, duas das feiras integrantes

da Hannover Messe terão stands coletivos exclusivos: a própria Industrial Automation e a Surface Technology.

“A MDA é um setor base na linha de produção de qualquer equipamento. Para qualquer coisa que se produza é necessário o uso daquelas peças. Por isso damos prioridade à exportação desta feira. Mas também investimos nas demais feiras, isso de acordo com a necessidade do mercado de cada país”, explicou Simone. A executiva também comentou a decisão da presidente Dilma Rousseff de reduzir as taxas de energia para a indústria. Para Simone, essa pode não ser exatamente a solução do mercado brasileiro, mas pode ser um primeiro passo. “Não sei se essa é a escolha certa, mas o Brasil precisa, ao invés de fechar as portas, querer não permitir a entrada de produtos importados, pensar numa questão importante que é reduzir ou melhorar a forma de trabalhar com a burocracia e as taxas de impostos. E não que seja exatamente uma solução, mas é preciso ver onde está o problema, quais são os pontos que precisam ser melhorados para que toda essa burocracia, custo e toda essa pressão não acabem sufocando a indústria”, concluiu ela.

AQUI SERÁ O DESFILE DAS MELHORES TRANSPORTADORAS

Em novembro, a revista *Logweb* estará presente no maior e mais esperado prêmio do ano para as Transportadoras: o **“TOP DO TRANSPORTE”**.

Sua empresa tem de fazer parte desta edição fantástica. Os maiores destaques do mercado estarão neste evento único.

E MAIS:

Combustíveis para empilhadeiras
Tecnologia da Informação – TI – (Softwares,
Coletores de Dados, RFID)
Ferrovias

E AINDA:

Sector: Papel e Celulose –
Seus Operadores Logísticos e Transportadoras

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 | Twitter: logweb_editora

Tenha a
logística
em suas mãos

Assine a

REVISTA
Logweb

12 meses
R\$ 109,00

24 meses
R\$ 189,00

Estudante
paga
meia!



11 **3081.2772**

assinatura@logweb.com.br
www.logweb.com.br

Para executivo da UFI Filters, MDA pode viabilizar criação de filial brasileira

Priscilla Cardoso



Almeida: "a MDA deve se tornar um ponto de referência para o setor de pneumática e hidráulica e certamente trará novos investimentos para o Brasil"

Expositora desde 1997 da feira Hannover Messe na Alemanha, a empresa italiana UFI Filters confirmou sua participação na primeira edição da MDA South America, a ser realizada na cidade de São Paulo, em março de 2013. Fabricante de filtros para o segmento hidráulico, como filtros de óleo mineral para máquinas estacionária e móbil, a UFI já atua no mercado brasileiro há dois anos, mas ainda não possui uma filial no país.

"Fornecemos para as maiores empresas brasileiras fabricantes de prensas de injeção de plástico, alumínio, cerâmica, prensas de perfuração de metal, alumínio extrusor, sistemas hidráulicos de energia eólica, unidades hidráulicas, equipamentos agrícolas e máquinas de construção civil. Como ainda não possuímos uma matriz brasileira, acreditamos que a MDA poderá viabilizar a necessidade de termos uma filial aqui", explica Ricardo Almeida, agente comercial da UFI no Brasil.

Com lançamentos anuais – inclusive de produtos com patente exclusiva –, a empresa planeja trazer para a MDA no Brasil diversos produtos de sua linha, como filtros de pressão e para

transmissão, que permitem colocar um filtro no sistema para executar dupla função, em vez de dois (um filtro de sucção e um retorno), e filtros off-line.

"Nossa expectativa é conseguir divulgar a nossa linha de produtos no mercado brasileiro e fechar novos negócios, elevando, assim, o crescimento de vendas. Uma feira segmentada para o mercado de hidráulica e pneumática, como a MDA, mostrará para os consumidores brasileiros quais são, realmente, as empresas influentes neste segmento em nosso país", afirma Almeida.

Fundada em 1972, com o objetivo de fornecer sistemas de filtração para o mercado automotivo, a marca está presente hoje em mais de 70 países em

todo o mundo, com mais de 3.000 itens de catálogo, e uma equipe mundial de 3800 funcionários e 17 fábricas, sendo elas dívidas entre Itália, Tunísia, China, Índia e Coreia do Sul. Em 2011, a empresa obteve faturamento de 25 milhões de euros. E as expectativas são que os números aumentem. "Para o mercado brasileiro, visto que estamos iniciando nossas operações, nossas expectativas para 2013 são de crescimento acima de 200% do alcançado em 2012", afirma o agente comercial da UFI no Brasil.

O executivo também comenta as mudanças que MDA South America deve gerar no mercado nacional. Segundo Almeida, a feira deve criar uma nova postura para os consumidores à procura das tecnologias pneumáticas e hidráulicas. "A MDA deve se tornar um ponto de referência para o setor de pneumática e hidráulica. E certamente trará novos investimentos para o Brasil. Somos um exemplo direto desse movimento. Para o mercado de transmissão de força como um todo, acredito que a MDA preencherá um espaço vazio, ainda não ocupado por uma feira deste setor", conclui ele.

Acessórios para unidades hidráulicas da UFI Filters. Com lançamentos anuais, a empresa planeja trazer para a MDA South America 2013 produtos variados



ABNT incorpora Norma ISO 19973 – sobre componentes de transmissão pneumática – ao mercado nacional

Priscilla Cardoso

A ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas (Fone: 11 3017.3600) acaba de incorporar em território nacional a ISO 19973, que estabelece os procedimentos gerais para determinar a confiabilidade dos componentes de transmissão pneumática. A norma, que é a própria ISO internacional apenas traduzida para o português, foi incorporada a partir da decisão da CSHPA (Câmara Setorial de Hidráulica, Pneumática e Automação) que, através da ABIMAQ – Associação Brasileira de Máquinas e Equipamentos (Fone: 11 5582.6311), reúne as empresas brasileiras participantes destes setores com o intuito de criar meios para auxiliar o crescimento da indústria nacional. “Essa norma representa para o setor um dos pontos de partida para a garantia da obtenção de um produto de qualidade e reconhecido por órgãos nacionais. Significa, também, a oportunidade do fortalecimento de cada empresa individualmente e, consequentemente, a colaboração do setor para o fortalecimento da indústria nacional e o desenvolvimento de nosso país”, afirma Fernando Luiz Mascarenhas, coordenador de



Modena: “Vemos a incorporação da ISO 19973 de forma positiva, pois ela elevará os padrões dos diversos produtos oferecidos no mercado brasileiro”

documentação de projetos de engenharia da Festo Brasil (Fone: 11 5013.1600).

Em vigor desde setembro último, a ISO 19973 não terá um órgão fiscalizador que exija das empresas se adequarem a ela, assim, não há um prazo para que elas se adaptem à norma.

“O que se espera é a divulgação e popularização da norma nos meios técnicos, de forma que a comunidade técnica passe a exigir, automaticamente, que os produtos estejam em conformidade com a norma. Isto é mais fácil quando falamos de componentes que determinam a qualidade dos equipamentos que com eles serão construídos”, afirma Waldomiro Modena Filho, presidente da Festo Brasil. Dentro da empresa, as exigências da norma já eram padrão antes mesmo de sua implantação no mercado nacional. E, entre as vantagens vistas pelos executivos da Festo com a incorporação da norma no Brasil, está a obtenção de produtos de mais qualidade e a oportunidade de as empresas conhecerem melhor os seus produtos e até descobrirem potenciais pontos de melhoria em seus produtos e até processos,

inclusive de forma contínua.

“Como uma norma oficial em idioma português, ela pode ser um divisor de águas, entrando em empresas que, por ventura, ainda não a utilizam, ou não conheça as vantagens da normatização. Pensando em um âmbito um pouco maior, é mais um auxílio, de tantos outros existentes pelas empresas aliadas à ABIMAQ, para o desenvolvimento da indústria nacional. Implementando tal norma, a ABNT colabora com o desejo da CSHPA e, consequentemente, da ABIMAQ, de dar à indústria nacional mais uma ferramenta ou um meio de fortalecer seu negócio, por meio da obtenção da melhoria contínua de seus produtos e processos. Cada empresa trabalhando individualmente está, consequentemente, colaborando para o desenvolvimento de nossa nação”, afirma Mascarenhas.

Já para Modena Filho, outra vantagem pode estar na concorrência mais leal entre os fabricantes, com a especificação da qualidade de seus produtos. “Vemos a incorporação das normas no mercado nacional de forma muito positiva, pois elevará os padrões dos produtos oferecidos e funcionará como um estímulo para que as empresas de ponta possam oferecer ao nosso mercado os melhores produtos produzidos no mundo, sem ter de se preocupar com a conformidade das especificações e qualidade dos produtos oferecidos. Também vai existir uma competição mais justa, à medida que todos os competidores nacionais e estrangeiros sejam solicitados a ter os seus produtos em conformidade com as especificações da norma. Hoje, a não regulamentação da norma, de certa maneira, faz com que o mercado não tenha referências que não sejam aquelas ditadas pela qualidade dos produtos das grandes companhias. Com a edição da norma, todas as empresas passaram a ter a mesma referência, e isto lhes permitirá estabelecer padrões de qualidade independentes e, provavelmente, os estimulará a aprimorar a qualidade e o desempenho dos seus produtos”, conclui o presidente da Festo.



Mascarenhas: “A norma representa um dos pontos de partida para a garantia da obtenção de um produto de qualidade e reconhecido por órgãos nacionais”

Schalter apresenta novo sistema de monitoramento remoto

Danilo Cândido de Oliveira

Focada no desenvolvimento de soluções integradas para automação comercial, bancária e de tecnologia da informação, a Schalter (Fone: 51 3346.3990) acaba de lançar o Monitoramento Remoto de Equipamentos. Seu novo sistema foi desenvolvido no Leste Europeu e serve para monitorar produtos voltados à automação, como terminais de autoatendimento, checkouts, thin clients, desktops e servidores.

Com o novo sistema, a companhia garante uma eficácia maior no controle de hardwares e softwares. Além disso, a empresa destaca o alerta de possíveis falhas como outro ponto importante. Caso haja alguma pane, o Monitoramento Remoto de Equipamentos ativa seu sistema conhecido como client, que fica responsável por emitir sinais à central. Esta, por sua vez, dispara alertas aos clientes ou parceiros técnicos para que tomem as devidas providências. O diretor de serviços da Schalter, Paulo Roberto de Oliveira, explica de que maneira o Monitoramento Remoto de Equipamentos pode colaborar com o cliente.

“Instalado em um terminal de autoatendimento financeiro, por exemplo, ele permitirá saber qual a situação de funcionamento da CPU do equipamento, mostrando desempenho do processador, uso de memória e espaço em disco, ou se um desses componentes está com algum problema, como aquecimento de processador, falha de memória, etc. Também poderá enviar informações sobre possíveis falhas em impressoras, links de internet ou se o Pin Pad, periférico usado para a leitura de cartão de crédito ou débito, está operando normalmente”, detalha Oliveira.

A Schalter destaca a consistência da solução, já que o acompanhamento é feito em tempo real, 24 horas por dia. Além de informar a central no momento



Oliveira: “em um terminal de autoatendimento, o sistema permitirá saber qual a situação de funcionamento da CPU, mostrando desempenho ou problema”

exato da falha, o sistema também identifica de maneira antecipada algum problema que poderá vir a ocorrer.

Aplicações

Oliveira ressalta em que tipo de máquinas o monitoramento pode ser instalado. “Qualquer equipamento que possua processamento com sistemas operacionais de mercado, que permita a leitura de informações de seus módulos e periféricos e que possua uma conexão com a internet.

Se atender a todos estes requisitos, poderá ser monitorado”, explica o executivo.

Não há um segmento específico para que o serviço seja destinado. Os terminais de autoatendimento, seja qual for o setor, podem receber a solução. No mais, Oliveira afirma que em determinados casos a Schalter estuda os pedidos de viabilização e instalação. Ele também descarta o uso para monitoramento de frota como um todo.

“A Schalter aplica normalmente esta solução ao hardware por ela comercializado ou disponibilizado em outsourcing. Para outros hardwares é realizada uma avaliação de viabilidade técnica e financeira, antes da proposta do serviço. Este produto não se aplica a monitoramento da frota, que é outro tipo de solução, mas pode monitorar algum equipamento específico dentro dos veículos de uma frota”, relata o diretor de serviços da companhia. Os custos para a implantação do Monitoramento Remoto de Equipamentos dependem de uma série de fatores. Os tipos de hardware/software, além do volume de produtos a serem monitorados, influem diretamente na alteração dos valores. Existe a possibilidade de contratar o monitoramento com disparo automático de avisos ou de aviso agregado

com uma ação de intervenção remota, que também faz o custo variar.

Lançamentos

O diretor da Schalter adianta os próximos lançamentos da empresa para 2012. Em parceria com a AMD (Fone: 11 3478.2150), fabricante de processadores, será lançado um Nettop e um Thin Client série Fusion, que utilizam o GPU (Graphics Processor Unit) no lugar dos antigos processadores. Também será disponibilizada nos próximos meses uma nova versão do terminal de videoatendimento da Schalter. Com ele, um Call Center, por exemplo, poderá realizar o atendimento personalizado do cliente com videochamada.

Com todos estes serviços, a empresa espera aumentar seu faturamento em, ao menos, 20% da receita atual neste ano fiscal. O crescimento da Schalter tem sido constante e acima dos 50% nos últimos cinco anos. Para este ano, a empresa projeta dois quadros. “Estamos trabalhando com dois cenários para 2012: previsão realista, com crescimento de 22%, e previsão otimista, de 71,5%”, finaliza Oliveira.

Hardwares e softwares para terminais de autoatendimento estão entre os principais destinos do novo sistema da Schalter



EMPILHADEIRAS: VEM QUE TEM



Se você quer saber qual é a melhor empilhadeira para fazer o trabalho que sua empresa precisa, em dezembro a revista *Logweb* vai trazer em suas páginas os fabricantes, locadores e importadores destas máquinas, e como é que elas resolverão os seus problemas.

E MAIS:
ESPECIAL - LOGÍSTICA NORDESTE

E AINDA:
- Portas Industriais - Transelevadores



Tudo o que acontece na logística está nas páginas da revista *Logweb*.

Não perca tempo, reserve agora o seu espaço

REVISTA
Logweb

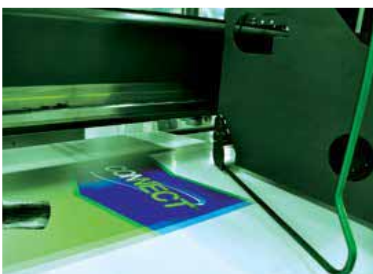
Rua dos Pinheiros, 240 - Cj. 12 - Tel.: 11 3081-2772
Contato comercial: comercial@logweb.com.br
Acesse nosso site: www.logweb.com.br
Twitter: [logweb_editora](https://twitter.com/logweb_editora)



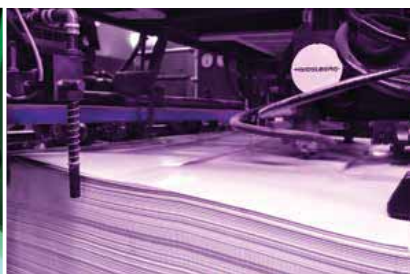
Referência no mercado oferecendo alto padrão de qualidade presente em folhetos, catálogos, revistas, frotas de veículos, outdoors, displays, estandes, vitrines e onde mais a imaginação mandar.



 pdvband



 signband



 printband

Neoband.
Soluções completas para ideias
de todos os tamanhos.



www.neoband.com.br
vendas@neoband.com.br
(11) 2199 1256

 **neoband**
ponto de venda, sinalização & gráfica



**Aquisição fácil. Suporte fácil.
Manutenção ainda mais fácil.**

Empilhadeiras Liugong na sua frota. Facilitam o trabalho pra você.

As **Empilhadeiras Liugong** estão presentes nas operações logísticas e movimentação de materiais no mundo todo, há mais de 20 anos. Nossa linha, de 1,5t a 16t, inclui motores a combustão (diesel e GLP) ou elétricos. Todos os modelos têm **design arrojado e tecnologia de classe mundial** e oferecem os recursos ideais para operação confiável a baixo custo e manutenção extremamente fácil. A **Liugong** garante suporte técnico especializado, com fornecimento de peças e treinamentos, disponível através da rede de concessionárias em rápida expansão por todo o país.



BRASIL

Brasil BHM / (55) 31 4002 3333
MLX / (55) 11 3709 5384

CONE SUL

Argentina ZMG / (54) 221 4961444
Paraguai TARGET / (595) 2160 1908

ANDES

Colômbia NEUMÁTICA / (57) 5 336 2100
Equador FECORSA / (593) 4 281 3147
Peru STEEL / (51) 1 323 0990
Bolívia DIESEL / (591) 334 65263

SUBSIDIÁRIA MÉXICO

México AMMEX / (52) 667 7605079
SME / (52) 55 5236 9550
GROUP AMEX / (52) 614 4832170
MAYAN FORKLIFT / (52) 999 919 2257

 CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO DE PEÇAS

 CONCESSIONÁRIAS

 NOVAS CONCESSIONÁRIAS EM BREVE



LIUGONG.COM



CARGOMAX,
líder nacional em
soluções logísticas
para carga
e descarga.



Visite nosso
site e conheça
os outros
modelos



Cargomax[®]

55 21 2676.2560 | www.cargomax.com.br

SISTEMAS PARA DOCAS