

# 5

# anos

## NOSSA COMEMORAÇÃO É COM VOCÊ

Na comemoração do nosso quinto aniversário, estendemos nossa alegria até você.

Continuaremos a fazer as matérias e as reportagens que realmente interessam ao mercado.

Estaremos, como sempre, “antenados” em tudo o que se refere à logística.

Nosso esforço será sempre para manter a verdade e a imparcialidade total no nosso dia-a-dia.

Agradecemos, e muito, a todos que sempre confiaram em nosso trabalho.

Esperamos contar sempre com nossos anunciantes e nossos leitores para continuarmos a levar ao mercado o que há de melhor na área de logística.

Portanto, parabéns a todos nós que compartilhamos das mesmas idéias.



**Empilhadeiras:  
evitando  
acidentes em  
operações nos  
Cds**

(Página 8)

**Movimentação  
de contêineres  
no Rio de  
Janeiro cresce  
14%**

(Página 24)

**Nova lei  
regulamenta o  
transporte  
rodoviário por  
terceiros**

(Página 28)

**Portos Secos:  
“Portos  
Seguros”  
para as  
mercadorias**

(Página 32)

**Fumigação:  
uma breve  
análise do  
mercado  
brasileiro**

(Página 36)

INVESTIMENTOS

## O IMPACTO NA LOGÍSTICA

O Plano de Aceleração do Crescimento - PAC, anunciado no dia 22 de janeiro último pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, tem como estratégia, entre outras, a superação de limites estruturais e a ampliação da cobertura geográfica da infra-estrutura de transportes.

(Página 26)



Multimodal

PEÇAS PARA EMPILHADEIRAS

# QUALIDADE GLOBAL ATENDIMENTO LOCAL



Exatamente isso, a Intrupa fez questão de trazer para o Brasil, sua QUALIDADE que o mundo todo já conhece. Você pode contar com uma ampla distribuição em todo território nacional, para encontrar as peças originais das melhores empilhadeiras em qualquer lugar do país. Mais do que peças, a Intrupa se orgulha de oferecer o melhor atendimento de Pós-Venda do mercado. Sempre presente no local e na hora exata que você precisar.

• MELHOR CUSTO • BENEFÍCIO • QUALIDADE INTERNACIONAL  
• ATENDIMENTO LOCAL • PEÇAS PARA MODELOS ELÉTRICOS  
E A COMBUSTÃO • A MELHOR LOGÍSTICA

Tel.: +55 11 6653 7113  
Fax.: +55 11 6653 7013  
intrupa@intrupabrasil.com.br

USA - SINGAPURA - HOLANDA - ALEMANHA - FRANÇA - INGLATERRA - ITALIA - CANADÁ - MÉXICO - BRASIL



2007 CATÁLOGO  
SOLICITE JÁ O SEU

**INTRUPA**

Seu parceiro de confiança.

R. Durval José de Barros, 63 - Vila Matilde - SP

www.intrupabrasil.com.br

## Notícias rápidas

### Scania abre 2007 com série especial de caminhões

A Scania (Fone: 11 4344 9131) iniciou em janeiro último a comercialização de uma nova série especial de caminhões, a Silver Line. Todos os veículos, cavalos-mecânicos do modelo R 420, contam com itens exclusivos, originais de fábrica. O público-alvo da nova série, limitada a 400 unidades, são os motoristas autônomos e empresários que procuram dar maior prestígio e identidade a suas frotas. Uma faixa decorativa e três cores exclusivas personalizam os veículos Silver Line. Bancos de couro, friso prateado na grade frontal, plataforma dupla e iluminação para a quinta-roda, calota de aço inoxidável, buzina a ar cromada no teto, retrovisor com ajuste elétrico, hodômetro digital e quebra-sol lateral são outros itens montados somente nesta série. Os veículos Silver Line também possuem motor DC 12 01 com 420 cavalos de potência e torque máximo de 2.000 Nm, a 1.900 rpm, e caixa de mudanças GRS900, de 14 velocidades.

### SSI – Schaefer produz separadores de pedidos

A SSI – Schaefer (Fone: 19 3826.8080)



fabrica o Pick by Light, um sistema utilizado na separação de pedidos, ideal para produtos de alto giro e que não possuam forma regular. As caixas de um pedido são transferidas para a frente do operador por meio da leitura do código de barra que contém as informações do pedido, e automaticamente os displays fixados na frente de cada SKU (posição de picking) indicam a quantidade requerida no pedido. A velocidade de separação pode variar de operador para operador entre 800 e 1.200 pickings/pessoa/hora.

## Editorial

### CINCO ANOS

Neste mês de fevereiro, o jornal *LogWeb* completa cinco anos. Na verdade, o nome surgiu como um Portal, por inspiração de Valéria Lima, dois anos antes do impresso.

Reunidos, em 2001 os sócios chegaram à conclusão de que era preciso completar o portal com uma mídia impressa, já que muitos profissionais do setor de logística ainda tinham a necessidade de “sentir o cheiro da tinta de impressão”.

Assim, após um projeto gráfico diferenciado e de uma pesquisa de mercado, em fevereiro de 2002 foi publicado o primeiro número do *LogWeb*, já com uma proposta nova em relação ao que havia em termos de publicação voltada para a área de logística: o formato de um jornal e uma linguagem mais dinâmica, objetiva e sucinta, mistura do texto característico dos jornais com o empregado na internet.

Vale destacar, também, a equipe do jornal – já conhecida e experiente no setor de logística e que não vislumbrou apenas uma forma de faturar em cima de um setor que naquela época foi apresentado como uma nova “salvação” para as empresas.

Se é festa para nós, queremos dividi-la com nossos leitores, que fizeram do *LogWeb* uma referência em logística no Brasil – a ponto de já termos recebido três prêmios em reconhecimento ao nosso trabalho.

E, não poderíamos deixar de lembrar e agradecer, também, aos nossos anunciantes, muitos deles desde o primeiro número. Graças à confiança destes em nosso veículo, chegamos a esta marca representativa, considerando-se o nosso segmento de atuação.

E esperamos continuar contando com o apoio de nossos leitores e anunciantes para comemorarmos, anos a fio, e promovermos o desenvolvimento da logística.



**Wanderley Gonelli Gonçalves**  
Editor

### TELECOMUNICAÇÃO

## Easy Track lança rastreador de cargas

Desenvolvedora de produtos e serviços na área de telecomunicação, a empresa brasileira Easy Track (Fone: 11 4003-2562) anuncia o lançamento do rastreador de cargas Blob. O aparelho, já usado no mercado varejista, é agora mais uma opção para grandes seguradoras, gerenciadoras de risco, transportadoras, operadores logísticos e profissionais autônomos.

“O Blob é uma ferramenta eficiente para o mercado de rastreamento de cargas, já que conta com uma tecnologia de ponta, o sistema Super LBS (Location Based Services)”, explica o diretor comercial e de marketing da Easy Track, Marcelo Zylberkan.

O Super LBS, criado pela própria empresa, fornece ao usuário aplicações personalizadas baseadas na sua localização geográfica, com transmissão a partir de antenas celulares. Basta um pequeno sinal para o Blob informar a localização. É preciso até no caso das carrocerias fechadas, as quais os sistemas como GPS via satélite não alcançam, destaca Zylberkan.

Por apresentar menor tamanho, baixo peso, possuir uma bateria de longa duração para até 10 dias e tecnologia Super LBS, que propicia maior alcance no Brasil, o rastreador pode ser inserido diretamente na carga transportada, instalado na carreta do caminhão ou, ainda, ser utilizado junto ao motorista. “Essas vantagens são essen-



**Zylberkan: Blob conta com o sistema Super LBS (Location Based Services)**

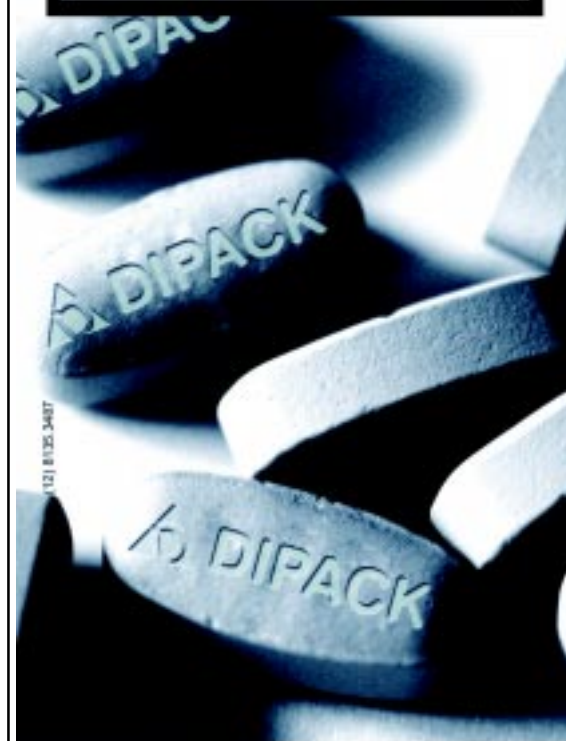
ciais, pois oferecem maior segurança para as empresas, além de um software on-line disponível para gestão e localização do dispositivo”, conta o diretor.

Tudo isso porque o Blob auxilia no acompanhamento de cargas e facilita o gerenciamento de riscos em pequenas, médias e grandes transportadoras. “A principal vantagem em utilizar a tecnologia de rastreamento é saber, imediatamente, a localização exata da carga, sem que seja necessário sair do escritório. Basta apenas acessar a internet”, salienta o diretor.

Outro destaque é a praticidade, por não ser instalado. O localizador é portátil e pode ser facilmente colocado em outro veículo.

Para os caminhoneiros autônomos, utilizados por muitas empresas, o aparelho também possui diversas funcionalidades, podendo ser utilizado como telefone fácil, dando maior poder de comunicação entre ambos, e como localizador de carga, oferecendo maior segurança em caso de roubo da carga transportada. ●

O MINISTÉRIO DA SAÚDE ADVERTE:  
USAR A SOLUÇÃO DE LOGÍSTICA ERRADA  
PODE CAUSAR DORES DE CABEÇA.



A DIPACK é o remédio certo para descomplicar os problemas de intralogística da sua empresa. Disponibilizando soluções práticas e eficientes para acabar com suas dores de cabeça, para você se envolver menos com assuntos operacionais do dia-a-dia.



Matriz - Av. Franz Liszt, 80  
São Paulo - SP - (11) 6951-8156/57  
Filial Vale do Paraíba  
Rua Pe. Custódio B. Silva, 20  
Taubaté - SP - (12) 3681-2026  
www.dipack.com.br

## EVENTO

# Delegação brasileira visita a ProMat 2007

No período de 8 a 11 de janeiro último, a Delegação Oficial Brasileira esteve presente na feira ProMat 2007 em Chicago, nos Estados Unidos, evento que reuniu 700 expositores e mais de 30.000 visitantes, de mais de 80 países, espalhados em cerca de 28.000 m<sup>2</sup>.

Organizada pelo Departamento Comercial do Consulado dos Estados Unidos em São Paulo, pela ABML – Associação Brasileira de Movimentação e pelo jornal e portal LogWeb, a comissão brasileira contou com 32 participantes de 16 empresas, entre elas Delta Records, Artama Metalmecânica, Astro Tecnologia, Grupo Linx, K&D Logística e PLM Plásticos.

A ProMat é considerada a mais abrangente em termos de equipamentos, sistemas e tecnologias em logística, movimentação e manuseio de materiais nos Estados Unidos e, neste ano, apresentou novidades em automação e soluções



Alguns dos integrantes da delegação brasileira

tecnológicas para a cadeia de suprimentos, que, segundo Rodrigo Mota, Material Handling Equipment Specialist do Departamento Comercial do Consulado dos Estados Unidos em São Paulo, em breve estarão disponíveis também no Brasil, devido a parcerias estabelecidas com os participantes da delegação brasileira.

O objetivo do consulado e dos participantes da delegação, de acordo com Mota, é facilitar parcerias entre empresas norte-americanas e brasileiras. “Conseguimos reunir um grupo de empresas brasileiras com alto potencial de realizar parcerias com as norte-americanas. Cada participante teve a opção de ter reuniões pré-

agendadas com expositores e auxílio de representantes do nosso escritório, além de seguir o programa geral do grupo que compreendia palestras gratuitas e visitas à feira todos os dias”, descreve.

Mota considera que, com o auxílio do escritório do consulado, tanto as empresas norte-americanas quanto as brasileiras sentiram-se mais seguras em negociar e estabelecer parcerias, “uma vez que sabiam que o governo dos Estados Unidos, por meio do Serviço Comercial dos Estados Unidos, estava presente para incentivar e dar suporte às negociações através de nossos serviços”.

E já antecipando o próximo evento, revela que devido ao sucesso da delegação para a feira ProMat 2007, será organizada uma outra para a feira NA 2008, que será em Cleveland, de 21 a 24 de abril do próximo ano. A NA é realizada no intervalo da ProMat e abrange soluções em armazenagem, movimentação e logística. ●

## CAMINHÕES

## Iveco entrega 12 Stralis 6x4 para a Gafor

A Iveco (Fone: 0800 7023443) entregou 12 caminhões Stralis 6X4 para a Gafor Logística (Fone: 11 3046.3590). Esta já é a quarta vez que a Gafor adquire caminhões Iveco, contabilizando 130 unidades da marca na frota da empresa, entre leves, médios e pesados.



Os novos Stralis estarão sendo utilizados no transporte de matéria-prima da Coca-Cola para o grupo mexicano Femsa – maior engarrafadora do refrigerante na América Latina. Segundo Sandro Norberto, diretor de negócios da Divisão de Alimentos da Gafor, “os Stralis 6X4 estão equipados com carrocerias sider e irão tracionar um equipamento do tipo rodotrem, com 30 metros de comprimento e 74 toneladas de PBTC (Peso Bruto Total Combinado). Os caminhões farão o transporte de insumos da Coca-Cola da região de Ribeirão Preto, interior de São Paulo, para a capital, passando pelas fábricas de Jundiá e Cosmópolis e voltando com o produto já acabado novamente para o interior”.

Os Stralis 6X4 irão operar 24 horas por dia, inclusive aos sábados, domingos e feriados, e rodar 17 mil quilômetros por mês. “Para pilotar esses veículos e garantir a entrega das 53 toneladas de carga líquida (insumos e refrigerante), vamos contar com o trabalho de 40 motoristas, mais equipe interna responsável em monitorar a operação. Todos os caminhões serão rastreados via satélite”, explica Norberto. ●

## As maiores oportunidades de Comércio Exterior em um só lugar:

- A maior e mais importante Feira de Comércio Exterior, Logística e Transporte Internacional da América Latina - 13ª Edição.
- Mais de 400 empresas nacionais / internacionais com novidades em serviços para agregar competitividade para as empresas brasileiras com negócios no exterior.
- 40.000 visitantes diretamente responsáveis por 95% da pauta de exportação / importação do País.
- Ambiente exclusivo de negócios e oportunidades.
- Conferências de Comércio Exterior em parceria com a FIESP e FGV.
- Conceituados palestrantes e os maiores exportadores do País, apresentando as últimas tendências e cases de sucesso do setor.
- Primeira feira brasileira a adotar Programa de Gestão Ambiental.

**INTERMODAL**  
SOUTH AMERICA 2007

**24 a 26**  
**de Abril**

Transamérica Expo Center  
São Paulo

Realização

**GRUPO INTERMODAL**

www.grupointermodal.com.br

intermodal@grupointermodal.com.br - tel. (11) 3815.9900 - fax. (11) 3814.9473

Patrocínio da Feira



MARIMEX

TAM EXPRESS

TANKPOOL

Patrocínio das Conferências

CORREIOS

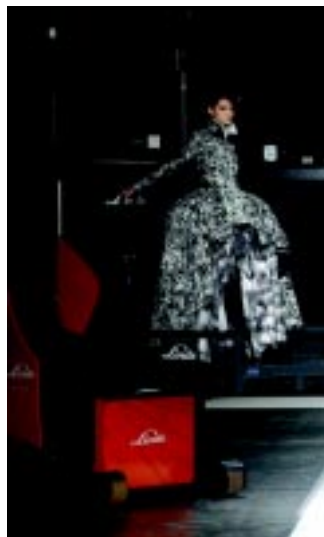
Cia Aérea Oficial

TAM

Veículo Oficial

Global

Notícias  
rápidas



**Linde  
Empilhadeiras  
participa da SPFW**

A Linde Empilhadeiras (Fone: 11 3604.4768) foi um dos patrocinadores do São Paulo Fashion Week. Na ocasião, a empresa demonstrou alguns de seus lançamentos e as tendências para o mercado.

**Grupo alemão  
Mauser adquire o  
controle da Tankpool**

A Mauser do Brasil (Fone: 11 2168.0050), fabricante de origem alemã de embalagens industriais, anunciou a aquisição de 51% das quotas da Tankpool Logística do Brasil (Fone: 12 3627.4300), incluindo definitivamente o mercado brasileiro em sua estratégia de crescimento e internacionalização no setor. No segundo semestre de 2006, a empresa comprou no Brasil a MBP (Metalúrgica Barra do Piraí), líder em embalagens industriais para as indústrias química, petroquímica e alimentícia. Agora, com a Tankpool, o grupo alemão praticamente fecha a cadeia de produtos e serviços para o mercado de cargas líquidas e torna-se líder entre as empresas preparadas a agregar ao fornecimento da embalagem atividades de envase, armazenagem e distribuição do produto final até a logística reversa das embalagens usadas. De acordo com o presidente da Mauser do Brasil, Cláudio Parelli, a "Tankpool e a Mauser se complementam no sentido mercadológico. Fabricamos e comercializamos os IBCs, ficando a Tankpool com a logística integrada, que permite a reciclagem e o retorno dessas embalagens".

**DISTRIBUIÇÃO EXPRESSA**

**TNT adquire a  
Expresso Mercúrio**



Rodrigues, da TNT: "a excelente rede da TNT na Europa e Ásia permite melhorar ainda mais os serviços oferecidos aos clientes da Mercúrio"

A TNT (Fone: 11 5564.8600) acaba de anunciar a conclusão da aquisição de 100% das ações da Expresso Mercúrio (Fone: 51 3356.5000), considerada líder no mercado doméstico brasileiro de distribuição expressa. A aquisição proporciona à TNT uma plataforma ideal para o desenvolvimento de uma rede integrada de distribuição expressa rodoviária na América do Sul.

Segundo Peter Bakker, CEO da TNT N.V., "depois das recentes aquisições na China (Hoau) e Índia (Speedage), o Brasil é um importante passo em outro mercado emergente em rápido crescimento. Combinando a rede doméstica rodoviária da Mercúrio com as redes internacionais aéreas e rodoviárias da TNT, estamos dando forma à estratégia da TNT de 'Foco em Redes'. Com a Mercúrio, adquirimos a líder de distribuição doméstica expressa no terceiro dos quatro países BRIC (Brasil/Rússia/Índia/China) em um pe-



ríodo de pouco mais de 12 meses."

Roberto Rodrigues, presidente da TNT Express Brasil, acrescenta que os clientes da Mercúrio irão certamente se beneficiar dessa transação. "A excelente rede da TNT na Europa e Ásia permite melhorar ainda mais os serviços que oferecemos a estes clientes, que muitas vezes desenvolvem seus negócios com base nas fortes ligações históricas entre a América do Sul e a Europa".

Realmente, ele informa que os clientes da Mercúrio e TNT terão vantagens nesta transação de diversas formas. "A TNT conseguirá oferecer uma rede completa-

mente integrada no mercado brasileiro de distribuição expressa com uma cobertura nacional e conexões para o Chile, Argentina e Uruguai. Além disso, uma vez que o mercado brasileiro se caracteriza por sua natureza fragmentada, os clientes da Mercúrio poderão se beneficiar da vasta gama de produtos que a TNT oferece. A combinação da rede doméstica da Mercúrio com a rede internacional da TNT oferecerá, também, aos clientes um alcance global para suas encomendas."

**MERCÚRIO E RENAULT/  
NISSAN**

Recentemente, a Mercúrio foi nomeada transportadora exclusiva, no modal rodoviário, de peças e acessórios da montadora Renault/Nissan do Brasil. O contrato prevê a distribuição para as 145 concessionárias Renault e 63 concessionárias Nissan espalhadas pelo Brasil.

O contrato prevê, ainda, a implantação de dois escritórios nos armazéns de peças e acessórios das montadoras – São José dos Pinhais, PR, e Jundiá, SP – com o objetivo de acelerar o processo de liberação das três carretas de produtos, em média, que devem ser embarcadas diariamente.

A Mercúrio tem 15% de participação no mercado doméstico de distribuição expressa no Brasil. ●

**Nossa empilhadeira é sua!**

É com esse conceito que a Retrak oferece aos seus clientes um atendimento personalizado, apresentando soluções completas para a movimentação de seus materiais.



- Locação de empilhadeiras (mais de 1000 máquinas);
- Venda de equipamentos novos e semi-novos com garantia;
- Reformas de empilhadeiras e transpaleteiras elétricas;
- Assistência técnica - manutenção preventiva e corretiva com mecânicos treinados no fabricante;
- Terceirização de frota;
- Estoque de peças originais e multimarcas com mais de 8 mil itens.



**Retrak Com. e Rep. de Máquinas Ltda.**

Av. Papa João Paulo I, 2101 - 07170-350 - Guarulhos - SP

•Tel.: (11) 6431-6464 •Fax: (11) 6431-6466

•www.retrak.com.br •retrak@retrak.com.br

## EMPILHADEIRAS

# Evitando acidentes em operações nos CDs e armazéns

**FUNDAMENTAIS NOS PROCESSOS LOGÍSTICOS DE CDS E ARMAZÉNS, AS EMPILHADEIRAS TAMBÉM PODEM SER FONTE DE SÉRIOS ACIDENTES, CAUSADOS POR USO INADEQUADO DO EQUIPAMENTO OU POR OPERADORES INABILITADOS A OPERÁ-LO.**

**L**argamente utilizadas em CDs e armazéns – e também, em menor escala, no piso de fábricas –, as empilhadeiras podem ser responsáveis por sérios acidentes, provocando ferimentos nos operadores e em outros funcionários do local, além de grandes prejuízos à empresa.

“No Brasil, não temos estatísticas específicas, mas nos Estados Unidos, a OSHA - Occupational Safety and Health Administration estima que ocorram cerca de 85 fatalidades por ano envolvendo a operação de empilhadeiras. Estas fatalidades são assim distribuídas: tombamento (42%); prensagem entre outro veículo ou outra superfície (25%); prensagem entre empilhadeiras (11%); atropelamentos (10%); queda de materiais (8%); e queda de plataforma ou do garfo (4%)”, afirma Valdeine A. de Oliveira, engenheiro de segurança da Transpiratinga (Fone: 11 2137.8311), já citando alguns dos acidentes mais comuns que ocorrem nos CDs e armazéns – embora não citado na pesquisa, o acidente durante a realização de manutenções também é apontado por ele.

## BATIDAS E ABALROAMENTOS

Quando se refere aos acidentes mais comuns com empilhadeiras nas áreas internas, Jean Robson Baptista, do departamento comercial da Empicamp (Fone: 19 3289.3712), destaca que, em geral, o que mais ocorre são batidas dos equipamentos contra o verticalizado. “Este tipo de acidente é bastante comum e perigoso,

pois a cada impacto diminui mais a resistência da base da estrutura, podendo, com o tempo – que varia de acordo com a quantidade de batidas –, trazer parte ou até toda a estrutura para o chão, acarretando o que chamamos de efeito dominó. Na maioria dos casos, o equipamento bate em algo parado por imprudência, negligência ou imperícia do operador”, diz Baptista.

Eugenio Celso R. Rocha, consultor e instrutor em logística, movimentação de materiais e segurança do trabalho (Fone: 31 3278.2828), concorda com este ponto de vista. Segundo ele, os acidentes que mais ocorrem certamente são as colisões com as estruturas das edificações (pilstras, colunas, etc.) e as estruturas de armazenagem, seguidos dos abalroamentos entre empilhadeiras e, em menor proporção, os atropelamentos de pessoas, sobretudo daquelas que não estão habituadas com a rotina operacional dos CDs.

“Realmente, algumas escoriações em estrutura devido ao arranjo físico, à ausência de sinalização, cargas não estáveis e dispositivos de transporte avariados também causam acidentes durante a movimentação”, avaliam por sua vez, Lucas Alberto de Godoy, técnico em segurança do trabalho da Selpa Prestação de Serviço Logístico de Peças e Acessórios (Fone: 11 3826. 8112), e Nelson Magni Junior, do departamento comercial da Retrak (Fone: 11 6431.6464).

Acidentes de colisões que podem ocorrer entre estruturas portapaletes, colunas do CD, pare-



**Barros, da Somov: conceito de segurança, além de ser um processo contínuo de orientação e fiscalização, passa a fazer parte da cultura da organização**

des e, em alguns casos, pedestres, também são apontados como comuns por Eduardo Spaleta Junior, assistente da diretoria da Skam (Fone: 11 4582. 6755). “Os acidentes são causados por distração ou pressão dos supervisores sobre os operadores para a execução de um trabalho em um espaço curto de tempo.”

Luciano Feijó de Barros, técnico de segurança do trabalho da Somov (Fone: 11 3718.5133), cita, ainda, outras colisões que podem ocorrer, com hidrantes, paredes e lotes de produto armazenado, em razão, principalmente, do inadequado dimensionamento do espaço físico. “Também podem ser citadas as colisões entre equipamentos, que são ocasionadas devido à grande quantidade de máquinas, caminhões e pedestres no mesmo local, e as derrapagens ocasiona-

das por piso molhado, normalmente em função de falta de manutenção predial”, diz Barros.

Para Darci Santos, do setor de segurança do trabalho da Movicarga/Célere Intralogística (Fone: 11 5014.2484), o acidente mais comum é a queda de material.

“De fato, entre os acidentes já relacionados, devem ser citadas as quedas de cargas suspensas pelas máquinas ou das próprias estanterias, quedas de máquinas em docas fixas e móveis, queda de empilhadeiras da carroceria do caminhão, acidentes devidos à manipulação indevida de materiais estocados, queimaduras provocadas por manipulação de ácidos de baterias em máquinas elétricas, queimaduras por combustíveis inflamáveis, etc.” A análise é de Sérgio José Quaglio, gerente comercial da Still (Fone: 11 4066.8126).

## REGRAS

Sobre se há regras estabelecidas para operar as empilhadeiras no interior dos CDs e armazéns ou cada empresa estabelece as suas, Oliveira, da Transpiratinga, lembra que no Brasil não existe regra específica para a operação de empilhadeira. “Somente na Norma Regulamentadora NR 13 - Transporte, Movimentação, Armazenagem e Manuseio de Materiais são definidos alguns itens obrigatórios na operação de equipamentos utilizados na movimentação de materiais. Entre eles estão: indicação, em lugar visível do equipamento, da carga máxima de trabalho permitida; o operador deve receber treinamento específico, dado pela empresa, que o habilitará nessa função; necessidade dos operadores portarem, durante o horário de trabalho, um cartão de identificação, com nome e fotografia, em lugar visível – este cartão tem validade de um ano e, para sua revalidação, o operador deve passar por exame de saúde completo, por conta do empregador; os equipamentos devem possuir sinal de advertência sonora (buzina); os equipamentos devem ser permanentemente inspecionados e as peças defeituosas, ou que apresentem deficiências, devem ser imediatamente substituídas; controle da emissão de gases tóxicos emitidos pelos equipamentos em locais fechados ou com pouca ventilação – no caso de equipamentos movidos por motores de combustão interna, sua utilização é proibida, salvo se providos de dispositivos neutralizadores adequados.”

O engenheiro de segurança da Transpiratinga destaca, ainda, que as regras são normalmente estabelecidas pelas próprias empresas, baseadas no manual de segurança para operadores de empilhadeira do SENAI, manuais de operações fornecidos pelos fabricantes de empilhadeiras e em normas internacionais.

Baptista, da Empicamp, lembra que as regras existem apenas quanto às condições do equipamento, que devem atender à legislação no que se refere à segurança e operacionalidade. “No entanto, estas regras pouco contribuem para a diminuição de batidas dos equipamentos. Na maioria dos casos, a solução é encontrada pelas empresas através de um melhor monitoramento da operação. Estas também implantam regras que ajudam neste monitoramento, como, por exemplo, apenas um operador utilizar o equipamento em seu turno e o operador seguinte fazer um check-list antes do início de seu





**Spaleta Junior, da Skam:**  
“Os acidentes são causados por distração ou pressão dos supervisores sobre os operadores”

turno, procurando marcas no equipamento”, ensina.

Rocha, por sua vez, lembra que algumas regras básicas destinadas à circulação de veículos em vias públicas – como mão de direção, velocidade compatível com o local, vias principais e secundárias, sinalização vertical e horizontal, hábito da utilização da buzina em pontos estratégicos, etc. – devem, também, ser implantadas e rigorosamente cumpridas no interior dos CDs que, em muitos casos, possuem um número elevado de empilhadeiras operando simultaneamente. Além destas regras básicas – ainda segundo o consultor e instrutor –, cada empresa deve estabelecer regras adicionais, considerando determinadas particularidades relativas às cargas, elementos unitizadores, altura dos empilhamentos, carga e descarga de caminhões e operações em plataformas, dentre outras. Todas estas regras devem ser apresentadas aos operadores, por ocasião dos treinamentos, através da entrega de um manual individual, mediante recibo, explica Rocha.

“Realizamos integração de segurança na admissão com leitura da IT - Instrução de Trabalho na operação de empilhadeira, onde estão contemplados todos os procedimentos de segurança, e, no dia a dia, realizamos DDS – Diálogo Diário de Segurança com assuntos variados, porém pré-estabelecidos pela área de segurança do trabalho”, exemplifica Santos, da Movicarga/Célere.

Godoy, da Selpa, e Magni Junior, da Retrak, lembram que há regras gerais para uso correto de empilhadeira NR 11 e OSHA: cada equipamento é desenvolvido com instruções de segurança para que esta esteja garantida, porém procedimentos diferentes são adotados dependendo da condição de trabalho e do tipo de material que se movimentam.

Barros, da Somov, é outro profissional do setor que lembra que, para operar empilhadeiras, existem regras estabelecidas, que constam no conteúdo programático do trei-

namento de formação de operador, sem o qual não é permitido exercer a função, sob pena de multa trabalhista.

## CONCEITO DE SEGURANÇA

“Além da sinalização, é importante um trabalho de supervisão e conscientização na operação. O operador não deve pensar que é natural bater ou raspar uma empilhadeira na carga ou em estruturas. Para isso é fundamental a participação da supervisão. Tivemos casos de clientes que somente conseguiram resolver o problema quando foram tomadas medidas mais enérgicas com os operadores com alto índice de acidentes. Também é importante manter os equipamentos com suas características originais – ou seja, evitar adaptações que comprometam a segurança deles.”

Esta é a opinião de Baptista, da Empicamp, sobre como implementar o conceito de segurança entre os operadores de empilhadeiras.

Para Rocha, o conceito de segurança, para ser efetivamente implantado, deve iniciar-se no processo de seleção destes profissionais, que devem atender a um perfil previamente estabelecido pela empresa para esta função, passando em seguida por um rigoroso treinamento de formação e por

treinamentos sistemáticos de reciclagem, no mínimo a cada 10 meses. “Além destes procedimentos, é necessário que a empresa possua uma política geral de segurança devidamente implantada, divulgada e efetivamente cumprida em todos os níveis hierárquicos, demonstrando o seu real comprometimento com a segurança do trabalho. Resultados excelentes na implantação do conceito de segurança entre os operadores de empilhadeiras são obtidos quando a empresa valoriza o profissional e incentiva o seu desenvolvimento técnico e organizacional, buscando a sua integração, interação e comprometimento com os sistemas logísticos adotados por ela”, completa o consultor e instrutor.

Santos, da Movicarga/Célere, também aponta a conscientização, os treinamentos, as palestras e as campanhas – e posteriormente monitoramento, a fim de verificar a eficácia e o entendimento – como formas de conscientizar o operador sobre a necessidade de segurança nos CDs e armazéns.

“É necessário que se torne evidente ou se elabore uma Política de Segurança e implante-a de maneira participativa. Campanhas, quando bem-elaboradas e com esse foco, impactam na operação, pois quase sempre se movimentam a empresa inteira. A partir deste ponto, treinamento, reciclagem para operadores e um sistema de



**Quaglio, da Still:** Entre os acidentes devem ser citadas as quedas de cargas suspensas pelas máquinas ou das próprias estanterias

DDS fazem com que a segurança do trabalho esteja nas mãos dos colaboradores antes de realizar uma tarefa. Também requer um ambiente de trabalho e uma empilhadeira seguros, trabalhador treinado, prática de trabalho segura e administração de tráfego sistemática. O equipamento e a manutenção são caros. Um conceito preventivista deve ser trabalhado. Qualquer pessoa pode aprender a operar empilhadeira, mas nem todos o fazem com Segurança e Qualidade, a competência técnica num profissional é avaliada pelas suas ações e seu bom senso. Nada é tão importante ou tão urgente que não possa ser feito com segurança”, afirmam Godoy, da Selpa, e Magni Junior, da Retrak.

Spaleta Junior, da Skam, lembra que sempre quando se fala em

implantar conceitos sabe-se que não é algo fácil, pois envolve vários processos da empresa. “Mas uma forma prática, e de certa forma menos trabalhosa, é inicialmente conscientizar os gerentes e os encarregados, pois não adianta o operador saber o que é seguro, mas o gerente ou o encarregado cobrar dele rendimento, e não segurança”, diz ele.

Barros, da Somov, concorda que o conceito de segurança não deve ser implantado apenas entre os operadores, mas ser estendido para todos os transeuntes das áreas de movimentação de empilhadeiras. Desta forma, segundo ele, o conceito de segurança, além de ser um processo contínuo de orientação e fiscalização, passa a fazer parte da cultura da organização.

“Para implantar o conceito de segurança, é preciso enfatizar a necessidade de manter a integridade física e psicológica das pessoas que trabalham e sua importância para suas famílias e colegas de trabalho, da sociedade, da empresa para a qual trabalham como mantenedora de seu emprego, das consequências de uma limitação funcional mais grave para todos os envolvidos causadas por acidentes, a manutenção da CIPA - Comissão Interna de Prevenção de acidentes, treinamentos periódicos, criação e reforço de uma cultura de segurança dentro das empresas”, completa Quaglio, da Still.

## ARMAZENAGEM NA MEDIDA CERTA



**ÁGUIA**  
Sistemas

www.aguiasistemas.com.br  
42-3220-2666



## Regras básicas de segurança a serem seguidas em CDs e armazéns

### Equipamentos

- Não usar a empilhadeira para outros fins que não os próprios;
- Tomar cuidado com rampas e diferenças de nível;
- Usar o equipamento dentro do seu limite de capacidade de carga;
- Adaptar o equipamento às condições ambientais: câmaras frigoríficas, locais inseguros e com riscos de explosão ou incêndio;

- Usar equipamentos adequados para transportar a empilhadeira de um local para outro;
- Prestar atenção na utilização dos freios;
- Equipar todos os equipamentos com buzina, Giroflex ou lâmpadas estroboscópicas intermitentes, controle/bloqueio de velocidade, alarme sonoro e luz de ré, cintos de segurança, faróis, extintor de incêndio, protetor de cabina, espelhos retrovisores e botão de parada de emergência (empilhadeiras elétricas);

- Manter todos os equipamentos em perfeitas condições operacionais por meio de um sólido Programa de Manutenção Preventiva e Corretiva;
- Realizar, periodicamente, auditorias de segurança, incluindo entrevistas com o operador;
- Proteger de batidas as estruturas de armazenagem com protetores de base;
- Trocar a bateria ou fazer a recarga ao atingir 20% da carga restante, pois trabalhar com bateria baixa reduz a vida útil do equipamento e o danifica;

- Dirigir sempre com a luz vermelha apagada no caso de direção elétrica de 360° de última geração, pois a luz vermelha indica que a roda ultrapassou 180°;
- Empregar somente técnicos treinados para realizar manutenção e reparos do equipamento (evitar improvisações).

### Pistas e área de serviço

- Marcar, no piso, faixas na cor amarela, delimitando os corredores de circulação, áreas de empilhamentos e áreas de picking, entre outras (podem ser adotadas faixas exclusivas para pedestres);
- Manter placas com indicações de trânsito com empilhadeiras, como mão de direção, redução da velocidade, "buzine" e passagem de pedestres, entre outras;
- Usar placas para demarcar ambientes que contenham materiais com risco de explosão;
- Manter as pistas de tráfego e as áreas de serviço em boas condições de uso;

- Manter as dimensões das pistas apropriadas aos veículos (adicional de 0,50 m de cada lado do veículo utilizado em velocidade de até 20 km/hora para pista de mão única. Folga mínima de 0,20 m para interferências, tubulações, vigas, etc. acima da cabine do operador);
- Instalar banners de conscientização com os procedimentos gerais de operação segura;
- Assinalar claramente obstruções e obstáculos;
- Declives e inclinações devem ser suficientemente ásperas e não exceder 8%. Nas extremidades, devem conter uma transição suave para evitar contatos da carga ou do chassi do veículo no chão;

- Manter o acesso à área de armazenamento restrito a pessoas autorizadas, e ainda assim com todo o aparato de proteção utilizado;
- Manter o CD com layout racional;
- Manter a ordem, arrumação, limpeza, ventilação, desobstrução das áreas de circulação e boa iluminação;
- Operar com ferramentas adequadas, demarcação adequada de local para fixação de extintores de incêndio, macas, material de pronto socorro, local apropriado para acondicionamento de botijões de gás, bombas de combustível e carga de baterias;
- Estabelecer limites de velocidade de acordo com os riscos;

- Eliminar os cruzamentos e esquinas cegas ou instalar espelhos convexos, também em pontos de baixa visibilidade;
- Manter níveis de iluminação adequados;
- Minimizar outros riscos, como interferências aéreas (tubulações, eletrocalhas, vigas estruturais);
- Manter os operadores devidamente treinados sobre os riscos e cuidados dos locais de operação;
- Utilizar paletes e embalagens adequadas ao tipo de material a ser movimentado;
- Padronizar empilhamentos (altura, capacidade de carga das prateleiras, condições de empilhamento e separação adequada entre os materiais estocados).

### Operador

- Ter autorização para dirigir o tipo específico de veículo;
- Prevenir pessoas em áreas de perigo quando operar o equipamento;
- Dirigir o veículo como se estivesse em via pública e manter os respectivos cuidados;
- Nunca utilizar o volante para embarcar no equipamento;
- Transportar a carga sempre do lado mais alto em rampas;
- Aproximar-se de rampas devagar e com cuidado;
- Certificar-se da adequação e capacidade dos elevadores em caso de uso;
- Introduzir os garfos na carga e no palete no mínimo 75% de seu limite inferior e, preferencialmente, com sua ponta a 50 cm da extremidade da carga;

- Transportar um palete de cada vez, excetuando-se indicações específicas;
- Contar com a assistência de supervisores em situações especiais;
- Não iniciar o trabalho antes de inspecionar detalhadamente o equipamento;
- Não transportar pessoas (carona);
- Não elevar pessoas pelos garfos do equipamento;
- Não elevar carga mais pesada do que a capacidade nominal do equipamento;
- Não operar o equipamento sob efeito de medicação forte;
- Não tráfegar com os braços e as pernas para fora do equipamento;
- Não passar sob os garfos (patolas) quando elevados;

- Não permitir que pessoas não autorizadas, devidamente treinadas e habilitadas, operem o equipamento;
- Não levantar cargas somente com um garfo;
- Não estacionar ou conduzir o equipamento com os garfos elevados;
- Não efetuar ultrapassagens;
- Manter uma distância segura em relação à empilhadeira mais próxima;
- Circular de frente ou de marcha a ré conforme a altura da carga transportada; não operar sem visibilidade; caso necessário, use um "guia";
- Dar sempre a preferência ao pedestre;
- Dar a preferência de passagem às empilhadeiras que estiverem circulando nos corredores considerados como principais;

- Usar buzina ao entrar nos corredores ou cruzamentos, sempre com o equipamento em baixa velocidade;
- Usar capacete, óculos e sapatos de segurança, protetor auricular e indumentária adequada;
- Fazer treinamento de segurança;
- Operar com observância dos limites de velocidade e manobras adequadas com e sem carga;
- Passar por retreinamento periódico (pelo menos uma vez por ano);
- Elaborar e manter atualizados procedimentos de segurança na operação de empilhadeiras;
- Estacionar a empilhadeira de modo seguro: com freios de estacionamento acionados e em local adequado. ●

## Agenda

**Março 2007**

### Eventos

**EXPO TRANSPORTE 2007**  
**6ª Exposición Internacional de Equipamiento Y Tecnologia del Autotransporte de Carga Expo Utilitarios – Exposición Internacional de Vehículos Comerciales para el Transporte de Carga y de Pasajeros en la Ciudad**

Período: 7 a 10 de março  
 Local: Buenos Aires – Argentina  
 Realização: Expotrade  
 Informações:  
[www.expotrade.com.ar](http://www.expotrade.com.ar)  
[humberto.vieites@uol.com.br](mailto:humberto.vieites@uol.com.br)  
 Fone: (11) 5182.7933

**EXPOCOMEX**  
**Exposição de Serviços para o Comércio Exterior CONCEX**  
**Congresso Nacional de Comércio Exterior**  
 Período: 14 a 16 de março  
 Local: Florianópolis - SC  
 Realização: BF Three Feiras  
 Informações:  
[www.latinevent.com.br/expocomex](http://www.latinevent.com.br/expocomex)  
[tamara@latinevent.com.br](mailto:tamara@latinevent.com.br)  
 Fone: (11) 5548.9484

### Cursos

**Pós-Graduação em Logística Empresarial**  
 Período: 1º semestre de 2007  
 Local: São Paulo – SP  
 Realização: Ceteal  
 Informações:  
[www.ceteal.com.br](http://www.ceteal.com.br)  
[ceteal@ceteal.com.br](mailto:ceteal@ceteal.com.br)  
 Fone: (11) 5581.7326

**Supply Chain Management & Logística Integrada: A Visão Estratégica & Econômico-financeira (MBA)**  
 Período: Início em março  
 Local: São Paulo – SP  
 Realização: Fipecafi  
 Informações:  
[www.fipecafi.com.br/cursos/supply](http://www.fipecafi.com.br/cursos/supply)  
[candidato.mba@fipecafi.org](mailto:candidato.mba@fipecafi.org)  
 Fone: (11) 2184.2020

**Produtividade em Gestão e Operações de Pátios de Contêineres**  
 Período: 5 a 8 de março  
 Local: Itajaí - SC  
 Realização: Trainmar Brasil  
 Informações:  
[www.trainmar.com.br](http://www.trainmar.com.br)  
[rh-brasil@uol.com.br](mailto:rh-brasil@uol.com.br)  
 Fone: (13) 3225.1181

**Tecnologia da Informação Aplicada à Logística**  
 Período: 10 de março  
 Local: Recife – PE  
 Realização: Focus Trigueiro  
 Informações:  
[www.focustrigueiro.com.br](http://www.focustrigueiro.com.br)  
[treinamento@focustrigueiro.com.br](mailto:treinamento@focustrigueiro.com.br)  
 Fone: (81) 3432.7308

**MBA Logística**  
Início em 12 de março  
Local: Rio de Janeiro – RJ  
Realização:  
CEL - Coppead/RFRJ  
Informações:  
www.centrodologistica.com.br  
cel@coppead.ufrj.br  
Fone: (21) 2598.9812

**4º Seminário Internacional em Logística Agroindustrial**  
Período: 16 e 17 de março  
Local: Piracicaba – SP  
Realização: ESALQ-LOG  
Informações:  
Fone: (19) 3429.4580

**Identificação de Unidades Logísticas com Código de Barras**  
(Curso Gratuito)  
Período: 19 de março  
Local: São Paulo  
Realização: GS1 Brasil  
Informações:  
www.gs1brasil.org.br  
automacao@gs1brasil.org.br  
Fone: (11) 3068.6229

**Armazenagem e Logística para Auditores Internos da Lei Sarbanes-Oxley: O que é essencial e indispensável saber**  
Período: 20 de março  
Local: São Paulo – SP  
Realização: Chermont Engenharia e Consultoria  
Informações:  
www.chermont.com.br  
jaciraoliver@chermont.com.br  
Fone: (11) 3803.8900

**Simpósio Supply Chain**  
Período: 21 e 22 de março  
Local: São Paulo – SP  
Realização: Ciclo Marketing & Comunicação  
Informações:  
www.portalsupplychain.com.br  
ciclo@portalsupplychain.com.br  
Fone: (11) 6941.7072

**Simulação Logística**  
Período: 22 de março  
Local: São Paulo – SP  
Realização: Log Intelligence  
Informações:  
www.logintelligence.com.br  
treinamento@logintelligence.com.br  
Fone: (11) 3285.5800

**Oficina de Logística**  
Período: 27 de março  
Local: Sapucaia do Sul – RS  
Realização:  
FAE – Faculdades Equipe  
Informações:  
www.faculdadesequipe.com.br  
contato@faculdadesequipe.com.br  
Fone: (51) 3474.4515

No portal [www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br), em "Agenda", estão informações completas sobre os diversos eventos do setor a serem realizados durante o ano de 2007.

# Você sabia que...



Uma bateria tracionária custa em média 15% do Valor da empilhadeira?

Empilhadeiras que operam em três turnos necessitam de três baterias, portanto custam em média 45% do valor da empilhadeira?

Baterias desequilibradas têm autonomia de trabalho reduzidas em até 50%?

Baterias úmidas provocam fuga de corrente, danificando os controladores eletrônicos das empilhadeiras?

Cabos, terminais e conectores avariados ou mau isolados podem causar acidentes e até explosões?

Válvulas avariadas ocasionam vazamentos?

A aplicação de manutenção preventiva periódica, pode corrigir todos os itens acima e não custa quase nada?

Aplique a manutenção preventiva periódica nas suas baterias. Além de corrigir todos os itens acima, se aplicada corretamente, pode ter vida útil superior a 5 anos. E o melhor, não custa quase nada.

## Oferecemos serviços de manutenção preventiva periódica que consistem em:

- Dessulfatação das baterias com solução de bicarbonato de sódio
- Revisão das válvulas convencionais e de enchimento automático
- Revisão dos cabos, conectores e terminais
- Correção da densidade
- Equalização dos elementos
- Correção do Betume (asfalto)
- Engraxamento dos bornes e terminais



Consulte-nos também para compra de Baterias Novas. Contamos com estoque de 150 Baterias a pronta entrega.

## CONSULTE-NOS TAMBÉM PARA LOCAÇÕES

A **MATRAC** atua no mercado há 18 anos, com experiência, qualidade e preços competitivos. Com certeza temos o melhor suporte para venda e manutenção de baterias tracionárias, seja ela nacional ou importada.

**MATRAC COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA.**  
Sua Bateria Tracionária é nossa responsabilidade

Representante Comercial e Assistência Técnica autorizada



**Fone: 6905-4108 Fax: 6905-4102**

R. Eduardo Leopoldo, 75 - Vila Guilherme  
02050-040 - São Paulo - SP  
matrac@matrac.com.br  
www.matrac.com.br

# MATRAC

18  
Anos



## ARTIGO

# Transporte integrado para o país crescer



**Rodrigo Vilaça,**  
Diretor-Executivo da ANTF –  
Associação Nacional dos  
Transportadores Ferroviários  
e-mail: [tmartins@rabaca.com.br](mailto:tmartins@rabaca.com.br)

O país quer crescer. Exportar mais. Desenvolver sua economia. Nas duas pontas dessa meta, a produção nacional e o mercado internacional, as condições são bastante favoráveis e promissoras em inúmeros itens agropecuários, minerais e industriais. Mas há um gargalo no meio do caminho. Ou melhor, um conjunto de gargalos que ameaçam seriamente o crescimento das exportações.

Estamos falando dos gargalos logísticos. De nada adiantará o empenho por grandes safras agrícolas, ou por uma excelente produção agropecuária, se os produtos ficarem retidos por vários dias nos caminhões em filas de até 130 quilômetros, para acesso aos portos. Ou se os navios tiverem que esperar até sessenta dias para atracar. Poderá haver prejuízo vultoso e desgaste fatal para a imagem do Brasil como exportador de mi-

nérios e de produtos industrializados se continuarem as invasões nas faixas de domínio das ferrovias, obrigando os trens a trafegar a velocidades mínimas, em torno de 5 km/h, para evitar o risco de acidentes graves. E também o mercado interno pode ser fortemente prejudicado pelas estradas esburacadas que dificultam o tráfego de caminhões, ou pelos cruzamentos perigosos (passagens em nível) das ferrovias com ruas de todo tipo.

O governo anuncia investimentos na infra-estrutura de transportes e o noticiário dos jornais destaca os valores a serem aplicados nas rodovias, nas ferrovias, nos portos e nas hidrovias. Mas pouca atenção se costuma dar a um aspecto decisivo, que é a integração entre os modos de transporte: a intermodalidade.

Agora mais do que nunca, para que o Brasil seja competitivo no mercado externo e para que o mer-

cado interno também seja um fator de crescimento sócio-econômico, é essencial que a política de transportes seja integrada, assim como as decisões de investimento na infra-estrutura. O desafio é melhorar não apenas os modos de transporte, como também, principalmente, avançar nas reformas de segunda geração, de forma que a multimodalidade e a integração logística sejam os eixos da política.

Cabe ao governo a definição das políticas públicas, mas a participação da sociedade é fundamental. A iniciativa privada está fazendo a sua parte. No caso das ferrovias, por exemplo, o transporte intermodal cresceu mais de 20 vezes desde 1997, ano base de início do processo de desestatização do setor. Em 2006, de janeiro a setembro a movimentação de contêineres pelas ferrovias chegou a quase 154 mil TEUs (“twenty-

feet equivalent unity”, unidade equivalente a um contêiner de 20 pés, ou seis metros de comprimento). Esses números são resultados de fortes investimentos privados em terminais multimodais e intermodais, entre outros inúmeros projetos que visam a uma logística mais competitiva, sincronizando suprimento e demanda.

Como se vê, os trens de carga vêm contribuindo para o crescimento da intermodalidade com um índice bem acima do crescimento econômico em geral, e isso é necessário para ajudar a montar uma infra-estrutura que supere deficiências do passado e responda com eficiência aos desafios atuais.

Quando o Governo Federal, pela voz da ministra-chefe da Casa Civil, Dilma Rousseff, afirma que “não podemos ficar a reboque de ações pontuais, mas sim montar uma infra-estrutura que garanta a aceleração do crescimento”, vemos que há plena consciência do caminho a ser trilhado. São anunciados investimentos importantíssimos para expansão da malha – como os projetos da Nova Transnordestina, Ferrovias Leste-Oeste (BA) e Litorânea Sul (ES), trecho Alto-Araguaia-Rondonópolis (MT) e ampliação da malha ferroviária em Santa Catarina – e para a eliminação dos gargalos físicos, como é o caso do Ferroanel de São Paulo. Mas além disso há uma série de gargalos operacionais, jurídicos, legais e ambientais a serem superados com urgência. É necessário, por exemplo, que o poder público tome algumas providências para que os operadores de transporte multimodal (OTM) possam atuar com menores custos e mais agilidade. O sistema tributário e a legislação de uso de contêineres estão defasados e precisam urgentemente de ajustes. A construção de novos terminais intermodais em várias partes do país precisa ser viabilizada com incentivos fiscais. E o Conselho Nacional de Infra-estrutura de Transportes (CONIT) precisa ser instalado, porque foi criado em 2001, pela lei federal nº 10.233, mas até hoje não saiu do papel. Somente a implantação desse conselho permitirá consolidar uma visão técnica em questões que têm sido prejudicadas por interferências políticas que mudam conforme os interesses partidários e eleitorais.

Não podemos deixar passar a oportunidade de implantar definitivamente um modelo integrado de transportes em nosso país, de modo que a logística deixe de ser um ponto fraco e se transforme em plataforma segura para o tão almejado crescimento econômico. ●

## Soluções em Armazenagem



PORTA PALETE

- convencional
- drive in
- drive thru
- push back

TUBULARES

- block paleta
- porta tambor
- porta pneus
- porta big bag
- span block



RACKS

- GP10
- aramados
- especiais



PALETE DE AÇO







Rack aramado

SAVIK

SAVIK Ind e Com de Porta Paletes e Rack's Lado

Para maiores informações:

Fone/Fax: (11) 4645-0909

e-mail: [comercial@savik.com.br](mailto:comercial@savik.com.br)

www.savik.com.br

LOGÍSTICA REVERSA

# BS Colway recebe prêmio por programa de gestão de resíduos

No dia 29 de janeiro último, data em que quebrou a marca dos 16 milhões de pneus inservíveis transformados em combustível no Brasil, o IBS - Instituto BS Colway Social, da BS Colway Pneus (Fone: 0800 6008000), recebeu o Prêmio Brasil de Meio Ambiente pelo programa “Rodando Limpo”, considerado o melhor trabalho em gestão de resíduos feito no país.



Coletadores de resíduos retiram pneus do meio ambiente e os levam para co-processamento nos fornos das cimenteiras



O “Programa Rodando Limpo” já gerou aumento de renda para mais de 6 mil coletadores cadastrados



Coelho, do IBS, e Pedro Nonato, diretor do Grupo JB, na entrega do prêmio Brasil de Meio Ambiente

A premiação foi entregue a Ozil Coelho, diretor do IBS, no evento realizado pelo Grupo JB no Copacabana Palace, Rio de Janeiro, RJ. Dessa forma, a BS Colway, empresa que reindustrializa pneus remoldados, foi reconhecida por sua conduta pós-consumo no desenvolvimento da tecnologia adequada à logística reversa e à destruição ambientalmente correta do pneu inservível, tendo como subproduto importante e fundamental a inserção a novos patamares de ganhos para pessoas carentes.

Aliás, segundo informações da empresa, foi por iniciativa dos executivos e diretores da BS Colway que surgiu o conceito ambiental que definiu a Portaria 258/99, a qual trata da obrigação pós-consumo e destinação final do pneu inservível.

Criado em 2001, o programa “Rodando Limpo”, abrangeu, inicialmente, a Região Metro-

politana de Curitiba e, em um segundo momento, todos os 399 municípios paranaenses. Os resultados foram êxitos na redução da poluição de rios, matas e áreas populacionais e contribuição decisiva para a redução em 99,7%, em apenas um ano, dos casos autóctones de dengue registrados no Paraná, número tão expressivo que o programa foi acolhido

pela ONU e indicado aos seus países membros.

E, já que estes ganhos despertaram a atenção de autoridades políticas e ambientalistas de outras regiões do país, a empresa, em parceria com indústrias do setor cimenteiro – Cimpor, Lafarge e Votorantim –, ampliou a área de atuação para as Regiões Nordeste e Sudeste.

Pelo processo operacional, os coletadores de resíduos retiram os pneus do meio ambiente, que, por sua vez, são co-processados nos fornos das cimenteiras, substituindo, sem riscos ambientais, parte do coque de petróleo, combustível importado normalmente utilizado. Com isso, reaproveita-se ainda as malhas de aço da estrutura dos pneus, utilizadas

na fabricação do cimento, reduzindo, assim, o consumo de minério de ferro.

Criado e mantido pela iniciativa privada, sem custos ao erário, o programa abrange 368 municípios nos três estados onde foi implantado há mais tempo (mais de um milhão de pneus foram recolhidos em pouco mais de um ano em Pernambuco e na Paraíba) e está em fase inicial em Maceió, AL, e cidades vizinhas, onde foi lançado pelo governador Luís Abílio em junho de 2006; e em Contagem, região metropolitana de Belo Horizonte, onde foi oficialmente implantado pela prefeita Marília Campos, em setembro do mesmo ano.

De acordo com a empresa, além de cumprir a legislação vigente no país – desdobramento de sugestões apresentadas pela empresa ao Congresso Nacional – o “Rodando Limpo” promove, também, a geração de renda alternativa para centenas de famílias de coletadores de papel, pneus e demais resíduos sólidos, que, assim, são elevados à condição de agentes voluntários de saúde e do meio ambiente, atuando por meio das chamadas “Ecobases”, pontos de coletas, como agentes cadastrados no “Programa Rodando Limpo”, entregando pneus velhos para destinação ambientalmente correta. ●

## UMA EMPRESA QUE ATENDE O ESTADO INTEIRO, PODE ATENDER A SUA MUITO MELHOR.



- VENDA DE MÁQUINAS HELI**  
Distribuidores exclusivos da marca Heli para todo o Brasil
- LOCAÇÃO**  
Diária, mensal ou terceirização - e manutenção preventiva e corretiva dos equipamentos.
- MANUTENÇÃO**  
Estrutura completa para atendimento, técnicos treinados e material. Atendimento rotineiro, programado ou de emergência.
- REFORMA**  
Oficina para reparos, manutenções e reformas de equipamentos. Processo monitorado por profissionais capacitados, conferindo qualidade, tecnologia e garantindo sempre os melhores resultados.



**EQUI LIFT**  
VENDA E LOCAÇÃO DE MÁQUINAS

**MATRIZ**  
Rua Rio das Pedras nº 90 - tel.: (19) 3277-1482  
Campinas - SP - [equilift@equilift.com.br](mailto:equilift@equilift.com.br)



## SOFTWARE

# IB e South Consulting fazem parceria em solução para NF-e

A South Consulting (Fone: 11 3079.9894), desenvolvedora de soluções em Nota Fiscal Eletrônica – NF-e, e a IB Software (Fone: 11 5572.5817), especializada em softwares para o segmento logístico, lançam solução de NF-e no Brasil, a Signatute.

O desenvolvimento do produto é da South Consulting, que já o implantou em mais de 400 empresas no Chile e no México. No Brasil, a implementação e o suporte técnico ficam por conta da IB Software.

O projeto Nota Fiscal Eletrônica é um importante aliado no processo de reforma tributária no país, aumentando a automação dos processos, reduzindo custos para as empresas e para o governo em todos os seus processos, sejam de apuração ou de fiscaliza-

ção, e esse processo trará grandes benefícios para toda a sociedade com a redução do nível de informalidade, apostam os representantes de ambas as empresas.

“A intenção é que esse projeto seja um regime especial, que gere benefícios em logística, por exemplo. Imagine uma Nota Fiscal demorar três dias para chegar ao destino? Pelo modo eletrônico haverá grandes vantagens nesse sentido. As empresas tendem a entrar nesse regime de modo natural”, aponta Duvilio Assis, gerente de canais da South Consulting.

Segundo Flávio Donaire, diretor de tecnologia da IB Software, com esta solução, todo o processo logístico ocorrerá de forma mais fácil, já que o tráfego será eletrônico. “Além disso, dentro deste ano, o CTCR – Conhecimento de Transporte Rodov-

viário de Cargas também se tornará eletrônico. A NF-e será emitida juntamente com o CTCR-e. Até a fiscalização vai consultar a internet, deixando de olhar o papel para olhar o documento eletrônico”, diz.

A solução Signatute conta com dois componentes principais: xDOC e Server, que se comunicam entre si, de forma segura, e utilizando web services. O primeiro permite a integração com o sistema de faturamento/ERP do cliente e normalmente funciona dentro da mesma rede do mesmo. Já o Server armazena e distribui os documentos eletronicamente, é uma plataforma escalável que pode funcionar na modalidade ASP.

Os investimentos da IB Software foram de 200 mil reais em 6 meses de trabalho, que en-

volveram treinamento, implantação e aumento de funcionários. Já a South Consulting está em constante investimento. “Aproveitamos as experiências com nossos clientes para aprimoramento da solução”, conta Mario Fernandes, diretor geral da empresa.

## CASE

O primeiro case de Nota Fiscal Eletrônica com o Signatute no Brasil foi a DHL (Fone: 11 5042.5707), que iniciou seu projeto em setembro de 2006 e começou a emitir suas mais 3.000 Notas Fiscais mensais em novembro do mesmo ano.

A empresa precisava adotar rapidamente o modelo de Nota Fiscal Eletrônica, exigido pelas entidades tributárias do Brasil, além disso, a implementação da solução teria de fazer as mínimas alterações no sistema ERP da DHL. “O Signatute trouxe economia em papel e versatilidade, e foi implantado em apenas 2 meses”, declara Ulisses Álvares de Godoy, BPO & Quality Manager da DHL.

Os usuários internos da empresa foram capacitados para operar funcionalmente a solução e também para configurar novos requerimentos, tais como alterações na estrutura da informação, configuração de novas unidades de negócio, etc. ●

## NAVEGADOR

## Lojas DPaschoal anunciam GPS com guia de entretenimento



A rede de serviços automotivos DPaschoal (Fone: 0800.7705053), objetivando facilitar a locomoção nos grandes centros, economizar o tempo e ajudar a reduzir o desgaste do veículo de seus clientes, passa a comercializar o Navegador Guia 4 Rodas/DPaschoal.

O GPS conta com mapas e trajetos transmitidos via satélite, facilitando a escolha do melhor caminho até o destino escolhido. Além disso, é uma opção de entretenimento, com indicações de restaurantes, hotéis, atrações, funções de MP3 player e exibidor de fotos em slide show. O funcionamento se dá por meio de um simples toque no menu da tela, que oferece respostas por imagem e por voz.

O destino pode ser determinado por endereço, ponto específico (aeroporto ou shopping center, por exemplo) ou por ponto no mapa, onde o condutor aponta no próprio aparelho o local até onde quer ser guiado, sem ter de se preocupar com os sentidos das ruas.

Pela parceria com o Guia 4 Rodas, o GPS conta ainda com a indicação de 2.170 hotéis, restaurantes e atrações, como também mais de 13.300 serviços, incluindo bancos, hospitais, postos de combustível e lojas DPaschoal.

De acordo com Fabio Basso, gerente de marketing da rede automotiva, o GPS deixou de ser um acessório exclusivo para os praticantes de esportes fora-da-estrada, tornando-se muito útil também para quem trafega nos grandes centros.

O produto vem acompanhado de um suporte que pode ser instalado no painel, em local de fácil visualização para o condutor do veículo, tem garantia de um ano e sua atualização é feita facilmente pelo proprietário. ●




## Carregadores para Baterias Tracionárias

para Empilhadeiras, Paleteiras, Rebocadores e Máquinas Elétricas em Geral

A Carga Ideal para Impulsionar sua Empresa



Modelo DTM  
Microprocessado



100% Nacional



Modelo DIB-T  
Automático

Dieleto Eletro Eletrônica Ltda.

Rua Marcelo Muller, 910 - Jd. Independência - Cep: 03223-060 - SP - Tel. (11) 6911 2048 - Fax: (11) 6916 4784  
E-mail: vendas@dieleto.com.br - Site: www.dieleto.com.br

**BALANÇO**

# MRS Logística lucra R\$ 540,9 milhões em 2006

A operadora ferroviária de cargas MRS Logística (Fone: 0800.993636), que completou 10 anos de operação em 2006, apresentou naquele ano o quarto lucro e o maior de sua história: R\$ 540,9 milhões. No período, a produção cresceu 4,6%, atingindo 113,3 milhões de toneladas carregadas nos trens e 124 mil TEUs (contêiner de 20 pés).

Nesse mesmo ano, na empresa, teve início o transporte de açúcar e fundições para exportação, além da criação de uma nova rota de “Trem Expresso”, ligando Sepetiba a São José dos Campos, cujo objetivo é transportar produtos químicos de exportação em contêineres.

Em 2006, a empresa aplicou R\$ 493,8 milhões para aumento da frota (aquisição de 20 locomotivas GE-C38 desenvolvidas especialmente para as características da operação da MRS), compra de 433 vagões GDT, recuperação de 19 locomotivas GE-C36, duplicação de 13,6 km de via, entre outros investimentos.

No que diz respeito à tecnologia, no citado ano, a MRS deu início à implantação do Projeto SIACO - Sistema Integrado de Automação e Controle da Operação para controle operacional e sinalização da malha ferroviária, com sistema de comunicação móvel de dados e de controle de bordo nos veículos ferroviários. Além disso, também importou equipamentos para inspeção e manutenção da via permanente, como uma desguarnecedora de ombro de lastro.

Entre os destaques da empresa em 2006 está a formação de pessoal e a manutenção do treinamento, de responsabilidade da Academia MRS, que é formada por três unidades: Escola de Operações Ferroviárias, Escola de Tecnologia Ferroviária e Escola de Gerência.

Outro fator importante referente ao período foi a redução do índice de acidentes em 21,8% com relação ao ano anterior. Foram registrados 6,8 acidentes por milhão de trens.kilômetro, infe-



No período, a produção cresceu 4,6%

rior a marca de 2005, que era de 8,7. O motivo foi a ampliação da segurança das populações ao redor da ferrovia: a empresa fez obras de vedação de 36,6 quilômetros de faixas de domínio.

A MRS opera 1.700 quilômetros de trilhos entre os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo e tem acesso direto aos portos de Santos, Rio de Janeiro e Itaguaí. ●

**CAMINHÕES**

# Volvo alcança liderança no mercado de caminhões pesados em 2006

A Volvo (Fone: 0800.411050) encerrou 2006 na liderança do mercado brasileiro de caminhões pesados, ao atingir a marca de 5154 veículos, resultado 9% superior às 4.724 unidades comercializadas em 2005. Segundo informa a empresa, ela foi a única entre todas as montadoras a ter um resultado positivo na classe dos veículos pesados. “Foram decisivos para esse desempenho o lançamento no ano passado da linha de caminhões pesados FH e FM e as vendas da linha VM”, declara Tommy Svensson, presidente da Volvo do Brasil. No segmento de pesados, a Volvo fechou o ano com 26,2% de participação de mercado no Brasil. O setor de pesados brasileiro alcançou 19.666 unidades vendidas em 2006, uma queda de 2,6% na comparação com o período anterior, quando as montadoras ven-



Volvo: resultado 9% superior a 2005

deram 20,2 mil veículos desta categoria. O VM 310, cavalo mecânico, e o VM 6x4, que também são veículos pesados, foram lançados pela Volvo no final de 2005 e, já no ano passado, suas vendas alcançaram 923 unidades. “É um excelente resultado para o primeiro ano”, diz Reinaldo Serafim, gerente de vendas da linha VM. A nova linha de caminhões pesados FH e FM da Volvo



chegou ao mercado em outubro do ano passado com o conceito de Total Performance. Os veículos têm motor de 13 litros, nova caixa de transmissão eletrônica I-Shift com capacidade para até 60 toneladas, freio motor VEB410 e VEB 500, novos bancos e cama para o motorista, melhorias internas na cabine, suspensão a ar e freios a disco com EBS para alguns modelos e, para as versões do FM, uma cabine 15 centímetros mais longa. O FH é oferecido nas faixas de potências de 400, 440, 480 e 520 CV e a linha FM tem motores com potências de 400, 440 e 480 CV. ●

**NIELL PEEM**

Líder Mundial em automação logística.



**SSI SCHAEFER**

- Armazéns verticais;
- Racks deslizantes;
- WMS;
- Pick by light;
- Autoportantes;
- Serviços / Manutenção e Reformas;
- Sistemas de picking (separação de pedidos);





SSI SCHAEFER  
TECNOLOGIA ALEMA  
www.ssi-schaefer.com.br



**(19) 3826 8080**  
contato@ssi-schaefer.com.br



**marksell**  
Tecnologia que eleva

**Plataformas Niveladoras de Doca**

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

**20 ANOS**

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

## NOSSA EXPERIÊNCIA PARA SUA TRANQUILIDADE

Produtos termoformados em plásticos com tecnologia "Twin Sheet", com alta resistência mecânica, leves e duráveis.



**PLM**  
SOLUÇÕES EM PLÁSTICO

Tel 11 3846.5572 - SP  
Tel. 41 3676.1701 - PR  
E-mail: plmsp@plm.com.br  
website: www.plm.com.br

### VEÍCULOS INDUSTRIAIS

## Skam apresenta novidades

**T**radicional fabricante de equipamentos para movimentação e armazenagem de materiais, a Skam (Fone: 11 4582.6755) está apresentando três novidades.

Por exemplo, recentemente foi firmada uma parceria entre a empresa e a ISA do Brasil (Fone: 47 3027.7773), subsidiária da ISA da Alemanha, especializada na produção de AGV (Automatic Guided Vehicle).

Pelo acordo firmado, a Skam fica responsável pela fabricação e fornecimento de equipamentos, e a ISA do Brasil pelo desenvolvimento e instalação da "inteligência" nestas máquinas, tornando-as robotizadas.

O primeiro resultado dessa parceria é a transpaleteira elétrica POA-AGV, que apresenta como inovação a capacidade de se movimentar sozinha, diminuindo a possibilidade de acidentes, ocorridos, em geral, por falha do operador.

Segundo Felipe Hoffmann, diretor da ISA do Brasil, para utilizar esse tipo de equipamento, as empresas não precisam fazer grandes mudanças no layout, basta determinar o caminho que será percorrido pela transpaleteira e fazer um pequeno corte no chão para inserir o fio elétrico que irá gerar o sinal para o AGV se movimentar.

Esta tecnologia também será aplicada em outros modelos de equipamentos fabricados pela Skam, entre os quais empilhadeiras patoladas, retráteis e trilaterais. De acordo com Luiz Gallo, gerente de vendas da Skam, essas máquinas tanto poderão trabalhar de forma automática, dispensando o auxílio do operador, como também pelo comando manual.

### EMPILHADEIRAS TRILATERAIS

Outro lançamento da empresa é a empilhadeira EPL-OS trilateral. "Desenvolvida especialmente para movimentar cargas leves em corredores estreitos, a nova máquina também apresenta como diferencial o baixo preço, que chega a ser cerca de 60% inferior ao de uma empilhadeira trilateral convencional", informa o gerente de vendas.

Outro diferencial que torna a EPL-OS bastante atraente – ainda segundo Gallo – é a sua capacidade de transitar por corredores estreitos, o que possibilita o melhor redimensionamento dos lo-



cais destinados à armazenagem de cargas e produtos.

"As máquinas do tipo retrátil precisam de corredores com cerca de 3 m para poderem se movimentar. A EPL-OS, de outro lado, foi projetada para transitar em corredores de 1,4 a 1,6 m, o que permite otimizar o espaço e ampliar a quantidade de produtos armazenados", explica Gallo. A nova empilhadeira, do tipo patolada e com operador sentado, possui capacidade para movimentar cargas de 600 a 1.600 kg, em alturas de até 7,3 m. O seu carro de translado permite rotacionar a carga até 180°, diminuindo a necessidade de manobras dentro do corredor. "Na verdade, esse tipo de equipamento movimenta-se apenas para frente e para trás. O giro é feito pelos garfos frontais", detalha Gallo.

### EMPILHADEIRAS PARA INDÚSTRIAS GRÁFICAS

A Skam também desenvolveu um novo tipo de empilhadeira capaz de transitar por corredores estreitos - de até 2,4 m - e de movimentar cargas de até 1.600 kg. Um dos seus principais diferenciais é o clamp – dispositivo que substitui os tradicionais garfos e que permite a movimentação em 360° de rolos e de bobinas, sendo por isso especialmente indicada para uso em indústrias e empresas do setor gráfico.

O gerente de vendas explica que a EP-CLAMP é uma empilhadeira patolada compacta que "oferece maior segurança no manuseio de bobinas, uma vez que o operador pode rotacionar a carga em vários ângulos e, dessa forma, pode executar suas tarefas com maior rapidez e produtividade".

As empilhadeiras EP-CLAMP são dotadas de botoeiras, possibilitando a movimentação e tração de bobinas da posição horizontal para a vertical. Segundo Gallo, essas máquinas também permitem ao operador trabalhar embarcado ou em pé, o que proporciona aumento significativo da produtividade. Seu sistema eletrônico proporciona uma operação suave, sem ruídos, e sem emissão de gases, o que as torna recomendáveis para uso em empresas que trabalham no padrão ISO. ●



SETOR EMPRESARIAL

# ABTI: investimentos expressivos para atender à crescente demanda por novas adesões

A diretoria eleita para o biênio 2006-2007 da ABTI - Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (Fone: 55 3413.2828) - tendo como presidente Luiz Alberto Mincarone, diretor administrativo José Carlos Becker e gerente executivo José Elder Machado da Silva - traçou várias metas para este ano.

Elas abrangem expansão das atividades, instituição de núcleos da Associação nos principais pontos de fronteiras e capitais (Brasil e exterior), melhoria na qualidade dos serviços, dinamização das atividades, profissionalização, redução de custos no transporte internacional, intercâmbio comercial com as entidades co-irmãs internacionais, modernização na área de Tecnologia da Informação, aceleração de estudos e pesquisas, articulações junto aos Órgãos Governamentais e demais entidades intervenientes e desenvolvimento de novos produtos, sempre direcionados para suprir as necessidades dos associados. "Tudo isto exigirá investimentos mais expressivos, para atender à crescente demanda por novas adesões", avalia o gerente executivo.

Ele também destaca que, numa visão bastante modesta e conservadora, a ABTI busca um incremento mínimo de 15% sobre o volume das operações do ano de 2006. "Numa leitura mais analítica, podemos concluir que as metas são realmente ambiciosas, visando melhor atender às necessidades dos nossos associados", diz.

Segundo Silva, a ABTI está convicta de que as ações tomadas com impacto previsto a médio prazo já começarão a render dividendos a partir de 2007 e, apesar disso, não pára de buscar melhores alternativas de atuações sintonizadas com os objetivos de seus associados. "Até porque, a curto prazo, os efeitos já podem ser materializados e testemunhados pelo mercado."

## RETROSPECTIVA

Sobre o ano que terminou, Silva diz que, como entidade representativa de categoria profissional, a ABTI manteve-se firme no propósito de bem atender ao seu quadro social. E ainda conseguiu fixar o rumo da consolidação de suas atividades na defesa dos interesses do grupo que representa.

"O cenário econômico apresentou



Silva: "A ABTI busca um incremento mínimo de 15% sobre o volume das operações do ano de 2006"

um quadro não muito favorável, mas a ABTI contrapôs-se a esta tendência. A partir de uma postura empreendedora, focada no objetivo para o qual foi criada, conseguiu implementar uma série de medidas emanadas do seu planejamento plurianual que, a médio e longo prazos, trarão reflexos favoráveis para o setor e muito mais positivos para seus associados."

Entre as atividades realizadas em 2006, pode ser destacado que a ABTI alavancou os números de sua consultoria, assessoria, atendimentos e serviços prestados; revitalizou importantes parcerias com as mais diferentes áreas do mercado, envolvendo Receita Federal, Polícia Rodoviária Federal, Ministério da Agricultura, IBAMA, EADI Sul, Co.Te.Car, Aduana Argentina, Gendarmeria Nacional e corpo consular; liderou o encaminhamento de importantes assuntos, como roubo de cargas, inspeção técnica veicular, pesos e dimensões de veículos no âmbito do Mercosul, etc.; e ingressou na área de educação especializada, o que veio preencher uma importante necessidade do setor, já que a entidade defende a tese de que para haver o tão necessário desenvolvimento econômico tornam-se imprescindíveis investimentos em infra-estrutura, dentre eles know-how, ou seja, educação, que é ferramenta indispensável para a expansão das atividades no mercado.

"Desde o início do último trimestre de 2006, a ABTI vem realizado

uma forte articulação conjunta perante a direção geral de aduanas argentinas, em Buenos Aires, pela instituição de medidas mais severas capazes de coibir o roubo de cargas em trânsito naquele País. Um dos resultados foi a edição da Resolución General nº 2169, da Aduana Argentina, que estabeleceu a obrigatoriedade da utilização de lacre eletrônico e monitoramento via satélite dos veículos de cargas a partir de janeiro de 2007. Além disso, a ABTI luta pela criação de uma polícia especializada para atender a eventuais ocorrências. Este conjunto de medidas, aliado a outras de longo prazo, certamente contribuirá para a extinção do delito, em benefício dos seus associados", afirma Silva.

## HISTÓRICO

O surgimento da ABTI deriva das necessidades trazidas com o aparecimento da ALALC - Associação Latino-Americana de Livre Comércio.

"Por força da vontade de alguns empresários do segmento do transporte rodoviário internacional de cargas, em 5 de dezembro de 1973 foi criada no Rio de Janeiro, RJ, a ABTI, entidade de classe sem fins lucrativos voltada para atender aos anseios do empresário especializado e, por conseguinte, todos os intervenientes da área", informa Silva.

Ele também ressalta que a entidade logo assumiu a posição de entidade assessora do Governo Brasileiro para a formulação da política no sistema de transporte internacional. A ABTI exerce, também, importante papel como integrante da Delegação Brasileira em reuniões internacionais bilaterais e/ou multilaterais, no planejamento, negociação e aplicação prática de medidas envolvendo os interesses do setor.

Após ter sua sede em Brasília, DF, e São Paulo, SP, em decorrência da forte necessidade imposta pelo funcionamento do Mercosul e por questões estratégicas, transferiu-se para Uruguaiana, RS. "Dessa forma, no mais antigo portal de ligação entre Brasil e Argentina, muito próximo da fronteira do Uruguai e junto ao maior porto seco da América Latina, pode imprimir maior celeridade ao trabalho prestado aos seus associados", completa o gerente. ●

**ARTAMA, SOLUÇÕES EM MOVIMENTO E ERGONOMIA.**

**FINAME**

Mesa Elevatória

Tombadora de Bobinas

Mesa Mola

Mesa Elev. e Inclina

Mesa Elevatória Giratória

**(55) 47 3371 1880**

**www.artama.com.br • artama@artama.com.br**

REPRESENTANTES

SANTA CATARINA - (Norte) Joinville (51) 3422-8888 • (Sul) Florianópolis (48) 3422-8888  
• (Oeste) Brusque (49) 3422-8888

RIO GRANDE DO SUL - (POA e Serra) (51) 3361-9933

PARANÁ - (Curitiba) Anapolândia (41) 3445-1566 • (Norte) Pato Branco (40) 3224-4343

SÃO PAULO - (São Paulo) ABCD Di. Pôrto (11) 3864-7042

RIO DE JANEIRO - (Rio de Janeiro) Atibaia (21) 2265-4447 • (F. Pôrto) (21) 2511-8963

PENAS GERAIS - (Bela Vista) NETEC (51) 3172-0100 • (Araucária) (51) 3231-8238

## TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

# Magic Software oferece tecnologias SOA e BPM

A Magic Software Brasil (Fone: 11 5085.5818) anuncia a construção de uma ampla rede de provedores da tecnologia SOA (Service-oriented Architecture ou Arquitetura Orientada a Serviços) e BPM (Business Process Management ou Gerenciamento de Processos de Negócios).

Rodney Repullo, diretor geral da empresa, explica que o SOA vem sendo muito utilizado pelas grandes companhias para atingir a integração total de seus processos de negócios, criando uma comunicação entre os diversos sistemas existentes em sua infra-estrutura de TI. A integração de sistemas pode envolver soluções de ERP, CRM, Cadeia de Suprimentos, Logística e Distri-

buição, além de outras aplicações essenciais para a gestão dos negócios, tudo numa única interface, a qual pode ser acessada via web, como um serviço.

“O SOA, entre outras coisas, funciona como uma infra-estrutura para a aplicação do conceito de BPM. As siglas caminham juntas, mas são temas distintos. SOA é algo mais técnico, ou seja, de TI, e BPM é a visão de Negócio”, resume.

Ambas as tecnologias são baseadas na oferta do iBOLT Integration Suite, plataforma de integração de processos de negócios, e do eDeveloper, suíte de desenvolvimento que permite criar novas soluções e conectores a aplicações legadas nas mais diversas tecnologias existentes, visando



Repullo: “O SOA, entre outras coisas, funciona como uma infra-estrutura para a aplicação do conceito de BPM”

facilitar a integração de processos para garantir nas empresas o BPM.

Segundo Repullo, o foco atual da Magic é desmistificar o SOA e mostrar que as pequenas e médias empresas podem se beneficiar desta tecnologia, assim como do próprio BPM.

Ele garante que o mercado das pequenas e médias empresas poderá se utilizar das novas tecnologias e, assim, enfrentar os desafios da gestão empresarial.

“Entretanto, a principal dificuldade nas pequenas empresas é conseguir implementar o SOA de forma que consiga trazer benefícios ao negócio da empresa e, para isso, é necessário o envolvimento de pessoas especialistas nos negócios, o que, nas pequenas empresas, nem sempre é disponível”, diz Repullo.

Para ele, não é porque apenas 5% das grandes companhias americanas, segundo a consultoria Gartner, possuem mais de um terço de seus programas baseados em SOA, atualmente, que os pequenos devam ver como algo inatingível.

Repullo acredita que as empresas brasileiras de uma forma geral estão em busca dessas tecnologias pelo mesmo motivo das do exterior, ou seja, maior

competitividade, busca de maior agilidade na execução dos seus processos, menores custos, etc. Além de alguns aspectos peculiares como Nota Fiscal Eletrônica que se utiliza dessas tecnologias, principalmente do SOA.

As vantagens oferecidas pelos sistemas, de acordo com o diretor da Magic Software, são: maior grau de reutilização dos sistemas desenvolvidos; maior agilidade e flexibilidade na execução dos processos; menores custos por processo executado; e diferencial competitivo de mercado, “como por exemplo, uma empresa que possui seus serviços disponíveis em SOA para integração com parceiros de negócios leva significativa vantagem perante seus concorrentes”, destaca.

## PARCERIA

A Magic Software fechou uma parceria mundial com a alemã SAP para o fornecimento da plataforma de integração iBOLT para os usuários do SAP Business One. No Brasil, esta parceria foi fechada em evento realizado aos parceiros, em setembro último. “Em 1 mês de trabalho já possuíamos 4 parceiros SAP com contrato fechado e uma expectativa de fechar com mais 6”, comemora Repullo.

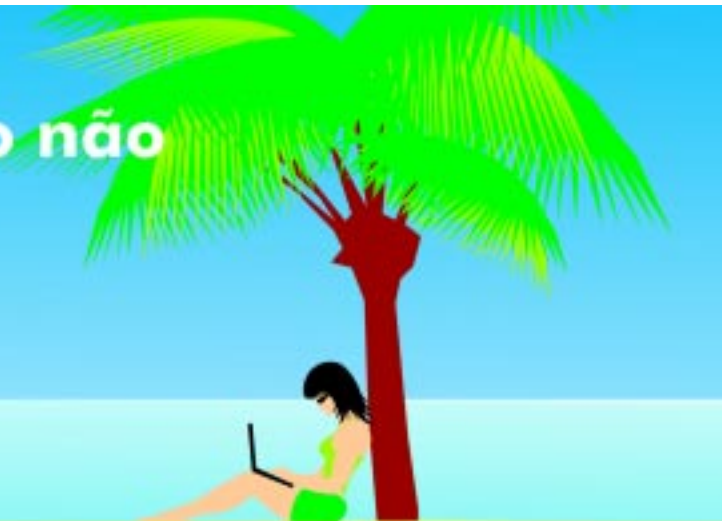
Segundo o executivo, o iBOLT Special Edition for SAP Business One 2005 complementa o arsenal de ferramentas de desenvolvimento existente para produto de gestão da SAP.

O iBOLT permite que os usuários possam rapidamente melhorar o uso do software de gestão com uma série de novas características como automatizar processos, implementar workflow de sistema, interfaces Web-Based, integração com outros sistemas e plataformas, bem como realizar o monitoramento de atividades de negócios.

Outros dois ERPs no Brasil já são beneficiados pela tecnologia de integração baseada na arquitetura SOA e BPM: o ERP CIGAM e o ERP IFS, ambos com conector desenvolvido, que facilita o processo de integração de seus produtos.

“Além dos ERPs, já temos em nossa carteira de parceiros vários outros provedores de soluções como Workflow, GED, eProcurement entre outros, além de várias consultorias que atuam como integradores independentes e empresas como foco em otimização de processos”, finaliza Repullo. ●

Vida boa no trabalho não é para qualquer um.



**GKOfrete**  
Gerando tranquilidade e lucro para quem contrata fretes

Facilidade no cálculo do frete para conferências e simulações.  
Acompanhamento de entregas e ocorrências.  
Avaliação da qualidade nos serviços de transporte de terceiros.  
Compatível com a maioria dos gerenciadores de banco de dados.  
Integração com sistemas corporativos e com transportadoras.  
Uso de recursos de correio eletrônico e WEB.

Geração de dados contábeis e fiscais dos fretes.  
Relatórios e gráficos para as áreas operacionais e gerenciais.

“O GKOfrete é um sistema flexível, ágil, inteligente e confiável que nos permite monitorar com tranquilidade todo o nosso processo de Negociação e Pagamento de Fretes.”

Márcio Souza Jr., Coordenador de Processos Logísticos Johnson & Johnson

Mais de 200 empresas usuárias:



Agende já uma demonstração sem compromisso!

Tel (RJ)21 2533 35 03 email info@gko.com.br www.gko.com.br

TRANSPORTE AÉREO

# Gat Logística lança unidade de negócios de carga aérea

A Gat Logística (Fone: 11 6488-2033), grupo de operações logísticas de supply chain, armazéns gerais e transporte rodoviário de cargas, lançou recentemente a sua unidade de negócios de carga aérea para todo o território nacional - a Gat Cargas Aéreas.

“Trata-se do produto que faltava em nosso portfólio, envolvendo o transporte porta-a-porta para todo o território nacional”, afirma Iltenir Júnior, gerente nacional de carga aérea.

Num primeiro momento, a Gat está aperfeiçoando sua infra-estrutura operacional e de atendimento, priorizando o fechamento de contratos exclusivos para este modal de transporte, de modo a estar ampliando o leque de produtos ofertados pelo Grupo.

Sobre as regiões brasileiras que terão mais interesse no uso do Gat Cargas Aéreas, o gerente acredita que, considerando o fator distância, são as regiões Nordeste e Norte. “Mas – continua - por se tratar de um transporte seguro e de baixo índice de avarias ou extravios, não haverá regiões específicas, uma vez que para as rotas curtas poderemos garantir às empresas com produtos de alto valor agregado um transporte rápido e seguro, da maneira que o mercado atualmente necessita.”

## SURGIMENTO

Falando sobre como surgiu a necessidade de prestação desde novo serviço, Iltenir diz que a Gat é uma operadora logística que atua há 10 anos com clientes do segmento de petróleo (Shell, Ipiranga e Repsol, entre outros), realizando toda a logística de seus produtos (lubrificantes), desde a saída da fábrica até a entrega no destinatário final. “Em virtude destes clientes exigirem uma estrutura de alto padrão, considerando o grau elevado de cuidados com a saúde, segurança e meio ambiente, a Gat se especializou neste tipo de operação e investiu pesado para atender às exigências de HSSE destes clientes. Sendo assim, o corpo diretivo decidiu ampliar sua linha



Novo serviço envolve o transporte porta-a-porta

de produtos, a fim de diversificar as suas atividades”, revela.

O gerente diz que a empresa tem condições de atender longas rotas em curtos prazos, independente da quantidade da carga, visto que tem contratos firmados com

as principais companhias aéreas. “E, independente de 1 kg ou 50 toneladas, poderemos estar consolidando nosso pequeno volume no porão da aeronave com demais mercadorias, ou até mesmo realizarmos um fretamento, usufruin-

do de todo o espaço da aeronave. A intermodalidade é muito importante, pois o país não tem aeroportos em todas as cidades, de modo que em determinadas condições realizamos o trajeto via rodoviário com veículo exclusivo compatível com o volume de carga.”

E aproveita para falar sobre o recente apagão aéreo. Seja ele caracterizado por atrasos e interrupção dos serviços de transporte aéreo, seja em decorrência de operação padrão, seja em virtude de falhas no controle de tráfego, seja por falhas de uma determinada companhia aérea, Iltenir diz que tudo leva a refletir sobre a responsabilidade civil do poder público neste episódio. “A União, através do Ministério da Defesa e da Aeronáutica, bem como a ANAC, tem sua parcela de culpabilidade nos atrasos de vôos, uma vez que depende dos controladores de vôo a autorização para pouso e decolagem. E os controladores são prepostos da União. Independente disso, as companhias aéreas são as mesmas para todos os agentes, as dificuldades fiscais são as mesmas, mas o atendimento e tratamento operacional é o que certamente fará a diferença no momento em que os clientes confiarem o transporte de suas cargas. Continuo confiante que o transporte aéreo é e sempre será o mais seguro do mundo.”

## FILIAIS

Com sede em Guarulhos, SP, e contando com unidades próprias nas cidades paulistas de Campinas, Ribeirão Preto e Marília, além de Rio de Janeiro, RJ, e Goiânia, GO, a empresa deverá ganhar novas filiais em Recife, PE, Salvador, BA, Fortaleza, CE, e Brasília, DF, para atender a demanda de importação e exportação local.

“A princípio estamos atuando operacionalmente nestas regiões, com agentes devidamente homologados pela ANAC. Estamos iniciando um trabalho comercial de prospecção de clientes e divulgação de nossa empresa no mercado local. Como diziam muitos de meus amigos do transporte, carga parada é prejuízo. Imagine então as que são transportadas via aérea? Somente passarão pela nossa estrutura se realmente houver agendamento programado pelo cliente ou, caso contrário, sairá do aeroporto e seguirá diretamente para o destinatário final. Com isso podemos concluir que não se fará necessário um investimento alto em espaço físico, e sim na qualidade de infra-estrutura tecnológica e de segurança. Confiante no atingimento de nossas metas, estamos prevendo a abertura destas unidades ainda em 2007.” ●

A Matra do Brasil parabeniza o Jornal LogWeb pelos 5 anos de parceria e compromisso com a logística.

Juntos, em 2007 vamos continuar o sucesso dessa história.



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

Venda, manutenção e locação de paletes.

- Logística
- Supply Chain
- Transporte Multimodal
- Comércio Exterior
- Movimentação
- Armazenagem
- Automação
- Embalagem

**Grupo JBS-Friboi inaugura CD em Osasco, SP**  
(Página 3)

**Os professores ensinam: estudar é o principal**

O profissional de logística precisa ter uma formação multidisciplinar, que inclui habilidades de negociação, visão integrada da cadeia produtiva e uso de tecnologia de informação, além de possuir raciocínio lógico e abstrato, boa gestão de rede de relacionamento, conhecimento prático sobre fluxos produtivos, fluência em diversos idiomas e espírito de equipe. (Página 6)

**Volkswagen renova contrato com a CSI Cargo**  
(Página 18)

- Log
- Sup
- Tran
- Com
- Movi
- Arma
- Auton
- Emba

**ANTF premia LogWeb**  
O Jornal LogWeb...

**Em...**  
EMPILHADEIRAS

- Logística
- Supply Chain
- Transporte Multimodal
- Comércio Exterior
- Movimentação
- Armazenagem
- Automação
- Embalagem

**PI lança sensor para produtos perecíveis**  
(Página 3)

**Ryder Logística cresce 40% em 2006 no país**  
(Página 4)

**Criada a Mestra Log, especializada em logística**  
(Página 5)

**Tolentino atua em toda a região Nordeste**  
(Página 6)



**LOGÍSTICA PORTUÁRIA**  
**PORTOS: MOVIMENTAÇÃO EM ALTA, INCENTIVOS EM BAIXA**  
(Página 18)

**EQUIPAMENTOS: MELHOR USO DEPENDE DA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS**  
(Página 24)



**Multimodal**

**TRANSPORTE DE PRODUTOS QUÍMICOS E PERIGOSOS**  
**TODOS OS ENVOLVIDOS SÃO RESPONSÁVEIS EM CASO DE ACIDENTE**  
(Página 24)

**DE ABASTECIMENTO DAS MONTADORAS**  
**CASO É UM CASO**  
(Página 28)

**b no seu**  
Fale conosco:  
Fone: (11) 3081.2772  
Fax: (11) 7714.5380 -ID: 15\*7563

**Empilhadeiras elétricas X**  
**Qual a tendência?**

# JORNAL LOGWEB 5 ANOS

**A notícia da logística levada a sério**

**O Jornal LogWeb publica tudo  
o que acontece de  
importante na área de logística,  
e a Transfolha leva até você.**

**O bom é quando a parceria dá certo:  
Jornal LogWeb e Transfolha.**



**TRANSFOLHA**

Você vende, a gente entrega

Transfolha Transporte e Distribuição (Fone: 11 4133.8221)

## SOLUÇÕES EM MOVIMENTAÇÃO



Transelevador  
Mini-Load  
Elevadores de Carga  
Transportadores  
Mesas Elevatória Hidráulica  
Elevadores Contínuos  
Projetos Especiais




**SCHEFFER**  
Logística e Automação

www.schefferlogistica.com.br  
scheffer@schefferlogistica.com.br  
Fone:(42)3236 5722 - Fax: (42)3227 9917

## Notícias

r á p i d a s

### Agrale é certificada pela ISO/TS 6949:2002



A Agrale Montadora (Fone: 54 3238.8000) acaba de receber a certificação ISO/TS 16949, versão 2002. A unidade subsidiária da Agrale S. A. localizada em Caxias do Sul, RS, e responsável pela montagem de caminhões e cabines International, foi auditada pela DNV - Det Norske Veritas, e tornou mais eficientes os seus processos e indicadores do sistema de gestão do negócio. Para estar de acordo com as exigências da ISO/TS, a Agrale promoveu o treinamento das diversas equipes envolvidas na implementação da norma e também dos auditores internos. Segundo Flávio Poletti, diretor da área técnica e industrial, responsável pelas operações da Unidade de Veículos, foram dez meses dedicados à conquista da certificação, com o monitoramento de todas as operações da unidade, incluindo as de suporte, e a normatização desses processos. Como benefícios do novo sistema estão a eficácia no atendimento ao cliente, que torna os processos que envolvem a produção e os serviços mais evidentes e transparentes, e o aumento de eficiência, por intermédio da melhoria da produtividade e dos indicadores de qualidade do processo.

## Niveladores de Docas



100% NACIONAL

FINAME

COM TOTAL SUPORTE PÓS VENDA DIRETO DA FÁBRICA  
COM GARANTIA DE 2 ANOS

PARA DOCAS  
EM SISTEMAS  
UM NÍVEL ACIMA

Consulte nossa Eng<sup>ª</sup>. de Aplicação e apresentaremos a melhor solução logística de movimentação

Rua Eustáquio de Azevedo, 436 - Chácara Rio Petrópolis  
CEP 25251-600 - Duque de Caxias - RJ / Telefax: (21) 2676-2560

Site: [www.cargomax.com.br](http://www.cargomax.com.br)

E-mail: [vendas@cargomax.com.br](mailto:vendas@cargomax.com.br)

## TRANSPORTE MARÍTIMO

# Aliança revela problemas em 2006 e faz perspectivas para 2007

A Aliança Navegação e Logística (Fone: 11 5185.5600), após uma retrospectiva de 2006, conclui que foi um ano difícil para as empresas que atuam no setor de transporte marítimo. Julian Thomas, diretor-superintendente da empresa, expõe problemas com o câmbio, que afetaram o volume de mercadorias transportadas, e diminuição do volume de cargas frigoríficas, em razão da gripe aviária e da febre aftosa, como alguns fatores que contribuíram para essa questão.

Ele também cita outro ponto negativo de 2006: o custo do combustível, que chegou a 360 dólares a tonelada. A empresa gasta 1,7 milhões de toneladas de combustível por ano. “Este ano, pelo custo ser de 290 dólares a tonelada, a perspectiva é melhor”, destaca.

Apesar deste cenário, a Aliança acredita em crescimento de 9% no faturamento e 11% na movimentação, que totalizará 514 mil TEUs transportados. “Para 2007, o mercado prevê um aumento de 10% na movimentação de cargas importadas e 7% nas exportações”, declara Thomas.

Outro destaque negativo é referente aos problemas na operação dos portos, que afetaram os custos da movimentação em geral. Entretanto, ao mesmo tempo, essa situação levou à redução dos fretes na exportação, entre 17% e 34%. “Continuamos a enfrentar os grandes gargalos logísticos no porto. Esperamos perspectivas melhores para este ano, mas a situação é ainda crítica”, declara.

Para José Antônio Balau, diretor de operações, logística e cabotagem da Aliança, os problemas portuários, que envolvem falta de capacidade e, dessa forma, atrasam a entrega das mercadorias, acontecem, principalmente, nos Portos de Santos, Rio Grande, Paranaguá, Itajaí, Vitória e Sepetiba. “Isso acaba obrigando a mudança na operação, deixando a carga comprometida, prejudicando a qualidade dos serviços, além de também gerar prejuízo para os exportadores”, salienta.

Para Balau, embora urgentes, são esperadas poucas mudanças na estrutura portuária. “A grande torcida é para que o PAC dê certo e consiga incentivar a iniciativa privada a investir mais nos portos. Precisamos que eles funcionem bem num curto prazo. Só assim podemos atender satisfatoriamente o cliente no serviço porta-a-porta”, diz.

Como projeto para 2007 está o serviço de dois atendimentos semanais nos principais portos do Brasil, dando ao usuário condição de competição com o transporte rodoviário. ●



Da esquerda para a direita:  
Thomas e Balau

## Notícias rápidas

### Baterias Moura lança vídeo para linha Log Diesel

A Baterias Moura (Fone: 11 5531.2800) está recorçando o lançamento da linha Log Diesel com um vídeo de seis minutos sobre esses acumuladores, que foram especialmente desenvolvidos para veículos utilizados em serviços logísticos e de transporte profissional de cargas e de passageiros. Elaborado pela produtora Maga Multimídia com projeto gráfico da Guirá Projetos, o vídeo conta com animação sobre os processos de fabricação e de utilização das baterias. O objetivo principal é informar ao público-alvo todas as vantagens da Log Diesel.

### Terlogs é destaque em grãos em porto catarinense



A Terlogs Terminal Marítimo (Fone: 47 471.4400), empresa do Grupo Agrenco, com operações no porto de São Francisco do Sul, SC, foi responsável por 100% das importações de malte e cevada e 50% das importações de trigo que passaram pelo porto em 2006. Naquele ano, as importações de malte e cevada cresceram 45,2% em relação ao ano anterior e totalizaram 107.390 toneladas. Já as importações de trigo aumentaram 158%, para 357.848 toneladas. As importações de cevada, malte e trigo representaram 50% do volume total de cargas (longo curso) importadas pelo porto no ano passado, que foi de 924.236 toneladas. Em 2005, esses itens representaram 31% do volume de importações por São Francisco do Sul.

**A combustão ou elétricas, a Linde tem o equipamento no tamanho que você precisa.**

Linde Material Handling

A Linde possui a linha completa para aperfeiçoar a logística da sua empresa. Ela facilitará ainda mais seus setores de estocagem e armazenamento, de forma prática e econômica, e com muita qualidade. São empilhadeiras, transpaleteiras, carrinhos hidráulicos e muitos outros modelos nacionais e importados à sua disposição. Conheça a Linde e todos os benefícios que ela poderá trazer para o seu negócio.

**Linde Material Handling - Tecnologia com L de líder.**

C&M

**Representantes:**

AM/Manaus - Rollis: (92) 3624-2531	PR/Curitiba - Remocarga: (41) 3284-3238/6992	SP/Agudos - JM Lubrificantes: (14) 3262-1130/3264-8823
BA/Camaçari - All Parts: (71) 3622-1148/7172/1447	PE/Recife - Agemar: (81) 4009-7070	SP/Campinas - Empicamp: (19) 3289-6557
CE/Fortaleza - Vertical: (85) 3295-4755/1174	PE/Cabo - Seimaq: (81) 3524-5437/5917	SP/Capital - Linde Empilhadeiras: (11) 3604-4755
DF/Brasília - Emp. Santana: (61) 3362-0827	RJ/Rio de Janeiro - Fimatec: (21) 3284-7000/7001/7002	SP/Santos - Portomaq: (13) 3235-6704
ES/Serra - Empilhavix: (27) 3318-1776	RS/Campo Bom - Retro: (51) 3598-2010/3598-2268	SP/S. J. do Rio Preto - RS: (17) 3227-8188
GO/Goiânia - Emp. Santana: (62) 3297-3001	SC/Jaraguá do Sul - Coelho Equip.: (47) 3371-8141	SP/Sorocaba/Valinhos - Cam System: (19) 3849-7606
MG/Belo Horizonte - Metal Parts: (31) 3362-4855	SC/Itajaí - Maqcen: (47) 3348-9333	SP/Votuporanga - Votuverl: (17) 3421-1104/3422-1464

**Linde Empilhadeiras**

Rua Anhanguera, 897 - Osasco / SP - CEP 06230-110 - Tel.: (11) 3604-4755 - Fax: (11) 3603-4059 [www.lindeempilhadeiras.com.br](http://www.lindeempilhadeiras.com.br) [comercial@linde-mh.com.br](mailto:comercial@linde-mh.com.br)

LOGÍSTICA PORTUÁRIA

# MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO RIO DE JANEIRO CRESCER 14%



**A** CDRJ – Companhia Docas do Rio de Janeiro (Fone: 21 2219.8617), administradora dos Portos do Rio de Janeiro, de Itaguaí, de Niterói e de Angra dos Reis, comemora uma marca histórica: os dois portos que movimentam contêineres no Estado – Rio de Janeiro e Itaguaí – fecharam o ano de 2006 com 584,312 TEUs (unidade métrica de contêiner), o que significa um crescimento de 14% com relação ao ano passado e 108% comparado com a movimentação de 2002.

A movimentação geral de cargas do complexo portuário do Estado atingiu cerca de 38,3 milhões de toneladas. Comparando com 2002, último ano da gestão anterior, o avanço da movimentação é de 68,4%.

Os portos administrados pela Docas do Rio, até outubro último, contribuíram com US\$ 18 bilhões para o comércio exterior brasileiro, sendo US\$ 11 bilhões de exportação e US\$ 7 bilhões de importações, o que corresponde a 12% do total comercializado por via marítima.

Desde 2004, os principais portos do país – entre eles, o do Rio de Janeiro e o de Itaguaí – têm passado por um forte processo de melhorias em infra-estrutura, a partir de um conjunto de ações desencadeadas pelo Governo do Presidente Lula, por meio dos programas Agenda Portos e Projeto Piloto de Investimentos. Além de um acelerado crescimento do comércio exterior registrado nos últimos anos, acompanhado de uma

estabilidade do país. De acordo com esse resultado, em 2009, o complexo portuário fluminense terá uma movimentação de cargas superior a 100 milhões de toneladas.

O Poder Público federal está investindo mais de R\$ 216 milhões somente nos portos fluminenses. São obras de recuperação de pavimentação das pistas internas, modernização do sistema de energia elétrica, implantação de balanças rodo-

ferroviárias, aquisição de bóias de sinalização, dragagem dos canais de acesso e berços para atracação de navios, adequação ao sistema internacional de segurança (ISPS Code), entre outros pontos. É o maior volume de investimentos públicos nos últimos 20 anos.

## NITERÓI SE TRANSFORMARÁ NO MAIS IMPORTANTE PORTO OFFSHORE DO PAÍS

O Porto de Niterói, arrendado pelas concessionárias Nitshore e Nitport, tornará-se em 2007 a maior base de apoio às atividades offshore do país e também terá papel fundamental para a construção e ações a serem desenvolvidas no futuro Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro, que será instalado nos municípios de Itaboraí e São Gonçalo.

“Concluimos as obras de dragagem em dezembro a um custo de R\$ 7,6 milhões. O posto não era dragado há 25 anos. O calado, que estava com uma média de 4 metros, voltou a seu nível original, de 8 metros. E estamos estudando o alargamento do canal de acesso, que poderá chegar a 10 metros, viabilizando a entrada de navios de maior porte”, revela Antônio Carlos Soares, presidente da Docas.

Por sua vez, o consórcio Nitshore/Nitport já investiu até agora aproximadamente R\$ 3 milhões em melhorias no porto: “Fizemos a demolição do antigo armazém 3 e, com isso, ganhamos uma área livre de 1.800 metros para a movimentação de cargas. Instalamos uma nova subestação elétrica, ampliando a capacidade de energia do porto. Estamos reformando a antiga estação ferroviária, que, neste ano, funcionará como espaço cultural. Além disso, investimos R\$ 2 milhões na compra e R\$ 4 milhões em obras em uma

área no bairro de Guaxindiba, em São Gonçalo, com 1.500 mil m<sup>2</sup>, que funcionará como porto seco”, declara Ricardo Chagas, presidente do consórcio.

## ENCONTRO EM ANGRA REVELA PROPOSTAS PARA SETOR PORTUÁRIO

Reunidos no Encontro Municipal de Desenvolvimento do Setor Portuário de Angra dos Reis, realizado em novembro último, representantes da Companhia Docas do Rio de Janeiro, da Prefeitura, das concessionárias Angraporto e FCA – Ferrovia Centro Atlântica, da Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, de usuários do porto e dos sindicatos dos trabalhadores discutiram os problemas inerentes ao setor, apresentando diversas propostas.

O engenheiro Adácio de Carvalho, assessor técnico da Presidência da Docas, reafirmou a disposição da Autoridade Portuária de construir o terceiro berço no porto da cidade. “Angra precisa estar preparada para a expansão da atividade econômica que deverá acontecer, nos próximos anos, nas regiões próximas do Litoral Sul-Fluminense e do Médio Paraíba”, disse Carvalho.

A Companhia Docas fará a dragagem do canal de acesso e da bacia de evolução, que passarão a ter um calado de 13,50 metros. O assessor explicou que o aprofundamento do calado do cais tem limitações técnicas, já que poderia comprometer a estrutura do próprio cais. “A melhor alternativa para Angra é a construção do terceiro berço”, afirma.

Com investimentos públicos e privados, o Porto de Angra tem condições de, em três anos, atingir a movimentação de 1,1 milhão de toneladas/ano. A projeção de Docas para 2007 é de que Angra poderá movimentar 515 mil toneladas. ●

Porto	2002	2003	2004	2005	2006*
Rio de Janeiro	263.085	321.349	344.441	326.174	312.750
Itaguaí	19.089	27.765	133.476	187.402	271.562
Total	282.174	349.114	477.917	513.576	584.312

\* Estimativa  
(Fonte: CDRJ – Companhia Docas do Rio de Janeiro)



**Notícias**  
rápidas

**AGV Logística  
vai construir  
novo CD em  
Vinhedo, SP**

A AGV (Fone: 19 3876.9006), operadora logística com matriz em Vinhedo, SP, e unidades em todo o Brasil, iniciou as obras do seu moderno centro de distribuição, localizado na cidade paulista e com uma área construída de 57.000 m². Serão 44.000 m² de área destinada à armazenagem de produtos secos, climatizados, refrigerados e congelados, 94 docas para movimentação destes produtos, além de cerca de 13.000 m² para áreas administrativas e de suporte operacional, como vestiários, ambulatório, auditório, refeitório e grêmio, entre outras. Está previsto também o funcionamento de um Centro Logístico e Industrial Aduaneiro/EADI. "O Projeto será executado através do formato Built to Suit", comenta Vasco Carvalho Oliveira Neto, presidente da AGV.

**Eichenberg  
estrutura  
Centro  
Logístico em  
Itajaí, SC**

A inauguração do terminal logístico da Eichenberg & Transeich (Fone: 51 3023.1000) na cidade de Itajaí, SC, marca a implantação do conceito "LLP - Leading Logistics Provider" da empresa, no Estado de Santa Catarina. A estrutura, com 25.000 m² de área, permitirá a integração dos serviços de armazenagem, transporte rodoviário nacional e internacional, desembaraço aduaneiro e operações portuárias de importação e exportação. Localizado às margens da BR 101, exatamente na divisa entre os municípios de Itajaí e Navegantes, o novo Centro Logístico terá como área de cobertura os principais portos e aeroportos daquele Estado.

# Garantia Absoluta do Menor Custo de Peças de Reposição

Peças válidas até 30/03/08 em equipamento da linha e veículos. Condição de pagamento: entrada + 26.508xR\$3,00. Taxa de juros de 1,81% para cada 28 DDL. Fotos meramente ilustrativas. Crédito sujeito a aprovação.



**Linha PR**  
Empilhadeiras Retráteis

TOTALMENTE fabricada no BRASIL



**Linha TE**  
Transpaletes Elétricos

TOTALMENTE fabricada no BRASIL



**Linha TM**  
Transpaletes Manuais

TOTALMENTE fabricada no BRASIL



**Orgulho de ser brasileira e fanática por favorecer sempre você, consumidor.**

**CONFIRA!**

aqui você sabe que paga sempre o menor preço. Compare e compreve!

**Empilhadeira Tracionária**

PT1454  
Capacidade de carga de 1.400 kg  
Elevação 5.400 mm  
S/ bateria  
e s/ carregador



5 meses de  
**R\$ 5.088,44**

total a prazo: R\$ 25.442,20  
ou à vista: R\$ 24.499,00

**Peças de Reposição:**

**01** Conjunto de Vedação  
 R\$ 20,42

**02** Timão completo  
 R\$ 1.041,66

**03** Controlador eletrônico Sepex Curtis mod. 1243 24V/300A  
 R\$ 1.816,85

Informe-se sempre antes de comprar.

**REVENDEDOR E ASSISTÊNCIA TÉCNICA AUTORIZADA**

**(11) 6951-8777**

[www.crowmatec.com.br](http://www.crowmatec.com.br)



**CROWMATEC**

Equipamentos • Assistência Técnica Autorizada • Peças de Reposição

## INVESTIMENTOS

**O IMPACTO NA LOGÍSTICA**

O Plano de Aceleração do Crescimento - PAC, anunciado no dia 22 de janeiro último pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, tem como estratégia, entre outras, a superação de limites estruturais e a ampliação da cobertura geográfica da infra-estrutura de transportes.

**E**stão previstos investimentos de 503,9 bilhões em infra-estrutura até 2010. Do total, R\$ 219,2 bilhões virão de estatais, R\$ 216,9 bilhões do setor privado e R\$ 67,8 bilhões sairão do orçamento do governo central.

Segundo informações do Ministério dos Transportes - MT, as ações em transportes objetivam aumentar a eficiência produtiva em áreas consolidadas, a indução ao desenvolvimento em áreas de expansão de fronteira agrícola e mineral, a redução de desigualdades regionais em áreas deprimidas, além da integração regional sul-americana.

As execuções previstas na esfera de competência do MT incluem intervenções em rodovias, ferrovias, portos (marítimos e fluviais) e hidrovias. O objetivo é facilitar o transporte de cargas e mercadorias, de forma a ter um impacto positivo no custo dos produtos. Serão investidos R\$ 58,3 bilhões em logística, sendo R\$ 13,4 bilhões só neste ano.

Estão programadas realizações em 45.337 quilômetros de rodovias, dos quais 42.090 receberão melhorias por meio da ação do próprio governo (obras de recuperação, adequação/duplicação e construção), enquanto o setor privado promoverá benefícios em 3.247 quilômetros de estradas. Em ferrovias, 2.518 quilômetros terão investimentos públicos e privados. A desobstrução de gargalos logísticos vai também focar 12 portos marítimos e 20 aeroportos, além da previsão de construção de 67 portos fluviais e uma eclusa.

O objetivo é contornar os gargalos ao desenvolvimento e obter um crescimento econômico de 4,5% em 2007 e 5% ao ano entre 2008 e 2010. Nas duas últimas décadas, a média de crescimento ficou entre 2% a 2,5%.

Conforme dados do MT, a Região Norte receberá investimentos de R\$ 6,2 bilhões; a Nordeste, R\$ 7,3 bilhões; a Sudeste, R\$ 6,1 bilhões; a Sul, R\$ 3,9 bilhões; e a Centro-Oeste, R\$ 3,5 bilhões. Além disso, as concessões contarão com investimentos de R\$ 3,8 bilhões; e os programas especiais, com R\$ 24,5 bilhões.

**OS PROJETOS, POR REGIÃO, DE 2007 A 2010**

- Região Norte
- Região Nordeste
- Região Centro-Oeste
- Região Sudeste
- Região Sul

**REGIÃO CENTRO-OESTE  
INVESTIMENTO TOTAL:  
R\$ 3,5 bilhões**

- ◆ BR-163-364-MT: Duplicação Rondonópolis - Cuiabá - Posto Gil/MT
- ◆ BR-158-MT: Pavimentação Ribeirão Cascalheira - Divisa MT/PA
- ◆ BR-364-MT: Pavimentação Diamantino - Campo Novo dos Parecis/MT
- ◆ BR-242-MT: Pavimentação Ribeirão Cascalheira - Sorriso/MT
- ◆ BR-158-MS-SP: Construção da Ponte Paulicéia/SP - Brasilândia/MS
- ◆ BR-070-GO: Duplicação Divisa DF/GO - Águas Lindas
- ◆ BR-060-DF-GO: Conclusão da Duplicação Brasília/DF - Anápolis/GO
- ◆ BR-153-GO: Conclusão da Duplicação Aparecida de Goiânia - Itumbiara/GO
- ◆ Construção da Ferrovia Norte-Sul: Anápolis (Porto Seco) - Uruaçu/GO - Concessão
- ◆ Construção do Trecho da Ferronorte - Alto Araguaia - Rondonópolis - MT - Privado com Financiamento BNDES
- ◆ Dragagem e Derrocagem na Hidrovia do Paraná-Paraguai - MS/MT

**REGIÃO NORTE****INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 6,2 bilhões**

- ◆ BR-364-AC: Construção e Pavimentação/trecho Sena Madureira - Feijó - Cruzeiro do Sul
- ◆ BR-319-AM: Restauração, Melhoramentos e Pavimentação/trecho Manaus-AM - Porto Velho-RO
- ◆ BR-163-MT-PA: Pavimentação/trecho Guarantã do Norte-MT - Rurópolis-PA - Santarém-PA, incluindo o acesso a Miritituba-PA (BR-230-PA)
- ◆ BR-230-PA: Pavimentação/trecho Marabá - Altamira - Medicilândia - Rurópolis
- ◆ BR-156-AP: Pavimentação/trecho Ferreira Gomes - Oiapoque
- ◆ Construção da Ferrovia Norte-Sul: Araguaína - Palmas - TO
- ◆ Ampliação do Porto de Vila do Conde - PA
- ◆ Construção das Eclusas de Tucuruí - PA
- ◆ Construção de Terminais Hidroviários na Amazônia - AM-PA

**REGIÃO NORDESTE****INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 7,3 bilhões**

- ◆ BR-101-Nordeste (RN-PB-PE-AL-SE-BA): Duplicação e Adequação de Capacidade Natal - Entroncamento BR-324 (Feira de Santana)
- ◆ BR-230-PB: Duplicação João Pessoa - Campina Grande
- ◆ BR-135-PI-BA-MG: Pavimentação Jerumenha - Bertolínea - Eliseu Martins-PI; Construção de Trechos entre a Divisa PI-BA e a Divisa BA-MG; Pavimentação Divisa BA-MG - Itacarambi
- ◆ BR-116-BA: Execução de Ponte sobre o Rio São Francisco - Divisa PE-BA
- ◆ BR-116-324-BA: Salvador - Feira de Santana - Divisa BA-MG - PPP
- ◆ Contorno de São Félix - Cachoeira - BA
- ◆ Variante Ferroviária Camaçari - Aratu - BA
- ◆ Ferrovia Nova Transnordestina - Privado e Financiamento Público
- ◆ Recuperação e Ampliação dos Berços 101 e 102 do Porto de Itaqui - MA
- ◆ Construção do Berço 100 do Porto de Itaqui - MA
- ◆ Dragagem dos Berços 100 a 103 do Porto de Itaqui - MA
- ◆ Duplicação do Acesso Rodoviário ao Porto de Itaqui - MA - BR-135-MA
- ◆ Duplicação do Acesso Rodoviário ao Porto de Pecém - CE - BR-222-CE - Caucaia - Pecém
- ◆ Melhorias no Terminal Salineiro de Areia Branca - RN
- ◆ Construção de Novo Acesso Rodoferroviário ao Porto de Suape - PE
- ◆ Construção da Via Expressa Portuária ao Porto de Salvador - BA
- ◆ Dragagem e Derrocagem na Hidrovia do Rio São Francisco e Acesso Ferroviário ao Porto de Juazeiro - BA (Pirapora-MG - Juazeiro-BA - Petrolina-PE)

REGIÃO SUDESTE
<b>INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 6,1 bilhões</b>
◆ Arco Rodoviário do Rio de Janeiro, incluindo BR-101-RJ
◆ BR-101-ES: Adequação de capacidade divisa RJ-ES - Vitória (incluindo o Contorno de Vitória)
◆ BR-381-MG: Adequação de Capacidade e Duplicação Belo Horizonte - Governador Valadares, incluindo o Contorno de Belo Horizonte - Subtrecho Betim - Ravena (em pista dupla)
◆ BR-153-365-MG: Duplicação Divisa GO-MG - Trevão - Uberlândia
◆ BR-040-MG: Duplicação Trevo de Curvelo - Sete Lagoas
◆ BR-050-MG: Conclusão da duplicação Uberaba - Uberlândia e duplicação Uberlândia - Araguari
◆ BR-262-MG: Duplicação Betim - Nova Serrana
◆ BR-265-MG: Pavimentação Ilícinea - São Sebastião do Paraíso
◆ Rodoanel de São Paulo-SP - Trecho Sul
◆ Adequação da Linha Férrea no perímetro urbano de Barra Mansa - RJ e Construção de Pátio
◆ Construção do Contorno Ferroviário de Araraquara - SP
◆ Ferroanel de São Paulo - Tramo Norte - SP - Privado (REFC)
◆ Construção das Avenidas Perimetrais do Porto de Santos - Margem Direita (Santos-SP) e Margem Esquerda (Guarujá-SP)
◆ Dragagem de aprofundamento no canal de acesso, bacia de evolução e junto ao cais do Porto de Santos-SP
◆ Derrocagem junto ao canal de acesso ao Porto de Santos-SP
◆ Contenção do Cais do Porto de Vitória - ES

REGIÃO SUL
<b>INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 3,9 bilhões</b>
◆ BR-101-SUL (SC-RS): Duplicação Palhoça-SC - Osório-RS
◆ BR-116-RS: Programa Via Expressa (Região Metropolitana de Porto Alegre) - RS
◆ BR-386-RS: Duplicação Tabai - Estrela - RS
◆ BR-392-RS: Duplicação Pelotas - Rio Grande, inclusive Contorno de Pelotas - RS
◆ BR-158-RS: Pavimentação Santa Maria - Rosário do Sul - RS
◆ BR-470-SC: Duplicação Navegantes - Blumenau - Entroncamento Acesso Timbó - SC
◆ BR-280-SC: Duplicação São Francisco do Sul - Jaraguá do Sul - SC
◆ BR-282-SC: Pavimentação Lajes - Campos Novos - São Miguel - Paraíso/SC
◆ BR-153-PR: Pavimentação Ventania - Alto do Amparo - PR
◆ Construção da Segunda Ponte Internacional sobre o Rio Paraná - Foz do Iguaçu-PR
◆ BR-116-PR: Adequação do Contorno Leste de Curitiba - PR
◆ Construção do Contorno de São Francisco do Sul - SC
◆ Construção do Contorno de Joinville - SC
◆ Ampliação da Capacidade do Corredor Ferroviário do Oeste do Paraná - Privado (REFC)
◆ Ampliação dos Molhes e Dragagem de Aprofundamento do Porto de Rio Grande - RS
◆ Construção e Recuperação de Berços do Porto de Paranaguá - PR
◆ Construção e Recuperação de Berços do Porto de São Francisco do Sul - SC
◆ Construção da Via Expressa Portuária do Porto de Itajaí - SC

PROGRAMAS ESPECIAIS - CONCESSÕES
<b>INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 3,8 Bilhões*</b>
◆ BR-153: Divisa MG/SP - Divisa SP/PR - 321,6 km
◆ BR-116: Curitiba - Divisa SC/RS - 412,7 km
◆ BR-393: Divisa MG/RJ - Entr. BR-116 (Via Dutra) - 200,4 km
◆ BR-101: Divisa ES/RJ - Ponte Rio - Niterói - 320,1 km
◆ BR-381: Belo Horizonte - São Paulo - 562,1 km
◆ BR-116: São Paulo - Curitiba - 401,6 km
◆ BR-116-376-101: Curitiba - Florianópolis - 382,3 km

\* Valores estimados pela ANTT para 4 anos

PROGRAMAS ESPECIAIS
<b>INVESTIMENTO TOTAL: R\$ 24,5 bilhões</b>
<b>RODOVIAS</b>
◆ Conservação de 52.000 km de Rodovias - R\$ 1,7 bilhão
◆ Manutenção e Recuperação de Rodovias - R\$ 8,0 bilhões
◆ Estudos e Projetos para 14.500 km de Rodovias - R\$ 1,0 bilhão
◆ Controle de Peso - Implantação e Operação de 206 postos - R\$ 670 milhões
◆ Sistema de Segurança em Rodovias - R\$ 1,1 bilhão
◆ Sinalização de 72.000 km de Rodovias - R\$ 0,4 bilhão
<b>PORTOS</b>
◆ Programa de Dragagem nos Portos - R\$ 1,1 bilhão
<b>MARÍTIMO</b>
◆ Programa de Financiamento da Marinha Mercante - R\$ 10,6 bilhões

(Fonte: Ascom/MT)



**EXCELÊNCIA EM DISTRIBUIÇÃO DE CARGAS NA GRANDE SÃO PAULO.**

A Exato Transportes é uma empresa altamente especializada em distribuição sincronizada e estratégica de cargas urbanas.

- Distribuição de cargas fracionadas.
- Sistema de entregas diretas (porta a porta).
- Coletas "Just in time".
- Paletização e Entrega de Produtos nos padrões CBD, Carrefour, Wal Mart, etc
- Monitoramento das suas entregas pela Internet
- Atendimento Personalizado.
- Troca de dados via E.D.I.
- Rastreamento por satélite
- Informações rápidas e precisas

**QUALIDADE ISO 9001/2000**

A Exato Transportes foi a primeira empresa de distribuição urbana de cargas a conquistar o certificado.

Recorde absoluto de agilidade e eficiência: garantimos 100% das entregas no prazo D + Zero!

**LIGUE EXATO**

**PABX (11) 6409-8909  
FAX (11) 6409-8874**

NOVAS INSTALAÇÕES - SEDE PRÓPRIA

Rua Guilherme Lino dos Santos, 500 - CEP 07190-010 - Guarulhos - SP  
www.exatotransportes.com.br - e-mail: exatourg@dginet.com.br

**acesse:www.easytec.ind.br**

**Lembrar da EASYTEC é como  
usar os seus produtos:  
Você não precisa fazer esforço.**



Carro, estrados e pórticos para retirada de baterias tracionárias / Projeto de sala de baterias / Serralheria industrial

**Easytec** Fones: (21) 2683.2483 / 2683.1862  
easytec@easytec.ind.br

Desenvolvemos projetos, consulte-nos. Atendimento diferenciado.

## LEGISLAÇÃO

# NOVA LEI REGULAMENTA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO POR TERCEIROS

Foi publicado no dia 8 de janeiro último o texto da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a lei nº 6.803, de 10 de julho de 1980. Pela sua importância para o setor, publicamos a seguir o texto completo da lei.

## LEI Nº 11.442, DE 05 DE JANEIRO DE 2007.

Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980.

*“O Presidente da República  
Faço saber que o  
Congresso Nacional  
decreta e eu sanciono  
a seguinte Lei:*

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no



transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

§ 1º O TAC deverá:

I - comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

II - comprovar ter experiência de, pelo menos, 3 (três) anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico.

§ 2º A ETC deverá:

I - ter sede no Brasil;

II - comprovar ser proprietária ou arrendatária de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado no País;

III - indicar e promover a substituição do Responsável Técnico, que deverá ter, pelo menos, 3 (três) anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico;

IV - demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico.

§ 3º Para efeito de cumprimento das exigências contidas no inciso II do § 2º deste artigo, as Cooperativas de Transporte de Cargas deverão comprovar a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de seus associados.

§ 4º Deverá constar no veículo automotor de carga, na forma a ser regulamentada pela ANTT, o número de registro no RNTR-C de seu proprietário ou arrendatário.

§ 5º A ANTT disporá sobre as exigências curriculares e a comprovação dos cursos previstos no inciso II do § 1º e no inciso III do § 2º, ambos deste artigo.

Art. 3º O processo de ins-

crição e cassação do registro bem como a documentação exigida para o RNTR-C serão regulamentados pela ANTT.

Art. 4º O contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.

§ 1º Denomina-se TAC-agregado aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

§ 2º Denomina-se TAC-independente aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.

Art. 5º As relações decor-

rentes do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 4º desta Lei são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

Parágrafo único. Compete à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

Art. 6º O transporte rodoviário de cargas será efetuado sob contrato ou conhecimento de transporte, que deverá conter informações para a completa identificação das partes e dos serviços e de natureza fiscal.

Art. 7º Com a emissão do contrato ou conhecimento de transporte, a ETC e o TAC assumem perante o contratante a responsabilidade:

I - pela execução dos serviços de transporte de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino;

II - pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo pactuado.

Parágrafo único. No caso de dano ou avaria, será assegurado às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro, quando houver.

Art. 8º O transportador é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte, como se essas ações ou omissões fossem próprias.

Parágrafo único. O transportador tem direito a ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir do valor da indenização que houver pago.

Art. 9º A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário.

Parágrafo único. A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Art. 10. O atraso ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro dos prazos constantes do contrato ou do conhecimento de transporte.

Parágrafo único. Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos após a data estipulada, de conformidade com o disposto no caput deste artigo, o consignatário ou qualquer outra pessoa com direito de reclamar as mercadorias poderá considerá-las perdidas.

Art. 11. O transportador informará ao expedidor ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou conhecimento de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria.

§ 1º O transportador obriga-se a comunicar ao expedidor ou ao destinatário, em tempo hábil, a chegada da carga ao destino.

§ 2º A carga ficará à disposição do interessado, após a comunicação de que trata o § 1º deste artigo, pelo prazo de 30 (trinta) dias, se outra condição não for pactuada.

§ 3º Findo o prazo previsto no § 2º deste artigo, não sendo retirada, a carga será considerada abandonada.

§ 4º No caso de bem perecível ou produto perigoso, o prazo de que trata o § 2º deste artigo poderá ser reduzido, conforme a natureza da mercadoria, devendo o transportador informar o fato ao expedidor e ao destinatário.

§ 5º Atendidas as exigências deste artigo, o prazo máximo para carga e descarga do veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino; após este período será devido ao TAC ou à ETC o valor de R\$ 1,00 (um real) por tonelada/hora ou fração.

Art. 12. Os transportadores e seus subcontratados somente serão liberados de sua responsabilidade em razão de:

I - ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;

II - inadequação da em-

**Yale**  
**Transforma a**  
**ECONOMIA**

INVESTIMENTOS E NOVAS TÉCNICAS DE GESTÃO  
TRANSFORMAM A INDÚSTRIA SIDERÚRGICA NACIONAL  
EM REFERÊNCIA MUNDIAL.

AS EMPILHADEIRAS A COMBUSTÃO YALE  
PARTICIPAM DOS PROCESSOS LOGÍSTICOS  
DO FORJAMENTO À USINAGEM E ALCANÇAM  
EXCELENTES RESULTADOS.

VERSATILIDADE,  
FATOR **Yale** DE  
CRESCIMENTO.

**Yale**  
Pessoas. Produtos. Produtividade.

**VERACITOR™ VX**  
O MELHOR RETORNO DO INVESTIMENTO

Para mais informações consulte a REDE YALE - visite: [www.yalebrasil.com.br](http://www.yalebrasil.com.br) ou ligue (11) 5521.8100

<b>BAUKO - SP</b> Tel.: (11) 3693.9339 <a href="http://www.bauko.com.br">www.bauko.com.br</a>	<b>ENTEC - AM</b> Tel.: (92) 3647.2000 <a href="mailto:entec@entecmanaus.com.br">entec@entecmanaus.com.br</a>	<b>MACROMAQ - SC</b> Tel./Fax: (48) 3257.1555 <a href="http://www.macromaq.com.br">www.macromaq.com.br</a>	<b>MAKENA - RS</b> Tel.: (51) 3373.1111 <a href="http://www.makena.com.br">www.makena.com.br</a>	<b>MOTIVA - PE/AL/RN/PB</b> Tel.: (81) 3252.8200 <a href="http://www.motiva-net.com.br">www.motiva-net.com.br</a>	<b>PROTEC - PA</b> Tel.: (91) 4008.9700 <a href="http://www.proteconline.com.br">www.proteconline.com.br</a>	<b>TRIMAK - RJ</b> Tel.: (21) 2598.7000 <a href="http://www.trimak.com.br">www.trimak.com.br</a>
<b>CEQUIP - CE</b> Tel.: (85) 3444.4444 <a href="http://www.cequip.com.br">www.cequip.com.br</a>	<b>MACROMAQ - SC</b> Tel.: (49) 3324.5200 <a href="http://www.macromaq.com.br">www.macromaq.com.br</a>	<b>MACROMAQ - PR</b> Tel./Fax: (41) 3373.0011 <a href="http://www.macromaq.com.br">www.macromaq.com.br</a>	<b>MOTIVA - BA / SE</b> Tel.: (71) 3281.9224 <a href="http://www.motiva-net.com.br">www.motiva-net.com.br</a>	<b>PROTEC - MA</b> Tel.: (98) 3258.2007 <a href="http://www.proteconline.com.br">www.proteconline.com.br</a>	<b>TRADIMAQ - MG</b> Tel.: (31) 2104.8000 <a href="http://www.tradimaq.com.br">www.tradimaq.com.br</a>	<b>TRIMAK - ES</b> Tel.: (27) 3341.7000 <a href="http://www.trimak.com.br">www.trimak.com.br</a>

# Empilhadeiras & Paletes Elétricas SKAM



Nossa preocupação é oferecer sempre o equipamento mais adequado para sua operação!

**SKAM**  
Empilhadeiras Elétricas Ltda.  
Av. Marginal Sul da Via Anhanguera, 760 - Jundiaí - SP  
(11) 4582-6755 - Fax: (11) 4582-2286  
www.skam.com.br

balagem, quando imputável ao expedidor da carga;

III - vício próprio ou oculto da carga;

IV - manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos;

V - força maior ou caso fortuito;

VI - contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte, na forma do inciso I do art. 13 desta Lei.

Parágrafo único. Não obstante as excludentes de responsabilidades previstas neste artigo, o transportador e seus subcontratados serão responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa.

Art. 13. Sem prejuízo do seguro de responsabilidade civil contra danos a terceiros previsto em lei, toda operação de transporte contará com o seguro contra perdas ou danos causados à carga, de acordo com o que seja estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte, podendo o seguro ser contratado:

I - pelo contratante dos serviços, eximindo o transportador da responsabilidade de fazê-lo;

II - pelo transportador, quando não for firmado pelo contratante.

Parágrafo único. As condições do seguro de transporte rodoviário de cargas obedecerão à legislação em vigor.

Art. 14. A responsabilidade do transportador por prejuízos resultantes de perdas ou danos causados às mercadorias é limitada ao valor declarado pelo expedidor e consignado no contrato ou conhecimento de transporte, acrescido dos valores do frete e do seguro correspondentes.

Parágrafo único. Na hipótese de o expedidor não declarar o valor das mercadorias, a responsabilidade do transportador será limitada ao valor de 2 (dois) Direitos Especiais de Saque - DES por quilograma de peso bruto transportado.

Art. 15. Quando não definida no contrato ou conhecimento de transporte, a responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega é limitada ao valor do frete.

Art. 16. Os operadores de terminais, armazéns e quaisquer outros que realizem operações de transbordo são res-

ponsáveis, perante o transportador que emitiu o conhecimento de transporte, pelas perdas e danos causados às mercadorias no momento da realização das referidas operações, inclusive de depósito.

Art. 17. O expedidor, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei, indenizará o transportador pelas perdas, danos ou avarias:

I - resultantes de inveracidade na declaração de carga ou de inadequação dos elementos que lhe compete fornecer para a emissão do conhecimento de transporte, sem que tal dever de indenizar exima ou atenua a responsabilidade do transportador, nos termos previstos nesta Lei; e

II - quando configurado o disposto nos incisos I, II e IV do caput do art. 12 desta Lei.

Art. 18. Prescreve em 1 (um) ano a pretensão à reparação pelos danos relativos aos contratos de transporte, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano pela parte interessada.

Art. 19. É facultado aos contratantes dirimir seus conflitos recorrendo à arbitragem.

Art. 20. (VETADO)

Art. 21. As infrações do disposto nesta Lei serão punidas com multas administrativas de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) a R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), a serem aplicadas pela ANTT, sem prejuízo do cancelamento da inscrição no RNTR-C, quando for o caso.

Art. 22. Na aplicação do disposto nesta Lei, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

Art. 23. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, assegurando-se aos que já exercem a atividade de transporte rodoviário de cargas inscrição no RNTRC e a continuação de suas atividades, observadas as disposições desta Lei.

Art. 24. Revoga-se a Lei n.º 6.813, de 10 de julho de 1980.

Brasília, 5 de janeiro de 2007

Luiz Inácio Lula da Silva

Bernard Appy

Paulo Sérgio Oliveira Passos" ●

## LEGISLAÇÃO

# ANTT ATENDE SITIVESP E ALTERA LEGISLAÇÃO DE TRANSPORTE DE TINTAS E VERNIZES

**A** Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) atendeu o pleito do Sindicato da Indústria de Tintas e Vernizes do Estado de São Paulo, o Sitivesp (Fone: 11 3262.4566), e publicou alteração do anexo da Resolução 420, do Ministério dos Transportes, que trata do regulamento de transporte terrestre de produtos perigosos. As alterações publicadas no *Diário Oficial da União* no último dia 27 de novembro, através da Resolução nº 1644, visam flexibilizar o transporte de tintas e vernizes, mantendo a qualidade e segurança no manuseio dos produtos e evitando dificuldades na movimentação dos mesmos.

"Procuramos demonstrar à ANTT, através de estudos e documentos, que o grande volume de tintas movimentado é à base d'água e, portanto, não se enquadra como produto perigoso, entre outras considerações que foram julgadas pertinentes e resultaram na publicação desta Resolução", explica o presidente do Sitivesp, Roberto Ferraiuolo.

Com a alteração das disposições da Resolução nº 420, as embalagens de tintas à base d'água não sofrerão mudanças e, portanto, continuarão sendo utilizadas as latas de 18 litros e galões de 3,6 litros, pois os produtos não se caracterizam como itens perigosos. Para os produtos base solvente, também foi acatada a sugestão de que as embalagens de até 5 litros sejam colocadas em paletes, acondicionadas em filme plástico termo-encolhível (shrink) ou caixas de papelão e que cada conjunto de embalagens assim agrupadas não tenha massa total superior a 40 kg.

Com relação aos produtos base solvente, até 20



**Ferraiuolo: "Procuramos demonstrar que o grande volume de tintas movimentado não se enquadra como produto perigoso"**

litros, o Sitivesp entrou com um novo pleito junto à ANTT, visando flexibilizar a norma para utilização de baldes ou bombonas de plásticos para embalagens de produtos perigosos até 20 litros, não abrangidos pela Resolução 1644.

"Tendo em vista as semelhanças existentes no pleito do Sitivesp, deferido pela ANTT, estamos sugerindo, face à inviabilidade econômica pelo preço das embalagens padrão ONU, a utilização da atual lata de 18 litros em embalagem combinada com caixa de papelão para transporte de produtos base solvente, em virtude do baixo valor agregado desses produtos", acrescenta Ferraiuolo.

Tais medidas foram imprescindíveis porque o Brasil não dispõe hoje das condições necessárias para o cumprimento integral dos requisitos técnicos de desempenho de embalagem metálica para tintas, listados pela Resolução 420, e seu fornecimento em larga escala. Por isso, a preocupação do setor com o impacto que tais alterações trariam ao dia a dia das empresas, já que não existem embalagens homologadas para todos os formatos e tamanhos utilizados. ●

## Notícias rápidas





### Petrobras utiliza caminhões para exposição da marca Lubrax

A Petrobras acaba de adotar uma das mais novas modalidades de propaganda: a personalização de caminhões de grandes transportadoras com a marca de seus clientes. A empresa estampou sua marca de lubrificantes Lubrax em caminhões da transportadora rodoviária de carga e logística Rápido 900 (Fone: 0800 133900), que transporta óleos lubrificantes para a Petrobras desde 2003, distribuindo os produtos para os Estados de São Paulo e Minas Gerais. Além dos caminhões da BR Lubrax, a Rápido 900 possui outros veículos personalizados, como os do Grupo BASF (Suviniil), Amanco, Bauducco, Sabonetes Francis e Cognis.

### Zeloso lança guincho motorizado

A Zeloso (Fone: 11 3694.6000) está lançando o guincho motorizado G3000BA, para atender à movimentação em geral, interna e externa, deslocamento de cargas, carregamentos e afins. Possui lança extensível hidráulicamente dotada de uma segunda lança embutida, esta extensível manualmente, tendo cada lança um gancho em sua extremidade. Apresenta as seguintes capacidades de carga nos ganchos: 3.000 kg na lança principal retraída, 1.500 kg na lança principal estendida e de 1.000 kg na lança manual estendida.





### Linha Completa de Carrinhos e Suportes

**Nova linha de carregadores de baterias tracionarias**

**NEW CHARGER S.8**

**Carrinhos e Suportes**  
Linha Completa para movimentação e organização de carregadores e Baterias

INFORMAÇÕES	Suporte Água	Suporte	Carrinho
<ul style="list-style-type: none"> <li>Self-Start</li> <li>Tempo de descanso da bateria programada</li> <li>Controle e gerenciamento microcontrolado</li> <li>Desligamento Automático</li> <li>Maior economia de energia elétrica</li> <li>Histórico de operações e falhas</li> <li>Status da alimentação de rede</li> <li>Placa de circuito impressa em SMD</li> <li>Quatro estágios de carga</li> <li>Alarmes de Falhas</li> <li>Sistema de rede (RS-485)</li> </ul>	 <p>Mod.: SRA</p>	 <p>Mod.: SSM-2</p>	 <p>Mod.: CTA-1</p>
			 <p>Mod.: SPM-1 SPM-2</p>
RETROFITING	MANUTENÇÃO		TERCERIZAÇÃO
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.	Preventiva e Corretiva Equipe treinada para realização de manutenção de carregadores de baterias de qualquer marca ou modelo.		Projetos de salas de baterias Tercerização de mão de obra especializada para sala de baterias Treinamento especializado
ACESSÓRIOS	Sonda de Temperatura Termômetro, Densímetro Conectores Nacionais e Importados Placa de circuito Cabo de Rede		

**Centro Administrativo e Industrial JLW Eletromax**  
 Av. Pólo III, 1875 - 0ª. Morada do Sol - Capivari/SP - CEP 13260-900  
 Fone +55 (19) 3491-8180 / Fax +55 (19) 3491-0118  
 E-mail: jw@eletromax.com.br / Site: www.jw@eletromax.com.br

# FORTTES

## Pneus superflexíveis

## Único pneu nacional com qualidade total



**Agora em Minas Gerais, uai!**



**Empilhadeira - Carros Elétricos - ReboCADores**  
**Varredeiras - Dolleys - Aeroportuários**  
**Máquina Agrícola - Equipamentos Especiais**



**Fone: (19) 3876-6665**  
**Av. das Indústrias, 100 Dist. Ind. Vinhedo - SP**  
**www.forttes.com.br**

**REPRESENTANTE MINAS GERAIS:**  
**Tel/Fax.: (31) 3428-4077**  
**E-mail: btr@btrminas.com.br**



## PORTOS SECOS

# “PORTOS SEGUROS” PARA AS MERCADORIAS

**Considerados elos de integração na cadeia logística de comércio exterior, os portos secos facilitam a convergência dos fluxos de importação, exportação e mercado local, oferecendo serviços logísticos customizados.**

**P**ara situar o assunto, nada como uma definição seguida por encaminhamentos legais.

Porto Seco, ou Estação Aduaneira Interior – EADI, é um recinto alfandegado secundário, de uso público, implantado em regiões estratégicas do país, com o intuito de descongestionar as zonas primárias (portos, aeroportos e fronteiras).

Desta forma, pode processar o início e o encerramento de trânsito aduaneiro e todo desembarço de mercadorias, tanto na importação quanto na exportação.

As EADIs são dotadas de infra-estrutura de armazenagem, movimentação, unitização e desunitização de cargas, e contam com equipes da

Secretaria da Receita Federal, Ministério da Agricultura/Claspar (Ministério da Saúde) e estrutura de apoio aos despachantes.

No dia 27 de setembro último, a Assessoria de Imprensa da Secretaria da Receita Federal publicou nota sobre uma nova Medida Provisória, a 320, regulamentada no dia anterior, que modificaria a regulamentação dos Portos Secos, substituindo-os por Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros - CLIA.

De acordo com o coordenador-geral de Administração Aduaneira, Ronaldo Medina, os objetivos das novas regras seriam de melhorar a performance dos serviços prestados pelos recintos alfandegados quanto ao tempo de realização

de operações, aumento da qualidade para a fiscalização aduaneira e, sobretudo, incrementar o aparato de segurança e controle eletrônico à disposição da Receita.

No entanto, no dia 13 de dezembro último, a MP 320 foi rejeitada por unanimidade no Senado. Um acordo de líderes transformou a proposta em um projeto de lei, apresentado pelo relator da medida, senador João Alberto Souza (PMDB-MA). “Eu dei um parecer contrário e aproveito a MP, que é muito boa, e a transformo em projeto de lei”.

O senador justifica a rejeição pelo fato de o Senado não ter tido tempo suficiente para discutir o assunto. “Uma das coisas que alguns empresários pediram era que hou-

vesse uma audiência pública para discutir a matéria, mas não tínhamos agenda para isto até o dia 22 de dezembro”, disse Souza. Outro fato que, segundo ele, pesou na decisão, foi o caráter de urgência que toda a MP carrega. “Eu não considero porto seco urgência urgentíssima”, afirmou.

Segundo o coordenador da Frente Nacional dos Permissionários de Portos Secos, José Roberto Sampaio Campos, pelo acordo fechado no Senado, o novo projeto de lei será encaminhado, primeiramente, à Comissão de Constituição e Justiça. Os senadores também se comprometeram a discutir e aprovar o projeto em até 180 dias, a partir do início dos trabalhos em 2007.

Apesar dessa situação, conforme explica Mauro Shiguemi Yoshita, diretor presidente da Companhia Regional de Armazéns Gerais e Entrepósitos Aduaneiros – CRAGEA (Fone: 11 4746.7500), algumas das empresas conseguiram a sua transformação em CLIA por publicação no Diário Oficial da União, enquanto outras se encontravam em fase de solicitação para o seu enquadramento na nova figura instituída pela então MP 320/06.

De acordo com ele, em decorrência do ato do Senado Federal, as empresas que estavam em processo de requerimento apresentam situação em aberto, ou seja, não há, ainda, nenhuma regulamentação ou definição da questão advinda daquela ação adotada pela Câmara Superior, por parte do Governo Federal ou pelo próprio Congresso. “Embora não se saiba o horizonte de como serão legisladas as empresas hoje em operação, prestadoras de serviços públicos aduaneiros, a MP 320/06 trazia no seu bojo uma nova tendência para este segmento, principalmente no que se refere ao aumento e ampliação de novos entrepostos (CLIA) que, por sua vez, agilizariam a liberação de cargas e estruturariam mais o sis-





## PRINCIPAIS VANTAGENS DOS PORTOS SECOS

- ➔ Proximidade com os centros industriais e mercados consumidores;
- ➔ Alternativa de evitar o congestionamento dos portos e aeroportos;
- ➔ Flexibilidade em desenvolver alternativas logísticas customizadas;
- ➔ Gerenciamento no fluxo de importação e exportação, criando ambiente favorável de integração com os demais agentes do comércio exterior, tais como: despachantes aduaneiros, importadores e exportadores, dentre outros;
- ➔ Infra-estrutura e tecnologia para desenvolvimento de projetos complexos de distribuição internacional e projetos industriais para exportação.

Fonte: Wilson, Sons Logística

tema de transportes de diferentes modais. Todos sabemos que o crescimento do PIB, propalado amplamente pelo governo, significa, acima de tudo, maior comércio exterior, impulsionando as atividades ligadas a este setor, particularmente no segmento logístico onde se busca a eficiência e a redução de custos, principalmente em um país como o Brasil, onde as ofertas de estruturas básicas são consideradas extremamente defasadas e dramaticamente ultrapassadas, não atendendo à crescente demanda”, expõe Yoshita.

## TENDÊNCIAS

De acordo com Omar de Souza Passos, diretor da Regional de Logística da Wilson, Sons Logística (Fone: 11 4976.9533), os Portos Secos estão desempenhando cada vez mais a função de “elo” de integração na cadeia logística de comércio exterior, executando, além do tradicional armazenamento e movimentação de carga, soluções em regimes aduaneiros especiais, como DAC – Depósito Alfandegado Certificado e Entrepasto Industrial, explorando de forma mais intensa os benefícios e a integração entre esses regimes, facilitando a convergência dos fluxos de importação, exportação e mercado local.

Segundo Mauro Zacchia Rodrigues, presidente da Dry Port São Paulo (Fone: 11 6413.4847), com o aumento acentuado do comércio exterior brasileiro, há necessidade de o país ter mais eficiência em sua cadeia logística, não somente para redução de

custos, mas também para que as empresas brasileiras possam reduzir prazos de entrega e tornarem-se mais competitivas. “A intenção dos Portos Secos é atrair cada vez mais as empresas importadoras e exportadoras para fugir dos gargalos que se formam nas zonas primárias, oferecendo serviços logísticos customizados para os clientes, reduzindo tempo e custos”, diz Rodrigues.

Sobre a Instrução Normativa SRF nº 241/2002 – que trata do regime especial de entreposto aduaneiro na importação e na exportação – o presidente da Dry Port explica que ela permite a execução de serviços de montagem, acondicionamento e beneficiamento de produtos ou insumos importados, aos quais podem ser agregados produtos nacionais. “A mercadoria resultante poderá ser exportada com suspensão do pagamento dos impostos, possibilitando ao Brasil tornar-se um centro de distribuição, principalmente para a América Latina”, assinala.

Para Rogério Fortunato, diretor superintendente da Multilog (Fone: 47 3341.5005), a tendência é baseada na afirmativa de que o Brasil representa hoje, dentro do cenário do comércio internacional, pouco mais de 1%, o que é muito pouco para um país com sua extensão territorial e com o tamanho do mercado consumidor que representa.

Com isso, a perspectiva é, segundo Fortunato, que países como China, Rússia, Índia e Brasil tomem um espaço maior, criando condições de comércio ainda mais favoráveis entre eles. “Para tanto, dentro

desta logística, estão inseridos os Portos Secos que passam a ser um importante ponto de partida e de chegada destes produtos, oferecendo todos os serviços de maneira a diminuir gargalos, aumentando a eficiência logística e centralizando informações, fazendo crescer ainda mais a assertividade e as relações entre todos os intervenientes”, destaca.

Para o diretor da Multilog, o Porto Seco terá cada vez mais importância na fiscalização aduana, tornando-se um “porto seguro”, auxiliando os órgãos anuentes como ANVISA, Ministério da Agricultura, Receita Federal, Ministério do Exército, Polícia Federal e Receita Estadual, dentre outros, contribuindo para a soberania nacional, evitando a prática de descaminho e garantindo o acompanhamento de produtos controlados, condições de acondicionamento e demais exigências sanitárias e de segurança dos mais variados tipos de mercadorias que adentram o país.

Além disso, Fornutato diz que com o aumento da relação entre os países, passarão a existir dentro dos Portos Secos a instalação de indústrias alfandegadas: empresas que concentrarão seus processos em um determinado ponto do país, recebendo insumo de diversos outros países e reexportando o produto acabado ao exterior.

“Com isto, a competitividade destas indústrias será fantástica, pois eliminará o trânsito de produtos pelas rodovias com redução de cargas tributária, redução nos custos de imobilização, racionalização dos processos, diminuição de estoques de segurança e, por conseguinte, gerando maior competitividade profissional”, diz.

Na opinião de Paulo Jorge Muniz, gerente de filial do Grupo Rodrimar (Fone: 16 3615.9160), a tendência é que a interiorização das cargas se torne cada vez mais intensa no Brasil, não somente devido aos fatores ligados aos congestionamentos frequentes nos portos, aeroportos e fronteiras, mas também ao fato de existir uma pré-disposição de o contribuinte querer seus produtos o mais próximo possível de suas plantas.

## VANTAGENS

Em números, Rodrigues, da Dry Port, informa que os Portos Secos oferecem ao mercado 6 milhões de m<sup>2</sup> de área, tecnologia de informação, mão-de-obra especializada, equipamentos de última geração para movimentação de cargas, além de câmaras frigoríficas/climatizadas/congeladas para armazenagem de cargas especiais.

Nas palavras de Murillo Mello Oliveira, gerente de operações do Consórcio EADI Salvador (Fone: 71 2106.7273), a grande vantagem em utilizar um Porto Seco em vez da zona primária é a flexibilidade que a operação do Porto Seco proporciona ao seu cliente. Além de ter área suficiente para movimentação das cargas, estrutura construída para as operações logísticas e, principalmente, pelo fato de o foco da operação ser armazenagem e desembarço, os processos são mais ágeis.

Ainda segundo ele, muitas vezes, os terminais de zonas primárias atraem os clientes com tarifas mais baixas, porém a pouca celeridade no desembarço faz com que esse custo fique mais alto a partir do momento que a carga permanece mais tempo nesses recintos, e também exige do importador um estoque maior.

Uma outra vantagem considerada por Oliveira em usar como operador logístico o Porto Seco está relacionada aos Regimes Aduaneiros Especiais que os clientes podem usufruir, otimizando custos. “Especialmente na importação, muitos vinculam essa operação à burocracia. Com a agilidade oferecida no Porto Seco, o cliente pode contar com o seu estoque ainda em processo de desembarço, com a confiabilidade que na hora que a sua produção precisar, não terá problemas”, garante.

De acordo com Fortunato, da Multilog, toda a infra-estrutura do Porto Seco agiliza os processos e oferece uma equipe qualificada a orientar no uso dos mais diversos regimes especiais que detêm, como: o entreposto aduaneiro na importação e na exportação que permite a nacionalização parcial das mercadorias, prorrogando, desta forma, o recolhimento de impostos; e o

## Sistemas de Armazenagens

**ENGESYSTEMS**

**A PARCERIA QUE DÁ CERTO  
HÁ 27 ANOS**



**TRAGA SEUS PROBLEMAS  
DE ARMAZENAGEM  
E MOVIMENTAÇÃO, E NÓS  
OFERECEMOS A SOLUÇÃO**

**Também Produzimos:**

- Contentores Aramados
- Carrinhos diversos
- Rack Porta Big-Bag
- Pallet e Carro Porta-Tambor
- Estante Porta-Pallet
- **15.000m<sup>2</sup> à sua disposição para melhor lhe atender.**

**Pallet de aço  
Hermético  
(venda e locação)**



**Estante  
Porta-Pallet**

**ENGESYSTEMS SISTEMAS  
DE ARMAZENAGENS LTDA.**  
Rua Anequirá, 141 - Cordovil  
Rio de Janeiro/RJ - Cep: 21215-440  
**Telefax: 55 21 3252-1000**  
comercial@engesystems.com.br  
www.engesystems.com.br



regime de DAC, que permite ao exportador comprovar suas exportações mesmo antes do embarque das mercadorias e permitindo que empresas estrangeiras mantenham estoque de segurança no Brasil, com um custo muito menor pela influência cambial e a garantia de um fiel depositário.

Já a principal vantagem para Muniz, da Rodrimar, é a do contribuinte estar o mais próximo possível de seus produtos. “Isto, por si só, traz a interface com as autoridades aduaneiras e outros órgãos fiscalizadores, por estarem próximos do importador e exportador, facilitando a resolução de eventuais problemas”, aponta.

Além disso, de acordo com ele, agrega-se ao fato desses mesmos órgãos públicos, tais como Receita Federal, Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e outros, estarem localizados num mesmo local, otimizando o trâmite de documentos com significativa redução de tempo, pois não há a necessidade de deslocamento para outros locais durante o processo de desembaraço aduaneiro.

À sua maneira, Yoshita, da CRAGEA sucinta: “a maior vantagem das empresas deste setor reside no fato de prestar os mesmos serviços que os portos prestam, porém com mais eficiência, menos burocracia, portanto com menor custo, e, o mais importante, longe dos dramáticos congestionamentos que se verificam nos principais portos e aeroportos. Isto quer dizer que tem um importante papel como provedor logístico mais atuante e eficaz para os usuários finais”.

### INCENTIVANDO O USO

Para incentivar o uso dos Portos Secos, Rodrigues, da Dry Port, sugere ações simples, tais como uma ampla divulgação do que é um Porto Seco e dos serviços disponíveis, para que desta forma seja possível explorar todos os benefícios existentes na utilização de uma zona secundária.

Outras ações mais complexas – acrescenta ele – e que dependem de recursos humanos de outros órgãos, tais como Receita Federal, Anvisa e Agricultura, poderiam ser discutidas, como a agilização do trânsito aduaneiro nas zonas primárias e a extensão do horário de funcionamento dos Portos Secos, disponibilizando fiscais, inclusive nos finais de semana, em regime de plantão.

Visto que o problema das zonas primárias prejudica o comércio exterior brasileiro, Oliveira, do Consórcio EADI Salvador, diz que o governo deveria tomar medidas que incentivassem os importadores e exportadores a usarem os Portos Secos, podendo os operadores portuários focar nas operações dos navios, com isso a circulação das car-

gas seria mais ágil e os custos logísticos menores. “Um bom incentivo seria a criação de novos regimes especiais para os Portos Secos”, acrescenta.

Para Fortunato, da Multilog, ações do SEBRAE, SENAI, SESC, SESI e demais entidades ligadas às pequenas, médias e micro empresas poderiam incentivar em muito o uso dos Portos Secos através de esclarecimentos por meio de seus cursos e treinamentos.

Segundo ele, a participação das micros, pequenas e médias empresas tem crescido exponencialmente no comércio exterior, assim como a necessidade de maior interação sobre os assuntos que envolvem esta logística pelo empresariado.

Já Muniz, da Rodrimar, cita a disposição do próprio contribuinte em querer conhecer os benefícios que estes recintos de zona secundária podem propiciar. De acordo com ele, isso requer mudança em seus processos e pode-se até afirmar que isso vem ocorrendo gradativamente, porém, de uma maneira ainda tímida, lenta. “Há uma certa conservação em manter um mesmo modus operandi, mesmo que isso signifique perdas de embarques, atrasos significativos nos processos de desembaraço, na maioria das vezes tendo como causa principal os constantes congestionamentos nos portos e aeroportos”, acredita.

Porém, Muniz ressalta que existem clientes que hoje não admitem mais que suas cargas não passem pelo Porto Seco, tal os resultados positivos que obtiveram quando alteraram seus processos com a inclusão desses recintos, como também se pode afirmar que esses mesmos recintos ainda operam aquém de suas capacidades



físicas de movimentação e armazenagem.

“É fato também que a passagem pelo Porto Seco em certos casos torna-se economicamente inviável; a adequação tem que ser feita de maneira que se garanta o melhor custo benefício”, complementa.

De acordo com Yoshita, da CRAGEA, o segmento vem tendo um crescimento gradual, em que pese um enorme potencial de desenvolvimento e atendimento aos exportadores e importadores. Tocando no assunto legislativo, a respeito da MP 320, acredita que com o advento dela, certamente, alavancaria um crescimento de novas empresas em diversos pontos estratégicos do país, “o que por si só, daria uma propagação bem melhor junto aos inúmeros clientes deste setor econômico, uma maior concorrência entre as empresas, reduzindo os custos, o que, por sua vez seria, um grande incentivo para o uso cada vez maior por parte dos usuários e, aliviaria a defasada estrutura do segmento de comércio exterior brasileiro”, declara.

Por sua vez, Passos, da Wilson Sons, resume o incentivo em três partes: simplificação do processo de trânsito aduaneiro; fortalecimento na divulgação dos regimes aduaneiros especiais; e regulamentação mais clara e estruturada do setor.

### PARA MELHORAR O SETOR

O maior problema enfrentado pelos Portos Secos hoje, de acordo com Rodrigues, da Dry Port, é a concorrência desleal das zonas primárias, que dificultam a remoção das cargas para as zonas secundárias por meio de cobranças de tarifas desiguais e às vezes abusivas, além de burocratizar os procedimentos, muitas vezes inviabilizando a transferência da mercadoria para um Porto Seco.

O que deveria ser feito, na opinião dele, é uma revisão das questões de cobrança de tarifas de cargas que estão de passagem para as zonas secundárias e a melhora dos procedimentos para que o processo de remoção aconteça sem entraves, respeitando

o desejo do importador ou exportador em trabalhar onde ele desejar.

Sobre esse ponto, Oliveira, do Consórcio EADI Salvador, analisa que assim como a zona secundária, os Portos Secos também são usuários das zonas primárias e sofrem da mesma forma que os importadores e exportadores brasileiros.

Tomando como exemplo o porto de Salvador, ele conta que há semanas em que a média de espera das carretas para carga ou descarga chega a 15 horas, o que aumenta muito o custo de transporte com estadias para os motoristas e influencia na quantidade de veículos que têm que ser usados nas operações para transferência dos contêineres, o que também onera bastante o custo do transporte.

De acordo com o gerente de operações, as zonas primárias devem ser locais de passagem das mercadorias e não de armazenagem de cargas. No caso dos portos, como a prioridade é a operação dos navios, pois os custos envolvidos são muito maiores, todos os usuários dos portos ficam prejudicados, ou seja, as empresas que arrendam as áreas portuárias insistem em armazenar cargas, isso agrava o problema de área física que eles possuem, e quem arca com esse custo são os usuários do porto.

“Uma maior fiscalização das Autoridades Portuárias e uma efetiva cobrança para que as empresas que arrendaram essas áreas paguem os custos que os usuários têm em razão das suas ineficiências ajudariam a resolver esses problemas”, propôs.

Para Yoshita, da CRAGEA, o problema básico que os entrepostos aduaneiros, fora da zona portuária, enfrentam é a excessiva concentração das mercadorias ao largo dos portos, que procuram monopolizar a manutenção das mercadorias, criando as dificuldades logísticas quando estas mercadorias, ou pelo menos a grande parte delas, poderiam ser encaminhadas e direcionadas para os entrepostos fora das áreas portuárias e aeroportuárias. “O direcionamento das mercadorias de uma maneira mais eficaz aos entrepostos aduaneiros fora da área portuária que tem, este sim, o papel de

armazenar, e utilizar-se da melhor logística para o atendimento da demanda dos usuários finais, serão, de fato, contribuições econômicas e logísticas recomendáveis para a dramática reversão do atual panorama caótico que se verifica ao largo dos grandes portos brasileiros”, diz.

Como solução, novamente em relação a MP 320, Yoshita aponta que com a democratização maior na criação de entrepostos aduaneiros poderia se esperar que os custos experimentassem quedas reais, na medida em que as tarifas hoje cobradas pelas operadoras portuárias das mercadorias teriam necessariamente que, também, experimentar uma baixa considerável pela concorrência com os entrepostos aduaneiros do interior, beneficiando não somente os clientes, mas também a política externa do país. “Urge, portanto, a necessidade de maior intervenção das autoridades competentes para uma melhor regulamentação das atividades deste importante segmento econômico, senão o mais importante para o desenvolvimento do Brasil”, afirma.

Quanto a essa questão, Fortunato, da Multilog, responde que toda atividade tem seu risco, e dos Portos Secos é ainda maior, uma vez que cuida das mercadorias de várias empresas importadoras e exportadoras e que depositam nestes lugares a confiança no trato daquilo que representa a venda, a continuidade de um relacionamento, a contrapartida de um negócio ou mesmo a abertura de um novo mercado.

Já Passos, da Wilson Sons, caracteriza os principais problemas e, respectivamente, suas soluções: sobre a concentração no recebimento de cargas e a falta de agilização no processo de trânsito aduaneiro, a solução seria a simplificação desse processo. Quanto à falta de integração de informações (via eletrônica), Passos sugere a revisão do processo SISCOEMEX - Sistema Integrado de Comércio Exterior. ●

**STILL**  
Qualidade em movimento

## Ser líder no mercado brasileiro há muitos anos, não é por acaso.

- Fabricação nacional com tecnologia alemã.
- Máquinas desenvolvidas para as necessidades do Brasil.
- Melhor disponibilidade de peças.
- Melhor pós-venda.
- Engenharia no Brasil.
- Melhor relação custo benefício.
- Maior valor de revenda do mercado.
- Rede de serviços autorizados em todo o país.
- Menor preço e prazo de entrega.
- Compromisso com o Brasil há mais de 40 anos.



**JUNTE-SE A NÓS**

Tel.: (11) 4066-8100 Fax: (11) 4066-8141

www.stillbrasil.com.br  
comercial@stillbrasil.com.br

AM- TRACIONÁRIA (REP/SA): (92) 3625-3645 .BA- MOVILÓG (REP/SA): (71) 3394-1363 / TOLENTINO (SA): (71) 3351-7611. CE/PI/MA- EUROTEC (REP/SA): (85) 3275-6464. MT- MOVIMINAS (REP/SA): (65) 3682-8570. GO/TO- MOVIMINAS (REP/SA): (62) 3597-2575 / (62) 3313-7476 (ANÁPOLIS). MG- MOVIMENTA MG (REP/SA): (31) 3495-1486 / TERMOV (SA): (31) 3498-7100. MG-UBERLÂNDIA/MS/RO/AC- MOVIMINAS (REP/SA): (34) 3232-1410. PR- TRIPLEX (REP/SA): (41) 3278-4968. PA- DELTA MÁQUINAS (REP/SA): (91) 3245-8845. PE/AL/PB/RN- TOLENTINO (REP/SA): (81) 3441-5629. RJ/CAPITAL- F&F (REP): (21) 3882-3943 / EVEMAM (SA): (21) 3852-2209. RJ/VALE DO PARAÍBA- IRMÃOS MARTINI (SA): (24) 3323-2885. DF- MOVIMINAS (REP/SA): (61) 3356-3733. RS- REQUIPEL (REP): (51) 3337-8577 / EMPILHA SUL (SA): (51) 3337-8577. SC/LESTE- EMPITEC (REP/SA): (47) 3337-6340. SC/OESTE- REQUIMAQ (REP/SA): (49) 3323-8797. ES- NOVAMAQ (REP/SA): (27) 3326-0060. SP/CAPITAL- STILL SERVICE (SA): (11) 4066-8100 / RETRAK (REP/SA): (11) 6431-6464 / GOLD WORK (SA): (11) 6954-4260 / MOVELEV (SA): (11) 6421-4545 / LOGITÉCNICA (REP): (11) 6647-7707 / LOGIX (REP): (11) 6407-6505 / LOGISMAQ (REP): (11) 4063-8148. SP/INTERIOR- MOVELEV VALE (REP/SA): (12) 3655-1513 / MARCAMP (REP/SA): (19) 3772-3333. ARGENTINA- AG ZIMSA S.A.: +54 (11) 4745-8400. URUGUAY- ESSEN LTDA.: +59 (82) 901-0305. CHILE- KREIS S.A.: +56 (2) 854-2165

LOGÍSTICA PORTUÁRIA

# FUMIGAÇÃO: UMA BREVE ANÁLISE DO MERCADO BRASILEIRO

**BUROCRACIA, LEIS, PROBLEMAS COM O MEIO AMBIENTE E EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO SEGURAS ESTÃO ENTRE OS TEMAS DESTACADOS POR ALGUMAS EMPRESAS DO MERCADO DE TRATAMENTO FITOSSANITÁRIO.**

**C**omo introdução, Ricardo Nunes, diretor executivo da ABRAFIT – Associação Brasileira das Empresas de Tratamento Fitossanitário e Quarentenário (Fone: 11 5668.7444), explica que a fumigação é uma modalidade de tratamento fitossanitário e quarentenário essencial no controle de pragas e, conseqüentemente, uma importante ferramenta para as exportações, bem como para a defesa fitossanitária no caso das importações.

O controle de insetos realizado por meio da fumigação, diz Nunes, vem sendo historicamente eleito como uma estratégia necessária para o controle da entrada de pragas exóticas de alto risco, cujo ingresso no Brasil pode provocar danos à economia e flora do país, além de fornecer um suporte à exportação, quando se faz necessário atender às exigências dos países importadores de mercadorias brasileiras.

No entanto, apesar de sua importância, a fumigação enfrenta problemas junto aos órgãos governamentais que, conforme considera Nunes, dão pouca importância ao assunto, causando entraves às exportações, como, por exemplo, quando há uma exigência do país importador para que a mercadoria só seja exportada depois de fumigada, como



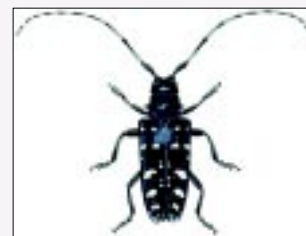
Tratamento a calor é uma forma de fumigação

algodão e soja. “Nesses casos é necessário uma autorização de um órgão conjunto do Ministério da Agricultura, ANVISA e IBAMA, e este órgão é o CTA – Coordenação Técnica de Agrotóxicos. Ocorre que as decisões são lentas, totalmente ao contrário da dinâmica das exportações”, destaca.

No caso do uso do Fosfeto de Alumínio para fumigação da soja – Nunes ex-

**“Fumigação, hoje, visa cada vez mais à proteção da agricultura brasileira e, conseqüentemente, da economia do país”**

plica – ela necessita de autorização, e essa autorização tem prazo de validade. A cada vencimento da validade é necessário pedir uma nova autorização ao CTA, sendo que é necessário esperar a primeira autorização expirar para que a nova entre em vigor. “Como as reuniões do CTA acontecem sempre na 1ª quarta-feira de cada mês, caso não seja solicitada nova autorização com antecedên-



Fumigação é essencial no controle de pragas

cia para que seja aprovada em reunião, ela não será publicada em tempo hábil no *Diário Oficial*, ou seja, não poderá ser realizado nenhum tipo de tratamento com o Fosfeto de Alumínio em soja. A portaria 388 que autoriza o uso de Fosfeto de Alumínio no expurgo de soja e grãos tem validade de 18 meses contados a partir da data de sua publicação, 23/09/2005, expirando em 22/03/2007”, detalha o diretor.

Quanto ao uso de Brometo de Metila para fumigação em plumas de algodão, segue as mesmas exigências de autorização empregadas ao uso de Fosfeto de Alumínio, e a última autorização referente ao Brometo de Metila foi publicada em *Diário Oficial* pela resolução nº 188, de 26 de outubro de 2006 e tem validade de 12 meses.

“Agora, a ABRAFIT está bastante atenta a esses prazos e sempre que as autorizações estão prestes a expirar cobra providências dos órgãos competentes, mas já tivemos navios de soja parados por dias aguardando uma autorização do CTA, e carregamentos de algodão parados por meses esperando a liberação para autorização da fumigação. As operações esbarram na burocracia que deveria ser mais ágil, de forma a dar mais competitividade ao Brasil, e não aumentar os custos do exportador. É preciso que os responsáveis dos órgãos de governo tenham mais agilidade e clareza”, salienta.

Complementando, Cida Menezes, gerente, e Andrea Bueno Chioramital, engenheira agrônoma, ambas da Santos Inspection Serviços Fitossanitário (Fone: 13 3219.6061), dizem que a fumigação hoje no Brasil oferecida por empresas credenciadas no Ministério da Agricultura visa cada vez mais à proteção da agricultura brasileira e, conseqüentemente, da economia do país, evitando a entrada de insetos exóticos na

flora e oferecendo qualidade na área fitossanitária ao produto exportado.

Com relação às empresas que utilizam o produto, Cida e Andrea apontam que a maioria já está reconhecendo a fumigação como um item essencial para o reconhecimento de seu produto no destino final. “Porém, o contratante deve se certificar de que a empresa contratada está em dia com seu credenciamento, seu programa de qualidade ambiental, etc.”, alertam.

Por outro lado, mais precisamente no caminho a favor do tratamento a base de Calor – HT e contra a fumigação com Brometo de Metila – BM, está a Aratu Ambiental (Fone: 13 3226.6666). Na opinião de Ivanir de Lara Peixoto, diretor comercial e operacional da empresa, existe

**“Os órgãos governamentais dão pouca importância ao assunto, causando entraves às exportações”**

atualmente no Brasil um grande número de empresas que se dedicaram ao setor, mas, conforme acredita, 50% delas trabalham ilícitamente, não atendendo a legislação. Além disso, devido as constantes mudanças que têm ocorrido no segmento, Peixoto crê que 60% não sobreviverão pelos próximos 12 meses, pois houve uma conscientização maior por parte dos exportadores, principalmente quanto ao meio ambiente e ao aquecimento terrestre.

“Diante disso, hoje, os exportadores já adquirem ou fazem parcerias com empresas de tratamento como a Aratu, que oferece bases montadas em suas indústrias ou plantas de câmara de HT para tratamento a Calor. Com isso, o exportador ou cliente direto tem sua logística e seus custos totalmente reduzidos às



SATURNIA

## A energia que movimentamos os seus negócios.

Há mais de 80 anos, a Saturnia é referência no mercado de baterias industriais, garantindo total funcionamento e ótimo desempenho operacional de importantes empresas no país.

As baterias, marcas Saturnia e C&D, são fabricadas no maior complexo industrial deste segmento da América do Sul, utilizando tecnologias reconhecidas mundialmente como de melhor performance, alta confiabilidade e maior vida útil.

Além disso, a Saturnia investe constantemente no aperfeiçoamento de todos os seus produtos para fornecer sempre o que há de melhor no mercado. A qualidade da Saturnia é reconhecida pelo certificado ISO 9001:2000 e por todos os nossos clientes e parceiros.

Entre em contato com nosso Departamento Comercial e saiba qual de nossas baterias é a mais adequada para suas aplicações.



SATURNIA

0800 55 76 93 • [www.saturnia.com.br](http://www.saturnia.com.br) • [info@saturnia.com.br](mailto:info@saturnia.com.br)



SOLUÇÃO PARA ARMAZENAGEM É

**TOPICO**


MEMORIAL DE CÁLCULO  
MONTAGEM RÁPIDA E SEGURA  
SEM NECESSIDADE DE FUNDAÇÃO  
LONA CERTIFICADA PELO FALCÃO BAUER

**(11) 3846-2510**

armazem@topico.com.br | www.topico.com.br

vezes até a um patamar de 70% do que eles gastavam com fumigação por meio de Brometo de Metila, e, ainda, acabavam colaborando para o aquecimento terrestre e a contaminação do meio ambiente”, diz Peixoto.

Sobre os usuários do serviço a base de Calor, o diretor diz que houve evolução, mas que ainda falta muito para atingir um controle eficaz, tanto da parte do exportador ou importador quanto das autoridades da área e de outros ligados ao segmento. “Muita gente ainda desconhece e não segue as normas internacionais, deixando o problema para o país de destino resolver já que não temos ainda nossa legislação aprovada”, relata.

### TENDÊNCIAS E PERSPECTIVAS

São apontadas diferentes tendências do mercado de tratamento fitossanitário.

Em termos mundiais, analisa Nunes, da ABRAFIT: “a tendência mundial é que os cuidados com a defesa fitossanitária se tornem cada vez mais exigentes, cada país procura com mais rigor defender seus patrimônios agrícolas, evitando a entrada de pragas exóticas que possam vir a diminuir sua capacidade de produção”.

Já o aumento das atividades de tratamento fitossanitário está entre as perspectivas, segundo ele, “pois a cada ano as exigências e os cuidados são mais patentes, uma vez que os prejuízos, tanto financeiros como ambientais, com a entrada de uma praga quarentenária, são grandes”, considera.

Cida e Andrea, da Santos, vêm a questão sob o nível dos relacionamentos: “a tendência é o maior estreitamento de relacionamento importador/exportador X empresa de tratamento fitossanitário para uma melhor qualidade do produto oferecido no mercado, tanto nacional quanto internacional. A perspectiva é que as empresas de tratamento fitossanitário se unam através da ABRAFIT, agregando cada vez mais as empresas na busca das normatizações e regulamentações e melhor fiscalização por parte das



Caixas de compensado naval dispensam o tratamento fitossanitário

autoridades governamentais”.

Já Teixeira, da Aratu, fala sobre os tipos de tratamento: “a tendência é cada vez mais o tratamento a Calor ganhar o mercado em geral e o Brometo ser abolido, com isto teremos sensivelmente uma redução nas empresas que fazem tratamento hoje, o que significa que muitas vão fechar as portas, pois não têm como arcar com o investimento. Portanto, as perspectivas são de uma redução de empresas e redução de faturamento”.

### CUIDADOS NO CONTRATO DE TRATAMENTOS

Do lado do apoio à fumigação, Nunes, da ABRAFIT, diz que o uso da fumigação deve ser através da contratação de empresas credenciadas pelo Ministério da Agricultura, obrigatoriamente, e associadas à ABRAFIT se quiserem ter garantia de qualidade, pois empresas associadas têm experiência comprovada e estão subordinadas ao Estatuto da entidade, além de receberem treinamento periódico.

Cida e Andrea concordam, e acrescentam que é necessário verificar se a empresa, além do credenciamento, tem em seu quadro de funcionários engenheiros agrônomos responsáveis e técnicos devidamente treinados; como também plano de trabalho e de segurança de trabalho e de meio ambiente.

Do outro lado, Teixeira, da Aratu, aponta que é preciso que as empresas parem com a fumigação, “pois lutamos para que o tratamento seja feito somente com câmara a calor, resguardando sempre o meio ambiente”.



Nunes, da ABRAFIT: a fumigação é uma modalidade de tratamento fitossanitário e quarentenário essencial no controle de pragas

### SEM TRATAMENTO

A Nefab (Fone: 11 4785.5050) está entre as empresas que oferecem embalagens fabricadas com compensado naval que dispensam o tratamento fitossanitário. “No caso dos paletes, existe a possibilidade de fornecê-los em compensado, que também dispensa o tratamento, ou em madeira serrada com tratamento HT”, explica Marcelo Garcia Gaspar, gerente comercial da empresa.

Segundo ele, os clientes, em geral, estão buscando justamente as soluções em embalagens que não necessitem de tratamento. “Muitos têm alterado suas embalagens de madeira para outros materiais, ou passaram a utilizar as embalagens Nefab, em compensado”, diz.

Sobre os problemas, de acordo com Gaspar, não há pois “já que a empresa possui a solução fitossanitária adequada em embalagens de madeira (compensado naval)”. ●

## O QUE DIZ A LEI SOBRE A FUMIGAÇÃO COM BROMETO DE METILA?

Sobre a informação veiculada pelo Ministério do Meio Ambiente informando que as importações de Brometo de Metila estão suspensas, a ABRAFIT esclarece que a proibição diz respeito somente ao uso do Brometo de Metila como herbicida na agricultura, cumprindo as determinações da Instrução Normativa Conjunta nº 1, de 10 de Setembro de 2002. Portanto, o uso do Brometo de Metila para fins quarentenários e fitossanitários continua liberado até dezembro de 2015.

A Instrução Normativa nº 1 dispõe sobre a proibição e prazos para o uso de Brometo de Metila para expurgos em cereais e grãos armazenados e no tratamento pós-colheita das culturas, e define o cronograma para o término de sua utilização.

**Notícias**  
rápidas

**Webjet também atua no segmento de transporte aéreo de carga**

Desde novembro último, a Webjet Linhas Aéreas ([www.webjet.com.br](http://www.webjet.com.br)) está oferecendo o serviço de transporte aéreo de cargas entre as cidades Porto Alegre, Salvador, São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. A empresa fica responsável pela logística de transporte no percurso entre remetente e o destinatário final e está previsto o transporte de cargas de 3 e 3,5 toneladas, de acordo com cada rota operada pela companhia aérea. Foram investidos R\$ 350 mil, principalmente em infra-estrutura, e, com o novo serviço, a empresa projeta um incremento de 10% nos negócios a partir de 2007. "Inicialmente vamos operar através de agentes de cargas, mas queremos futuramente fechar parcerias diretamente com as empresas", planeja o gerente de logística da empresa, Luiz Vianna. Entre os planos futuros da companhia, está também o serviço expresso de coleta e entrega de cargas. "Pretendemos realizar o transporte com acompanhamento apurado desde o local de saída até o destino final. No entanto, para oferecer esse serviço diferenciado, temos primeiro que criar uma cultura de cargas dentro da empresa", completa o gerente de logística.

**Crowmtec está em novo endereço**

Fornecedora de ampla linha de peças para empilhadeiras Crown, Paletans, BYG, Raymond, Still, Yale, Clark, Komatsu e TCM, entre outras, a Crowmtec (Fone: 11 6951.8777) está em novo endereço. Anotem: Avenida Sargento Miguel Souza Filho, 22 Parque Novo Mundo - CEP 02124-090 - São Paulo - SP.

**TRANSPALETEIRA COM MASTRO OPERADOR A PÉ.  
A SOLUÇÃO INTELIGENTE.**



Capacidades de 1,0 a 1,6 toneladas. Opções de elevação até 4,6 m.

**A MARCA MAIS TRADICIONAL E CONFIÁVEL DO MERCADO  
OFERECE A MAIS COMPLETA LINHA DE EMPILHADEIRAS ELÉTRICAS.**



Empilhadeira Retrátil  
De 1.400 a 2.500 kg

Empilhadeira Trilateral  
Operador Subindo  
De 1.000 a 1.800 kg

Empilhadeira com  
Contrapeso  
De 1.000 a 5.500 kg

Transpaleta  
Motorizada c/ Plataforma  
De 1.200 a 1.500 kg

Transpaleta Operador  
a Pé  
De 1.800 a 3.000 kg

Transpaleta  
com Plataforma  
2.000 kg

Transpaleta  
Operador Sentado  
De 2.000 a 3.000 kg

Selecionadora de Pedidos  
2.000 kg

[www.hyster.com.br](http://www.hyster.com.br)

**HYSTER**

BRASIL (DF/ES/GO/MG/RJ/TC) - [www.brazilmaguinas.com.br](http://www.brazilmaguinas.com.br) • Belo Horizonte - (31) 2129-3800 • Rio de Janeiro - (21) 2123-3800 • Macaé - (22) 2105-4242 • Brasília - (61) 2102-3400 • Goiânia - (62) 4005-5858  
• Serra - (27) 2121-3310 • DCDN (AL/CE/PI/PE/RN) - [www.dcdn.com.br](http://www.dcdn.com.br) • Recife - (011) 3476-4190 • Fortaleza - (051) 4013-6400 • J. MALLACELLI (SP) - [www.jmllacelli.com.br](http://www.jmllacelli.com.br) • Curitiba - (41) 3028-5522 • Cascavel  
(54) 3330-3000 • MARCOS MARCELINO (AP/MA/PA/PI) - [www.marcosmarcelino.com.br](http://www.marcosmarcelino.com.br) • Aracaju - (91) 4009-4100 • Redenção - (94) 3424-2400 • São Luís - (98) 2106-4100 • PONTES (MS/SC) - [www.pontes.com.br](http://www.pontes.com.br)  
• Porto Alegre - (51) 3373-4400 • Joinville - (47) 3481-8102 • SOMOV (AC/AM/MS/MT/SP/RJ/RR) - [www.somov.com.br](http://www.somov.com.br) • São Paulo - (11) 3718-5090 • Campinas - (19) 3864-6322 • Campo Grande - (67) 3398-1818  
• Curitiba - (65) 2121-1400 • Manaus - (92) 3652-7600 • TÉCNICO (BA/SE) - [www.technico.com.br](http://www.technico.com.br) • Salvador - (71) 3246-2400

# COISA BOA ATRAI COISA BOA

Nós nos sentimos exatamente assim.

Tudo o que fizemos até hoje,  
e vamos fazer sempre aqui,  
foi movido a muita inspiração e,  
principalmente, transpiração.

Continuaremos a nos mover  
sempre positivamente.

Com muita felicidade, alegria,  
otimismo, amor, paixão, esperança,  
emoção, sorrisos, compaixão, etc.

É assim que fazemos  
o nosso dia-a-dia, e é assim  
que queremos dividir  
tudo isso com vocês.

## JORNAL LOGWEB

