

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

Informe Publicitário



A Linde tem o equipamento no tamanho que você precisa



Visite-nos na INTERMODAL

Líder Mundial em Empilhadeiras.

Linde Material Handling

A Linde atua em quase todos os segmentos de mercado que utilizam a logística e armazenamento, como indústrias alimentícias e de bebidas, supermercados e atacadistas, aeroportos, madeireiras, agroindústrias, portuários, indústrias automotivas, além de fazer parte de um dos maiores grupos industriais do mundo - a Linde AG -, que ocupa o primeiro lugar no ranking de equipamentos para movimentação e armazenagem.

Linde Material Handling

Linde Empilhadeiras

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



Biometria também possui aplicações na área de logística

(Página 4)

Terceirização é tema de encontro da ABML em São Paulo

(Página 8)

Tok&Stok e Multicoisas têm novos Centros de Distribuição

(Página 16)

CMA-CGM inaugura linha expressa Índia-Oriente Médio

(Página 30)

Ferrolease investe R\$ 10,5 milhões na compra de vagões

(Página 30)



TRANSPORTE RODOVIÁRIO

PEDÁGIO: VALE O QUANTO SE PAGA?

Entrevistados explicam que o pedágio ideal deve ser inferior aos benefícios trazidos pelas melhorias introduzidas na rodovia para o usuário, mas os valores cobrados estão acima das benfeitorias. (Página 26)

LOGÍSTICA

FAST-FOOD: RAPIDEZ NA MESA E NA ESTRADA

Com suas peculiaridades, pela variedade de produtos transportados, a logística na área de fast-food apresenta características particulares. Tanto que a tendência é pela terceirização. (Página 32)



Multimodal

AMARRAÇÃO E ELEVAÇÃO DE CARGAS

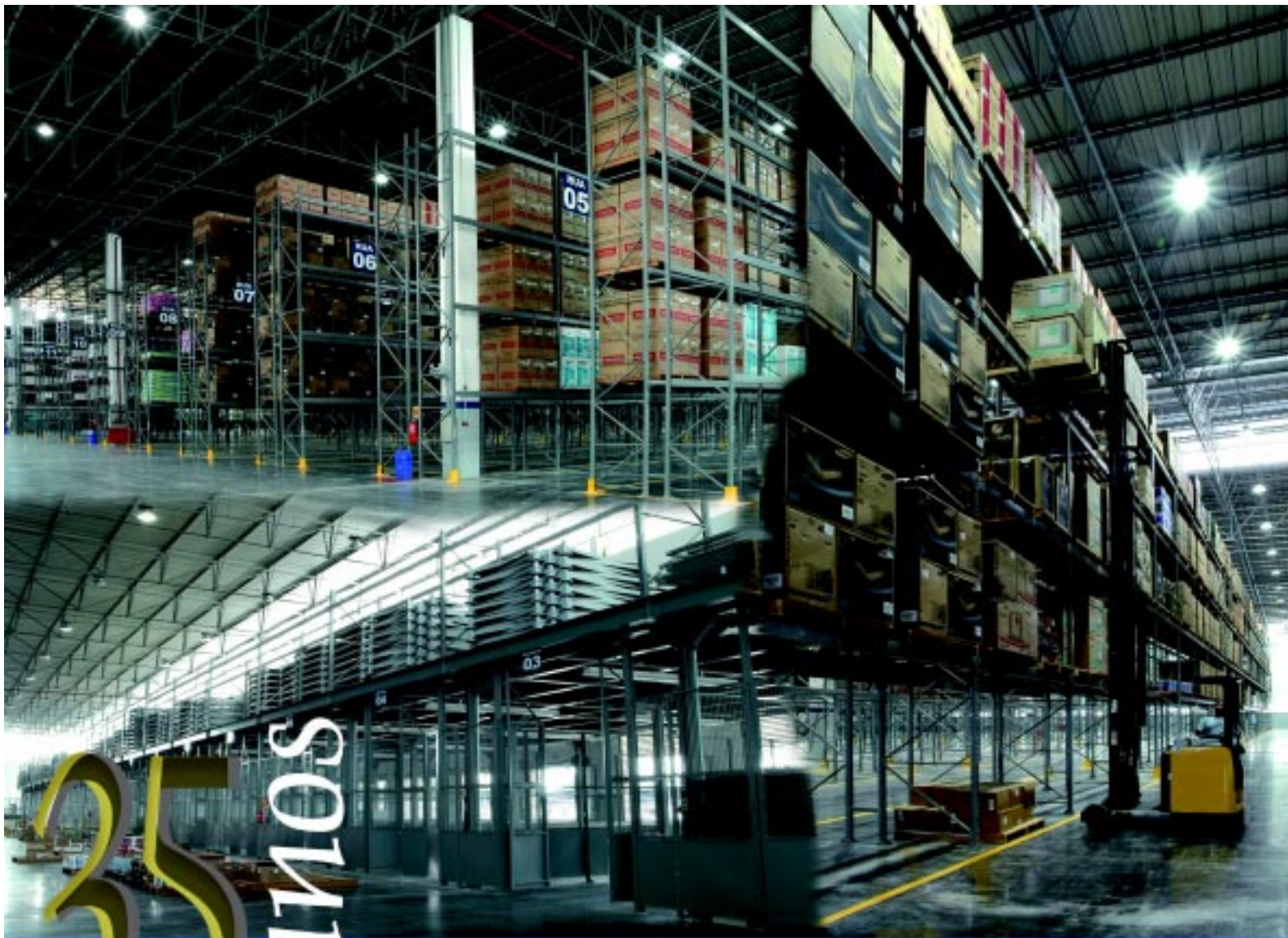
Quando do uso de cintas, todo cuidado é pouco

(Página 12)

EMPILHADEIRA

Layout: produtividade e segurança dependem dele

(Página 20)



35 ANOS

Há 35 anos moldando qualidade em aço!

Qualidade e respeito não se conquistam da noite para o dia!
Para quem sempre exige profissionalismo e
o melhor projeto em armazenagem,
não é preciso dizer mais nada.
O nome fala por si.

Fone (11) 6195.2855. Fax: (11) 6195.2852.
www.altamira.com.br
vandas@altamira.com.br



Schenker é provedora de serviços de logística integrada



Com vendas anuais de 8,9 bilhões de Euros, 42.000 funcionários e 1.100 escritórios presentes no mundo, a Schenker (Fone: 11 3318. 9000) é uma das líderes de mercado como provedora de serviços de logística integrada, e oferece transportes terrestre, aéreo e marítimo, assim como soluções logísticas através do gerenciamento global da cadeia de suprimentos a partir de uma única fonte. A Schenker faz parte da Divisão de Logística e Transporte da Deutsche Bahn AG e, no ano passado, passou pela aquisição e integração da Bax Global.

LD Citrus movimenta mais cargas no Porto de Ghent

A Louis Dreyfus Citrus (Fone : 32 9 251.0550) pretende transformar seu terminal de suco de frutas no Porto de Ghent, na Bélgica, em um centro de distribuição para o mundo inteiro. Não somente mais carga será transportada para o mercado europeu através do Porto de Ghent, como também mais volumes serão enviados a outros continentes. Para o fornecimento de suco de fruta concentrado vindo do Brasil através do Porto de Santos, a LD Citrus agora utiliza a empresa de transporte Gearbulk, que construiu quatro tanques especiais no navio "Ibis Arrow", apresentando capacidade total de 6.800 toneladas. O navio opera entre os portos de Santos e Ghent chegando ao porto flamengo a cada seis/oito semanas.

Editorial

VÁRIOS DESTAQUES NESTA EDIÇÃO

Quatro matérias especiais integram esta edição do jornal *LogWeb*.

A primeira diz respeito às cintas para amarração e elevação de cargas. O destaque é a segurança das operações, incluindo dicas para a inspeção destes importantes componentes da movimentação de materiais.

A outra matéria envolve a importância do layout de CDs, armazéns e até de áreas externas para a boa operação das empilhadeiras. Aqui, especialistas explicam como desenvolver um layout adequado e apontam os riscos de acidentes, principalmente em função de obras mal executadas.

Outra matéria envolve o custo do pedágio no processo logístico. Profissionais do setor fazem uma ampla análise das nossas rodovias, dos custos dos pedágios e outros assuntos relacionados ao tema.

A última matéria especial discute a logística no setor de fast-food. Como é o processo logístico das empresas da área, quais os problemas e as soluções encontradas e tendências são os enfoques.

Também é interessante notar que esta edição inclui notícias de algumas das empresas que estarão participando da feira Intermodal, que acontece agora em abril em São Paulo, SP. E que também estão inseridas informações sobre três empresas varejistas que acabam de implementar novos CDs, além de incluir uma entrevista interessante sobre biometria.

E não pára por aí. Diversas outras matérias integram esta edição, fortalecendo o conceito que o jornal *LogWeb* alcançou no mercado, nestes cinco anos de existência, o de “referência em logística”. A ponto de ser considerado leitura obrigatória pelos profissionais do mercado e de ser fonte de consulta nas faculdades.



Wanderley G. Gonçalves
Editor
jornalismo@logweb.com.br

TECNOLOGIA

Mercado busca serviços logísticos de excelência

Área de logística tem sido objeto de muitos avanços sob todos os aspectos, e a tecnologia do setor não é exceção”. Esta declaração é de Ricardo Gorodovits, diretor comercial da GKO Informática (Fone: 21 2533.3503), que aborda o assunto com destaque ao que se espera do setor de softwares para o mercado logístico.

Gorodovits aponta que, além das novidades nas áreas de computação móvel e identificação, vale a pena chamar a atenção para as novas soluções de avaliação de custos logísticos “que, usando sofisticados modelos matemáticos, permitem direcionar os esforços para a melhor administração dos recursos disponíveis e, no caso dos serviços contratados, como, por exemplo, o transporte, viabilizam a percepção de novos caminhos para uma contratação otimizada dos mesmos”.

Sobre o que esperar do futuro do setor, o diretor comercial acredita ser o mesmo que se esperava no passado e o que, provavelmente, seguirá sendo necessário no futuro: serviços logísticos de excelência. “O que se percebe hoje é uma espécie de ‘segunda onda’ na oferta de serviços logísticos, já mais sofisticados e carregando o conhecimento que as eventuais falhas anteriores lhes permitiu adquirir”, complementa.

Atualmente, para Gorodovits, as empresas desejam ter informações mais rapidamente acessíveis, que não demandem



Novas soluções permitem avaliar os custos logísticos usando modelos matemáticos

a iniciativa dos usuários, ou seja, cujo acesso seja fruto de um estímulo externo, sistêmico. “Todo o desenvolvimento associado à computação móvel, todos os processos de integração entre sistemas e parceiros da cadeia de suprimento, tudo isso deve caminhar nessa direção”, expõe.

Além disso, segundo ele, a outra grande demanda é a de conseguir filtrar dados para transformá-los em informação, de forma eficiente e econômica. O diretor comercial explica que isso significa que o conceito de BI – Business Intelligence estará cada vez mais arraigado a todas as soluções.

Gorodovits aproveita, ainda, para destacar a peça mais importante em todo o processo. “Muitas vezes, a distância entre a ferramenta de tecnologia e o resultado esperado do seu uso se torna imensa pela simples ausência do componente mais importante em todo o processo: pessoas capazes de oferecer conhecimento sobre o melhor uso dos recursos disponíveis e, posteriormente, pessoas capazes de usufruir de forma competente desses mesmos recursos”, finaliza. ●



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

ENTREVISTA

Três profissionais analisam a biometria na logística

Um tema ainda não muito conhecido em nosso país, a biometria é analisada, nesta entrevista, por três profissionais com ampla experiência no assunto: Américo Lobo Neto, sócio-diretor, e Luciano Santos, gerente comercial, ambos da BioLógica Sistemas (Fone: 21 2232.7026), e Ivan Duran, consultor com experiência nas áreas comercial e de marketing, CRM e Elaboração de Projetos. As respostas foram elaboradas em conjunto.

LogWeb: O que é a biometria? Explique o processo.

Resposta: Biometria [bios do grego (vida) + métron (medida)] é definida como a aplicação de modelos matemáticos e estatísticos para a obtenção de medidas físicas das formas de vida e das características físicas ou comportamentais de seres vivos. Biometria pode ser mais bem definida como as mensurações anatômicas, fisiológicas e/ou características de comportamento que podem ser obtidas e utilizadas para fins de comparação e análise. Uma das áreas de aplicação mais conhecidas da biometria é a identificação humana. Nela podem ser utilizados diversos modos de biometria, incluindo impressões digitais, voz, retina, íris, reconhecimento de face, imagem térmica, análise de assinatura, palma da mão e outras técnicas. No passado, as técnicas de biometria eram aplicadas manualmente, e empregavam mão-de-obra especializada. Os dados obtidos com as medições eram armazenados em papel e depositados em livros, fichas, cartões e outros documentos. Com o surgimento da computação e da automatização, a biometria foi muito beneficiada, surgindo então a “biometria computacional”. O termo biometria acabou incorporando o lado computacional; atualmente todas as técnicas de biometria podem ser computadas, e diversas novas técnicas e métodos de medição, comparação e análise surgiram em consequência das possibilidades oferecidas pela automação. Com o aperfeiçoamento das tecnologias

biométricas, a sua popularização foi inevitável. Hoje, a tecnologia biométrica mais popular é a da impressão digital.

LogWeb: Que tipos de equipamentos/sistemas estão envolvidos no processo?

Resposta: Os equipamentos são scanners, ou leitores, que realizam a captura das informações, as armazenam em bancos de dados e, posteriormente, realizam a “leitura” daquela característica humana, individual, requerida pelo sistema na identificação, seja esta a face, a íris, as impressões digitais, a voz, as mãos ou outros. As impressões digitais são as mais usadas em função de que delas se extraem características, chamadas minúcias, em número de aproximadamente 14 por impressão digital e porque temos, normalmente, dez dedos. Isto permite um número muito maior de combinações.

LogWeb: Particularmente na logística, quais as aplicações da biometria?

Resposta: A logística está presente hoje em quase todas as atividades humanas. Na logística, assim como em outras atividades, a biometria é recomendada na identificação, na validação e na certificação de transações e movimentações. Imaginemos que ao longo da cadeia das atividades logísticas haja necessidade (quer seja pelos valores envolvidos, quer seja pela periculosidade da carga) de identificação dos responsáveis pelas diferentes etapas

de movimentação. Neste caso, a biometria é o meio mais seguro a ser indicado.

LogWeb: Vocês podem citar exemplo de empresas que já usam a biometria na área de logística - no Brasil e/ou no exterior?

Resposta: Há, sim, exemplos tanto no Brasil, quanto no exterior. No Brasil, há um distribuidor da Ambev no Centro-Oeste, e na Europa há também operadores logísticos utilizando recursos de RFID (Identificação por radiofrequência) e biometria (voz) em suas operações, mas é um campo novo. Entretanto, é inegável a necessidade de se agregar mais segurança às operações logísticas e, neste particular, a identificação biométrica é insubstituível, pois a combinação de outros sistemas (cartões ou crachás com chip ou do tipo myfair) com a validação biométrica torna quase impossível “quebrar” os protocolos de segurança. Lembre-se de que qualquer um pode emprestar o crachá, cartão ou a sua senha secreta para outra pessoa, mas não pode emprestar suas impressões digitais, não é mesmo?



Santos, gerente comercial da BioLógica



Lobo Neto, sócio-diretor da BioLógica

LogWeb: E as outras aplicações?

Resposta: A biometria é, tradicionalmente, adotada na identificação de pessoas e na validação de transações que exijam o máximo em segurança. Os usuários tradicionais são os institutos de identificação, setores do poder judiciário, delegacias de polícia, polícia federal, as instituições financeiras e as seguradoras, os setores que armazenam informações sigilosas, enfim, onde seja necessário dotar operações de mais segurança, sigilo e confiabilidade, sem produzir aumento dos custos.

LogWeb: A biometria é uma tendência?

Resposta: No final do século XVIII, um policial britânico estabeleceu a primeira classificação de impressões digitais. Atualmente, a comparação de impressões é feita com base nas “minutiae” (características únicas da impressão). Em média, a imagem de uma digital tem entre 30 e 40 destas minúcias. Entretanto, padrões internacionais dão como aceitável a identificação de 14 delas. Segundo estudos do FBI, duas pessoas não

apresentam mais do que 8 pontos coincidentes. Com o advento da informática e o aumento da velocidade de processamento dos computadores atuais, a biometria ganha mais e mais espaço. Recentemente aconteceu em Barcelona a Feira & Congresso 3GSM, que é o maior evento do setor. Nesta edição, a indústria apresentou novidades, que incluem aparelhos celulares munidos de convergência. Com estes aparelhos é possível acionar vários outros periféricos, inclusive televisores e internet. Com isto aumenta a necessidade de identificação segura, por biometria.

LogWeb: Quais os benefícios da biometria?

Resposta: O uso da biometria vem oferecer muitos benefícios, tanto às instituições quanto aos usuários envolvidos, pois incorpora confiabilidade aos procedimentos. As vantagens vão desde os mais simples sistemas de controle de acesso físico, que podem estar instalados nas portarias de prédios, como aqueles um pouco mais sofisticados sistemas de controle de acesso lógico, que estabelecem hierarquia no acesso às informações de um banco de dados. As aplicações mais sofisticadas são aquelas utilizadas pelos institutos de identificação para a emissão de documentos de identidade (carteiras de identidade, habilitação e passaportes), autenticação de transações financeiras em caixas eletrônicas. É oportuno explicar o funcionamento desta tecnologia. Para simplificar o entendimento vamos usar como exemplo as impressões digitais, por serem as mais usadas. Primeiramente temos a fase de captura das impressões digitais num equipamento pequeno chamado de finger scan. Depois vem a fase do armazenamento no sistema, ou banco de dados, e, por último, a fase de comparação, quando se compara a digital solicitada para ingresso, identificação ou autenticação de transação. Nesta fase, o sistema compara a digital apresentada contra aquelas armazenadas no banco de dados e confirma ou nega. ●



Duran é consultor de empresas



Bysoft lança i-Global, nova linha de produtos em tecnologia Java



A Bysoft (Fone: 11 5583.3336), empresa que desenvolve sistemas para comércio exterior, está lançando os seguintes produtos: i-Transport (solução para o planejamento e administração de frotas de transportes) e i-Warehouse (solução que oferece várias estratégias para administração de depósito em tempo real). Eles fazem parte da nova linha de serviços da empresa, a i-Global, que utiliza tecnologia Java e contemplará todos os processos do comércio exterior, seja para importadores, exportadores, trades, comissárias, agentes de carga ou empresas de logística. O projeto estará completo em até um ano. Além destes, a empresa também apresenta o lançamento do DDMantra (sistema de comunicação que efetuará a consulta dos processos de importação aérea a partir da informação dos números de Master e House, capturados diretamente dos produtos DDGip Lite e DDBroker) e do DDBL (integração dos sistemas de exportação da Bysoft ao banco de dados dos armadores, evitando a redigitação dos dados necessários para a emissão do BL), sistemas que otimizam a consulta dos processos no Mantra e no Intra.



Garfos e acessórios Cascade. Todos os movimentos que você imaginar.

As garras para caixa de papelão da Cascade permitem o manuseio sem pallets e, assim, proporcionam mais economia e eficiência na movimentação.



Agora você tem no Brasil os garfos, garras e acessórios Cascade, que proporcionam mais produtividade por que são o resultado de altíssima tecnologia e qualidade de fabricação.

Eles são os mais rígidos, fortes e leves do mercado. As vantagens de tudo isso são: maior durabilidade, segurança e capacidade residual da máquina.

Líder mundial do segmento, a Cascade está constantemente pesquisando e lançando inovações para você movimentar melhor sua carga. Conheça Cascade: sua empresa merece.



Movimentação em todos os sentidos
(11) 5016-2484
www.cascadedobrasil.com.br

www.bysoft.net

CONTROLE DE ARMAZÉM

Etna Home Store instala novo CD e adquire WMS da Sydeco

A Sydeco – System Development Company (Fone: 11 5506.0861) acaba de conquistar mais um cliente, na área de WIS - Warehouse Information System. Trata-se do Etna Home Store (Fone: 0800 702 8012), uma das principais lojas de arquitetura e decoração do país que possui três grandes lojas, sendo duas em São Paulo e uma em Campinas, SP.

Segundo Eveli Morasco, diretor da Sydeco, “nosso desafio agora é colocar o sistema no ar em 30 dias no novo Centro de Distribuição da Etna, que deseja iniciar a operação de casa nova e WIS funcionando”, explica.

Ele também informa que o WIS tem se destacado ultimamente devido ao aquecimento do mercado de logística e “foi o

primeiro software de WMS desenvolvido no país”.

NOVAS INSTALAÇÕES

Sobre o novo CD da Etna Home Store, Silvio R. Fernandes, diretor de logística e operações da empresa, diz que ele está localizado no município de Barueri, SP, e tem 28.000 m² de área, além de capacidade para 17.000 posições paleta. E conta com empilhadeiras retráteis de última geração, estruturas porta-paletes novas e dimensionadas para receber diversos tamanhos de paletes.

“Nesse CD ficam estocados produtos das linhas de móveis, presentes, cama, mesa e banho. Não trabalhamos com linhas de eletrônicos e linha branca”, afirma Fernandes.



Morasco, da Sydeco: WIS tem se destacado devido ao aquecimento do mercado de logística

O diretor também conta que o novo WMS foi adquirido por ter grande aderência com o desenho feito de seus processos, indo do recebimento de produtos,

estocagem dentro de critérios de demanda (ABC), inteligência de ressurgimento de picking, separação por produtos e a destinação às docas de expedição.

“Desde o início do processo até seu final, todas as operações são feitas via RF (coletores Symbol série 9000) e com tracking de produtos e operadores. Teremos num segundo momento a convocação ativa, que proporcionará a distribuição de atividades automaticamente, bem como a avaliação diária de cada operador.”

Sobre as perspectivas com o novo CD e o WMS, Fernandes diz que esperam que, após a implementação do software, tenham condições de melhorar em muito o padrão de serviços aos clientes. “Além disso, estaremos preparados para assimilar o crescimento esperado da empresa para os próximos anos e, com certeza, seremos os melhores em serviços do segmento”, completa, destacando que a Sydeco foi escolhida para fornecer o WMS por estar presente em grandes magazines, administrando armazéns de grande porte e, principalmente, pela flexibilidade do sistema em customizações e adaptações. De fato, a Sydeco possui sistemas WIS implantados na Marabraz, Kolombus, Ponto Frio e Casa&Vídeo. ●

ESTRATÉGIA

Conselho de Gestão da TNT visita o Brasil



Bakker: “Muito em breve vamos testar o etanol e o gás liquefeito em nossos veículos”

Após a recente aquisição da brasileira Mercúrio pela holandesa TNT (Fone: 11 5564.8600), em janeiro deste ano – veja matéria na edição 60 (fevereiro/2007) do jornal LogWeb –, o Conselho de Gestão da empresa e o presidente do conselho de administração (CEO), Peter Bakker, estiveram em São Paulo como parte de uma viagem de quatro dias ao Brasil, com o objetivo de visitar a Mercúrio e rever a estratégia da companhia para a América do Sul.

Segundo Bakker, os objetivos da empresa com a expansão são o fortalecimento da marca, a redução da emissão de carbono devido ao aquecimento global e o desenvolvimento de uma equipe sempre melhor. “O diferencial da TNT é que consideramos importante tornar os nossos funcionários orgulhosos de trabalhar na empresa”, disse.

A respeito do problema do aquecimento global, Bakker acredita que a companhia pode aprender com o que é feito no Brasil, como o uso do etanol, e exportar para outros países. Afinal, o CEO considera que é obrigação da TNT investir em tecnologias modernas e limpar a sua frota, já que, de acordo com estatísticas, o transporte é responsável por 14% das emissões de poluentes. “Muito em breve vamos testar o etanol e o gás liquefeito em nossos veículos”, contou. A projeção é de que sejam investidos mais de 20 milhões de Euros em biocombustível.

Além disso, Pakker afirmou que a meta da companhia é alcançar um crescimento de dois dígitos no Brasil, aproveitando o boom no mercado doméstico de entrega expressa. “A TNT passa a ser a primeira empresa de serviço expresso na América do Sul a oferecer tanto entregas domésticas como internacionais”, concluiu. ●

250.000 itens para as melhores marcas de empilhadeiras

PEÇAS PARA EMPILHADEIRAS

QUALIDADE MUNDIAL

CONFIANÇA TOTAL

A INTRUPA sabe como é importante contar com parceiros de confiança. Por isso uniu sua experiência mundial com a presença local no Brasil.

Na INTRUPA você encontra peças originais das melhores marcas de empilhadeiras, além do melhor atendimento de Pós-venda do mercado.

Sempre presente no local e na hora exata que você precisar.

- MELHOR CUSTO - BENEFÍCIO + QUALIDADE MUNDIAL + ATENDIMENTO LOCAL
- PEÇAS PARA MODELOS ELÉTRICOS E A COMBUSTÃO + A MELHOR LOGÍSTICA

END - SINGAPORE - BELARUS - BOLIVIA - BRASIL - FRANÇA - HONGKONG - ITÁLIA - JAPÃO - MEXICO - RUSSIA

R. Durval José de Barros, 63 - Vila Matilde - SP www.intrupabrasil.com.br



TECONDI comemora crescimento em 2006



O TECONDI - Terminal para Contêineres da Margem Direita (Fone: 13 2101.7150) divulgou suas conquistas e investimentos realizados em 2006, quando superou suas expectativas e mostrou números de crescimento. A movimentação anual foi superior, apontando um crescimento de 22%. Em 2005, o Terminal movimentou 201,015 de TEU's. Em 2006 fechou o ano com 245,300 TEU's, o que demonstra um período totalmente produtivo. Os números são reflexos das várias ações, investimentos e do planejamento preparado para o ano. No decorrer de 2006, o TECONDI promoveu uma série de mudanças. Ampliou seus departamentos para atender ainda melhor seus clientes e realizou a recolocação de diversos colaboradores, além de integrar novos profissionais para realização da ampliação dos serviços e projetos do Terminal; conquistou o certificado de qualidade ISO 9001:2000, concedido pela BVQI; adquiriu dois guindastes pós-panamax importados da indústria austríaca Liebherr-Werk Nenzing, no valor de US\$ 7 milhões, através do Reporto; passou a disponibilizar um serviço especial para os Agentes de Cargas, a redirecionamento de cargas LCL por Declaração de Trânsito Aduaneiro - DTA; e reduziu em aproximadamente 50% o número de acidentes entre o primeiro quadrimestre de 2005 e o mesmo período de 2006.



Qualidade Mitsubishi nas Empilhadeiras



FG25NT
Capacidade 2500kg



FG40K
Capacidade 4000kg

- * Maior conforto
- * Design arrojado
- * Economia de combustível
- * Auto diagnóstico de falhas
- * Custo de manutenção reduzido
- * IPS - Sistema integrado de presença
- * Grande capacidade de vencer rampas
- * Manutenções periódicas a cada 500 horas

• ALUGUEL DE EMPILHADEIRAS • VENDAS • ASSISTÊNCIA TÉCNICA • PEÇAS • SERVIÇOS

São Paulo
Rua Santo Eurilo, 100 - Jaguaré
Fone: (11) 3769-2400 - Fax: (11) 3768-8501

Campinas
Rua José Felipe Alaité, 145
Fone: (19) 3756-3756 - Fax: (19) 3756-3760

e-mail: comac@comac.com.br



EQUIPAMENTOS PARA UMA LOGÍSTICA DE RESULTADOS

SAUR



SOLUÇÕES ESPECÍFICAS PARA CADA APLICAÇÃO

Aparelho Giratório



Garra para Bobinas



Lança Guindaste



Posicionador Duplo de Garfos



Push - Pull Empurra Puxa Carga



Garra para Tambores



Empilhador Trilateral



Garra para Fardos



Rampa Niveladora Rebocável



Niveladora de Doca



Plataforma Elevadora

SAUR EQUIPAMENTOS S.A.

Matriz: Panambi - RS - Fone: (55) 3376-9300 - Fax: (55) 3376-9344 - saur@saur.com.br - www.saur.com.br
Filial São Paulo: São Paulo - SP - Fone: (11) 2148-1012 - Fax: (11) 2148-1013 - Filial Cuiabá: Cuiabá - MT - Fone/Fax: (65) 3637-1020

ASSOCIAÇÃO

Terceirização é tema de encontro da ABML em São Paulo

A ABML – Associação Brasileira de Movimentação e Logística (Fone: 11 3884.5930) promoveu, no último dia 19 de março, o seminário “Operadores Logísticos e Terceirização”. O evento ocorreu nas dependências da FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo.

Abrindo o seminário, Ângelo Dias, do departamento de operadores logísticos da ABML e diretor de logística & projetos da Mesquita Soluções Logísticas, expôs o tema “A Visão Estratégica da Terceirização”.

Ele começou com a explicação de terceirização: processo pelo qual se repassam atividades que não sejam “core competence” para terceiros - com o qual se estabelece uma relação de integração. E acrescentou que operador é aquele que exerce o papel de integrador da cadeia de Supply Chain com foco na movimentação física de materiais e gestão da informação.

Dias também informou que existem três tipos de atividade terceirizada: a básica, que envolve transporte de suprimento, de distribuição, de transferência, desembaraço aduaneiro e tem abrangência regional; a intermediária, que inclui armazenagem, milk-run, gerenciamento de transporte multimodal e tem abrangência nacional; e a sofisticada, que engloba gestão de estoques, valor agregado ao produto, projetos logísticos e tem atuação global. “Não existe o melhor modelo. A tendência é que os operadores migrem do regional para o global e do global para o regional”, diz.

De acordo com Dias, antes de contratar um serviço terceirizado é preciso definir a estratégia logística da empresa: o objetivo

é a redução de custos, a melhora do nível de serviço, a expansão regional ou o aumento da capilaridade?

Já no processo de seleção, ele sugere analisar infra-estrutura/fatores geográficos, sinergia operacional com outros clientes, expertise logístico, envolvimento da alta cúpula, profissionais, controle de informação e de expansão, custo X valor agregado, serviços/soluções, capacidade de expansão/flexibilidade e criatividade/ inovação. “O operador precisa atender a todos os tipos de clientes, mas aconselho que ele busque uma especialização”, disse.

Para o sucesso da parceria, Dias considerou importante construir uma rede de relacionamentos, documentar as rotinas/processos, desenvolver a interface entre sistemas e pessoas e integrar todos os níveis.

Segundo ele, o ciclo da implantação dura em média 6 meses, divididos em: elaboração do projeto, um mês; negociação, dois meses; e implantação, três meses. “Este último é o mais crítico, pois é preciso encaixar uma empresa diferente entre a sua e o cliente. Por isso, são necessárias garantias”, declarou.

Dias acredita ser fundamental na parceria que todos os problemas da empresa contratante sejam abertos à contratada. “Não se pode esconder as irregularidades. Com a terceirização, aproveita-se para colocar a empresa a limpo”, diz.

Após a implantação, ele declarou que é necessário analisar a base da logística da empresa, que inclui tecnologia, processos e pessoas. Além disso, convém o uso de KPI's - Indicadores Chave de Desempenho para medir, comparar e melhorar os processos logísticos desenvolvidos.



O evento enfocou temas como visão estratégica e a importância da elaboração do contrato de prestação de serviços, entre outros

Outra palestra realizada foi com Marcelo Bueno Brandão, gerente de projetos, pesquisa & desenvolvimento da Columbia, que discorreu o tema “Terceirização Logística: Benefícios do Cliente na Visão do Operador Logístico”.

Utilizando um case como base, Brandão destacou as características gerais da operação realizada pela Columbia: produtos 100% importados (Chicago e Atlanta); insumos comprados e enviados pelo cliente; pedidos fracionados; grande variação de

peso e medida dos produtos; área dedicada + área variável; e transporte FOB.

As possíveis melhorias identificadas pela Columbia, conforme descreveu o gerente, incluem lead-time; parceria (análise da cadeia de valor); melhoria contínua dos processos; redução de custos; e valor agregado nas operações (montagem de kits, etiquetagem, etc.). Com isso, as ações executadas envolvem desenvolvimento do entreposto aduaneiro e do centro de distribuição integrados; integração dos processos e dos sistemas (TI); melhorias operacionais (processos e sistemas); identificação de novas oportunidades de negócio; e otimização de recursos em algumas operações.

Já as ações em portos secos englobam o controle de todas as operações por coletor (on-line), inventários cíclicos, integração com o SISCOMEX (Receita Federal) e outros. No centro de distribuição, a Columbia realiza revisão de fluxo operacional, rastreabilidade dos produtos armazenados e dos volumes montados para expedição, entre outros.

Com isso, Brandão concluiu que a contratante obteve redução de custo em 10%; redução no tempo de separação de 4 para 2 horas, em média; ganho de produtividade com o aumento no processamento de 200 para 350 linhas de pedido/dia, em média, além de outros resultados.

A Rapidão Cometa também apresentou cases por meio de Augusto Almeida, gerente nacional de logística de distribuição, e Eduardo Araújo, gerente nacional de logística de infraestrutura da empresa.

O serviço realizado pela Rapidão Cometa inclui um ambiente compartilhado de logística

fiscal, engenharia e investimento em infra-estrutura logística, integração de sistemas logísticos, otimização econômica, operacional e de gestão de riscos de sistemas logísticos, gerenciamento de fretes, otimização de sistemas logísticos de serviço, transportes rodoviário e aéreo/operador logístico.

O contrato da Rapidão Cometa envolve atendimento ao cliente, SLA/KPI's (bônus e ônus), seguro/gris, WMS, inventários/ auditoria externa, transdutor, armazenagem, montagem de kit's, *ad valorem*, gris, retorno aos acionistas, acompanhamento de custos, acompanhamento de receita, custo capital e PMR.

Almeida explicou que para a operação na companhia de comunicações Oi (handset), os serviços prestados são: recebimento, armazenagem, montagem e expedição de kit's, embalagem, faturamento de pedidos, pré-ativação de chips, distribuição, logística reversa, assistência técnica e inventários (rotativo e semestral). Na Oi (Logística EMI Telemar), atua no recebimento e armazenagem, controle de estoque e de prazos de garantia – atendimento de reservas, montagem de kit's, remessa para assistência técnica, logística reversa (reparo), inventários, operação e monitoramento dos transportes aéreo e rodoviário e operação de cow's.

Já na Ezconet, empresa de tecnologia e distribuição de telefonia celular e eletrônicos, os serviços são de recebimento, armazenagem, expedição, logística reversa de aparelhos, logística reversa de contratos, agendamento de entrega (pessoa física) e inventários (rotativo e semestral).

Na CVRD – Companhia Vale do Rio Doce, os serviços prestados pelo Rapidão Cometa incluem recebimento e armazenagem, saídas – atendimento de reservas, inspeção técnica, preservação de materiais e check de endereços (I.R.).

Rodrigo Guerra, diretor de operações do Grupo Predial/In-Haus, por sua vez, apresentou o Case "In-Haus - Braskem, A Nova Tendência na Terceirização de Serviços".

Guerra começou explicando o dilema geral do contratante, que realiza o contrato de serviço pensando em menor preço e melhor serviço, enquanto o prestador entende menor margem e maior empenho. Essa diferença, disse o diretor, acaba desgastando o relacionamento.

Como solução, ele sugeriu o uso de SLA - Service Level Agreement ou ANS - Acordo de Nível de Serviço. Existe o SLA

forte, que prima por 100% de controle e 0% de subjetividade; o balanceado, cujo mote é maior controle sem aumento de custos; e o light, controle mínimo cobrando apenas resultado.

O diretor destacou, ainda, quatro premissas do desenvolvimento de um SLA: definição dos serviços prestados, definição da expectativa do nível da qualidade do serviço, existência de um mecanismo de medição pré-acordado e existência de penalidades e bônus após aferição. "Os indicadores dão noção dos gargalos e do ganho que você pode obter solucionando-os", declarou.

Como sugestões para implantação de um SLA, Guerra disse que é preciso entender o processo produtivo do cliente e encontrar indicadores que meçam a eficiência ou eficácia de um serviço, e não indicadores que meçam seus procedimentos internos. Além disso, é importante simular os índices e o resultado do SLA no resultado do contrato mês-a-mês, usando, se possível, um simulador estatístico; estabelecer um período de acompanhamento e teste para ajuste de metas não inferior a três meses, como também um indicador contratual de ganho compartilhado por aumento de produtividade; e estabelecer no contrato o

detalhamento do serviço prestado, e não da mão-de-obra cedida.

Como exemplo de quesitos e formação de índices, Guerra citou índices de diálogos de segurança e comportamentais, de reuniões programadas, investigação de perdas, de investimentos em melhorias, de treinamento, de reconhecimento, do plano de inspeção e outros, além de taxas de acidentes pessoais, materiais e ambientais maiores e menores.

O QUE DIZ A LEI

A Advogada Cléa Correa, da Demarest & Almeida Advogados, apresentou o tema "A importância da Elaboração Adequada de um Contrato de Prestação de Serviços". Baseada em leis, a advogada declarou que a atividade de terceirização não é muito bem vista pelo Judiciário, tanto que a interpretação difere dependendo do juiz em um possível caso jurídico.

A partir do contrato de um serviço terceirizado, Cléa considerou indispensável que o tomador peça mensalmente ao operador logístico comprovantes de pagamentos previdenciários, trabalhistas e fiscais dos funcionários colocados à disposição da empresa. "Escolheu mal ou vigiou mal

vai pagar por isso", alertou.

Pela lei, ela explicou que não é aceito que se faça a terceirização de uma atividade-fim da empresa, ou seja, que seja objeto social dela. O que é aceito é terceirizar uma atividade-meio: aquela que não está relacionada às atividades da empresa diretamente. "Mas esse não é um conceito absoluto, há controvérsias. É um vácuo na legislação. Cada juiz pode entender de uma maneira diferente", declarou Cléa. Para estar de acordo com a lei, a advogada ofereceu dicas ao tomador, como: não dar ordem ao funcionário terceirizado, porque isso significa vínculo e o contrato de serviço é impessoal; evitar terceirização parcial, ou seja, não ter empregados terceirizados fazendo as mesmas funções que empregados internos; e atentar-se para o fato de o contratado ter outros clientes.

Sobre terceirização, a questão fica mais difícil, conforme explicou Cléa. Para ela, se a terceirização já não é bem vista pelo Judiciário, a terceirização é uma situação mais difícil ainda de ser aceita. Ela sugeriu que, em vez de o operador contratado (terceirizado) utilizar os serviços de um parceiro para atuar em um local não atendido por ele, o tomador deve constar em seu contrato tam-

bém esse parceiro, assumindo relação direta com ele e descaracterizando a terceirização.

Segundo Cléa, a terceirização veio pra ficar, apesar das controvérsias legais. "A tendência é que se tenha uma lei própria no futuro", declarou a advogada.

Já a palestra "Aspectos Legais e Tributários no Dia-a-dia da Terceirização" foi apresentada por Alfredo da Cunha Neto, consultor tributário do departamento de operadores logísticos da ABML e diretor da Atmcon.

Cunha Neto contou que dentre as vantagens oferecidas pela terceirização da Consultoria Tributária, destacam-se: maior flexibilidade e capacidade de administrar impostos, planejamento adequado e administração eficiente. "Contando com outra empresa para cuidar das operações tributárias do dia-a-dia, você fica livre para focalizar o negócio principal. Terceirizar é, em última instância, cortar custos, mesmo que a intenção seja apenas ter acesso a especialistas com os quais não se pode contar dentro da empresa", explicou.

O evento finalizou com uma mesa redonda sobre "O Futuro da Terceirização no Brasil: Caminhos, oportunidades e desafios", envolvendo todos os palestrantes. ●

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®

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 & Paleteiras Elétricas **SKAM**



EP 1200
(MOV. PNEUS OFF-ROAD)

EP 1400/1600
(PATILHADA)



EP 500

(MOV. BOBINAS)
"Vira à 90° posição vertical"



EP Clamp 1600

(MOV. BOBINAS)
"Gira à 360° em torno do eixo"

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

EVENTO

A 9ª Transpo-Sul acontece em julho, em Porto Alegre, RS

Organizada pelo SETCERGS – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga no Estado do Rio Grande do Sul (Fone: 51 3342.9299) e pela FE-TRANSUL – Federação das Empresas de Transporte de Carga no Estado do Rio Grande do Sul (Fone: 51 3342.2053), será realizada, no período de 19 a 21 de julho próximo, a primeira edição da Transpo-Sul - Feira e Congresso de Transporte e Logística em Porto Alegre, RS, no Centro de Eventos da FIERGS.

Na verdade, trata-se da 9ª edição do evento: depois de passar por duas edições

em Canela, duas em Gramado e quatro em Bento Gonçalves, agora chegou a vez de a capital gaúcha receber aquele que é considerado o maior evento do gênero na Região Sul do Brasil.

Segundo o coordenador da comissão organizadora desta edição, Francisco Cardoso, a Transpo-Sul inicia um processo de diversificação de expositores com foco na logística, armazenagem, movimentação e transporte de passageiros, além de atrair os tradicionais fornecedores da cadeia de transporte rodoviário de cargas. "A presença de fornecedores, consumidores, empresários, profissionais e autoridades

desses segmentos em um único evento representa a unidade e a relevância de setores que literalmente irão transportar o Brasil a uma posição de potência na economia mundial", afirma. Paralelo à feira, a Transpo-Sul realiza um congresso com enfoque nas áreas de transporte, logística, economia, gestão e comportamento motivacional. "Autoridades e lideranças dos segmentos de logística, transporte de cargas e passageiros, nacionais e internacionais, estarão debatendo propostas e soluções para muitos de nossos problemas e entraves atuais", completa o coordenador. ●

EMPIILHADEIRAS

Still realiza convenção de vendas em Itu, SP

Foi realizada, nos dias 9, 10 e 11 de fevereiro último, em Itu, SP, a convenção de vendas da Still (Fone: 11 4066.8100). O evento reuniu cerca de 70 profissionais, entre representantes de vendas e integrantes dos serviços autorizados de todo o Brasil e da América do Sul, bem como colaboradores da empresa.

Além das apresentações dos resultados de 2006 e perspectivas para 2007, feitas por Frank Bender, diretor-presidente, e Adriana Firmo, gerente geral, o evento apresentou como diferencial um dia inteiro de atividades de aventura, na Base 84 – local para treinamentos corporativos e eventos de marketing e esportivos. Afinal, segundo Adriana, "a



Evento reuniu cerca de 70 profissionais da América do Sul

superação física é importante para saber que o nosso limite é bem maior do que imaginávamos, assim como os negócios".

O evento foi encerrado com a premiação da fórmula E, na qual foram avaliados itens como conhecimento de mercado e número e modelos de máquinas

vendas – a campeã foi a Moviminas, que recebeu o prêmio de melhor representante comercial Still. Também houve a apresentação de um grupo de jazz – Marcelo Torres Band – que comparou a organização e as necessidades de uma banda de Jazz com as mesmas dentro de uma empresa. ●

Agenda

Maio 2007

Feiras

Apas'2007
23ª Feira Internacional de Negócios em Supermercado
XXXIII Congresso de Gestão de Negócios em Supermercados

Período: 14 a 17 de maio
Local: São Paulo – SP
Realização:
Associação Paulista de Supermercados – Apas
Informações:
www.apas.com.br
rose@promovisao.com.br
Fone: (11) 3647.5000

FITBRASIL'2007
1ª Feira Internacional de Tecnologia da Informação e Comunicação

Período: 15 a 18 de maio
Local: Bento Gonçalves – RS
Realização: Lions Clube
Informações:
www.fitbrasil2007.com.br
fitbrasil@fitbrasil2007.com.br
Fone: (54) 3451.7242

Minas em Negócios
2ª Feira de Negócios de Comércio Exterior
Período: 23 a 25 de maio
Local: Varginha – MG
Realização: Israel Scalioni ME
Informações:
www.minasemnegocios.com.br
israelscalioni@yahoo.com.br
Fone: (35) 3221.2648

Agrishow'2007
Luís Eduardo Magalhães
Período:
29 de maio a 2 de junho
Local: Luís Eduardo Magalhães – BA
Realização: Publiê
Informações:
www.agrishow.com.br
adm@agrishow.com.br
Fone: (11) 5591.6326

Cursos e Eventos

Gestão de Estoques e Custos Logísticos
Período: 5, 12 e 19 de maio
Local: São Paulo – SP
Realização: Ceteal
Informações:
www.ceteal.com.br
ceteal@ceteal.com.br
Fone: (11) 5581.7326

Como Minimizar Custos e Maximizar Valor em Armazéns
Período: 15 e 16 de maio
Local: São Paulo – SP
Realização: Tigerlog
Informações:
www.tigerlog.com.br
contato@tigerlog.com.br
Fone: (11) 6694.1391

SERVIÇOS LOGÍSTICOS

Avant Logística opera em mais um terminal da ALL em MT



A Avant está encarregada de toda a manutenção eletromecânica e operação logística do terminal

Focada no atendimento à logística de grandes empresas, a paranaense Avant Logística (Fone: 41 3643.3243) fechou mais uma parceria com a América Latina Logística - ALL (Fone: 41 2141.7555), desta vez para a operação do terminal de Alto Araguaia, no Mato Grosso.

A Avant está encarregada de toda a manutenção eletromecânica e operação logística do terminal, incluindo pesagem, transbordo, carga e descarga de caminhões/vagões de granéis sólidos, além da armazenagem dos produtos em silos.

Atualmente, passam neste terminal cerca de 250 vagões por dia, que escoam principalmente soja, farelo do Mato Grosso para o Porto de Santos e outras regiões do Brasil, e é por meio deste terminal que chegam adubos para a região mato-grossense. Este número deverá subir para 400 vagões no pico da safra e mais de 700 caminhões.

Além de Alto Araguaia, a Avant Logística também gerencia outro terminal da ALL, em Alto Taquari, no mesmo estado. Nos dois terminais atuam 130 funcionários.

Segundo Claudio Cavagnari de Oliveira, diretor geral da Avant, a empresa

foi escolhida pela ALL devido ao conhecimento técnico diferenciado, que possibilita trabalhar com estrutura enxuta, “ofertando, assim, um valor do serviço prestado muito mais competitivo do que o encontrado neste mercado”. Também destaca como fator importante a empresa já adotar procedimentos semelhantes aos da ALL e contar com ex-funcionários de empresas de logística, como da Vale do Rio Doce, Ferropar, Ferronorte e da própria ALL.

Diogenes Myata, diretor de operações, também da Avant, expõe que um dos diferenciais da empresa está na transparência nas negociações comerciais. “Trabalhamos com planilha de custo aberta, com isto registramos uma grande confiabilidade com nossa carteira de clientes”, diz. De acordo com ele, parceria no dia-a-dia, procurando soluções criativas e de baixo custo para ambas as partes, e confiabilidade também estão entre os diferenciais.

A Avant é uma empresa nova, presente no mercado desde 2.004. Como vantagens desta “jovialidade”, Ronaldo Picanço, diretor administrativo e financeiro, cita estrutura física moderna, sem adaptação de estru-

turas ultrapassadas. “Temos um time jovem, com energia e garra, e cultura corporativa ainda em formação, possibilitando lapidá-la mais facilmente de acordo com as melhores e mais modernas práticas gerenciais”, acrescenta.

Ainda para este ano, a companhia tem como planos assumir a gestão de novos terminais de clientes que utilizam a ferrovia em sua matriz de transporte; crescer na coleta/entrega (distribuição) de cargas; e duplicar da capacidade de armazenagem em Araucária, PR, que possui atualmente 2.000 m². Com isso, o armazém terá desvio ferroviário, pátio para caminhões e outros equipamentos. Nele, a empresa atende as operações de armazenagem de produtos industrializados, aço, polietileno, papel, placas de madeira, higiene e limpeza para as empresas ALL, Bosch, Fundação Tupy, Brasken, Ipiranga e International Paper, entre outros.

A Avant presta serviços de carga, descarga, transbordo, armazenamento, limpeza e manutenção eletromecânica em terminais rodos-ferroviários próprios ou pertencentes a ALL, além de realizar entrega e coleta aos clientes finais via ponta rodoviária. ●

Paletes Matra, a base da sua logística.



Venda, manutenção e locação de paletes.



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

Cursos

Formação de Preços na Exportação

Período: 16 de maio
Local: São Paulo – SP
Realização: NetComex
Informações:
www.netcomex.com.br
fernanda@netcomex.com.br
Fone: (11) 3673.4822

Simpósio Demand Planing

Período: 16 de maio
Local: São Paulo – SP
Realização:
Ciclo Desenvolvimento
Informações:
www.portalsupplychain.com.br
ciclo@portalsupplychain.com.br
Fone: (11) 6941.7072

II Fórum Internacional de Tecnologia da Informação Aplicada à Logística & Supply Chain

Período: 16 e 17 de maio
Local: São Paulo – SP
Realização:
CEL - Coppead/RFRJ
Informações:
www.centrodelogistica.com.br
cel@coppead.ufrj.br
Fone: (21) 2598.9812

Identificação de Unidades Logísticas com Código de Barras (Curso Gratuito)

Período: 21 de maio
Local: São Paulo
Realização: GS1 Brasil
Informações:
www.gs1brasil.org.br
automacao@gs1brasil.org.br
Fone: (11) 3068.6229

Gestão de Frotas

Período: 21 e 22 de maio
Local: São Paulo – SP
Realização: Log Intelligence
Informações:
www.logintelligence.com.br
treinamento@logintelligence.com.br
Fone: (11) 3285.5800

Gestão de Estoques

Período: 25 de maio
Local: Sapucaia do Sul – RS
Realização:
FAE – Faculdades Equipe
Informações:
www.faculadadesequipe.com.br
contato@faculadadesequipe.com.br
Fone: (51) 3474.4515

No portal www.logweb.com.br, em “Agenda”, estão informações completas sobre os diversos eventos do setor a serem realizados durante o ano de 2007.

AMARRAÇÃO E ELEVAÇÃO DE CARGAS

Quando do uso de cintas, todo cuidado é pouco

Verificar certificados de qualidade dos acessórios, fatores de segurança, cantos vivos, tipos de laçamento e amarração, além de realizar inspeção de rotina periodicamente nas cintas e nas ferragens, são pequenas ações que fazem toda a diferença na operação de içamento de cargas.

Às vezes, o que parece pequeno detalhe pode gerar uma grande diferença no processo como um todo. Isso vale para cintas de amarração e elevação de cargas: se não houver atenção especial aos detalhes que envolvem carga e cinta, a consequência poderá ser realmente grande, incluindo prejuízos materiais.

Primeiramente, é importante prestar atenção aos certificados de qualidade emitidos pelos fabricantes ou fornecedores dos acessórios.

O engenheiro André Carrion, supervisor técnico comercial da Gunnebo Industries (Fone: 11 4055.9800), explica que os laudos de conformidade técnica e os certificados técnicos garantem a qualidade do processo utilizado na fabricação dos produtos controlados pelas organizações reguladoras, assim como o atendimento das especificações técnicas requeridas nas normas vigentes no país.

Cláudio Miller, gerente de vendas da Tecnotextil (Fone: 13 3229.6100), acrescenta que tanto o laudo de conformidade técnica quanto os certificados de qualidade validam o produto, garantindo para o usuário que os materiais estão dentro dos padrões de segurança exigidos. “As cintas de elevação e amarração seguem as especificações recomendadas pela Comunidade Européia – EN 1492-1/2 para elevação e EN 121/95 para amarração. As cintas de elevação têm Fator de Segurança (FS) de 7:1 e as de amarração de 2:1 para a capacidade a que são destinadas”, diz.

Por sua vez, Ednaldo da Purificação Silva, gerente de vendas da Spanset do Brasil (Fone: 24 3360.4595), considera essencial que as empresas e os usuários te-

tenham acesso a todas as informações, assim como a um plano de carga para um transporte seguro. Ele diz que a rastreabilidade, em caso de acidentes ou incidentes, é a garantia do produto; e que a etiqueta identifica a capacidade, o fabricante e seu código de fabricação. “Infelizmente, por uma questão exclusiva de preços, existem empresas que ainda utilizam e adquirem os conjuntos de amarração sem conhecer a procedência”, informa.

Silva também adianta que a ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas, por meio do Comitê Brasileiro de Têxteis e do Vestuário, o CB-17, está finalizando as normas para elevação de Cargas - parte 1 - Cintas planas; Elevação de Cargas - parte 2 - Cintas tubulares; Amarração de Cargas - parte 1 - Cálculo de tensões; e Amarração de Cargas - parte 2 - Cintas de amarração.

No caso de acidentes, ele considera ser fundamental levar em conta as questões: como ocorreu o acidente; qual a responsabilidade; qual o custo para as empresas; e qual o custo para a sociedade.

SEGURANÇA

Mas, o que querem dizer os números chamados de Fatores de Segurança (FS), ou melhor, o que são esses fatores?

Carrion, da Gunnebo, explica que fator de segurança é a relação entre a carga máxima de trabalho e a mínima carga de ruptura do material em ensaios normalizados. Por exemplo: Fator 7:1 - Cintas de Poliéster. Uma cinta com carga de trabalho máxima de uma tonelada deve atingir em ensaio no mínimo sete toneladas de carga. “Mas sua



O usuário deve seguir as orientações de inspeção, realizando sempre a manutenção dos equipamentos, mantendo um trabalho preventivo

carga de trabalho depende da forma como a mesma está sendo utilizada. Diferentes formas de amarração, cargas de trabalho, ambientes e ângulos possuem limites de trabalho que devem ser seguidos conforme o produto e o fabricante”, ressalta.

Miller, da Tecnotextil, destaca que o fabricante que segue as normas internacionais garante a segurança e, com isso, evita o risco do rompimento das cintas, danos aos acessórios e, conseqüentemente, a possibilidade de acidentes. “Este é um item importante a ser considerado. A segurança na movimentação é fundamental. Um equipamento aquém das especificações põe em risco os colaboradores, a comunidade, o investimento e a imagem da empresa”, declara.

Já Silva, da Spanset, informa que o conjunto de amarração de cargas mais usual é o de 50 mm com resistência de 2.5 t e 5.0 t,

respectivamente na utilização reta e no sistema envolvente. Neste sistema, o fator de segurança aplicada é o de 2:1.

Quanto às laçadas, Carrion, da Gunnebo, diz que a maneira de laçamento ou amarração da carga deve ser escolhida de acordo com a carga a ser movimentada. Ele informa que enforcando o acessório, a perda de carga é de cerca de 20%. Além disso, sobrecargas, temperaturas elevadas, cantos vivos, movimentos bruscos, torsão nas correntes, cintas e lingas diminuem as cargas de trabalho. Carrion alerta que as formas de amarração devem ser utilizadas de acordo com o tipo de acessório e as instruções de trabalho fornecidas pelo fabricante.

Miller, da Tecnotextil, diz que as formas mais usuais são o enlaçado (que corresponde ao basket na elevação de carga), a forma direta (vertical) e a envolvente (a fita

sai da catraca e retorna na mesma catraca, envolvendo a carga).

Citando as amarrações diretas, conhecidas como amarração por atrito, que têm como objetivo fixar a carga no assoalho do caminhão, impedindo que ela se desloque, Silva, da Spanset, também revela que existe uma portaria que torna obrigatória a utilização de cabos de aço ou cintas têxteis no transporte de produtos siderúrgicos, porém, a considera muito vaga e sem embasamento técnico, ou seja, “existe a obrigatoriedade da amarração, mas as leis estão totalmente equivocadas e, se analisarmos, poderíamos afirmar que 90% destas amarrações não suportariam a carga em uma frenagem brusca, mesmo a baixa velocidade”, conta.

Silva também comenta sobre a Norma EN-121/95, que estipula os valores de amarração por atrito, os quais, somados com o número de amarrações, garantem a perfeita segurança para o transporte. “Cargas que são muito baixas (por exemplo, chapas de aço) ou muito altas, tendem a ser as mais difíceis para a amarração”, avisa.

O gerente de vendas da Spanset conta, ainda, que o ângulo de amarração reduz significativamente a capacidade de amarração do conjunto, sendo proibido o transporte quando a amarração tiver um ângulo inferior a 30°.

Como é possível notar, a capacidade das cintas depende do modo com que são utilizadas, e, além disso, existem alguns fatores que podem danificar os acessórios para amarração e elevação de cargas.

Carrion, da Gunnebo, considera que os problemas variam de acordo com o produto utilizado, “mas em todos os casos, o cumprimento do uso do produto de acordo com sua carga de trabalho especificado pelo fabricante é essencial para garantir a segurança dos usuários e da carga em processo de elevação ou movimentação”, assinala.

Por sua vez, Miller, da Tecnotextil, aponta como danificadores mais comuns a má fixação dos acessórios nos caminhões ou veículos de transporte e a utilização de terminais inadequados, principalmente com relação ao engate indevido do caminhão e à colocação da parte sintética da fita de amarração em cantos ou arestas sem proteção. Além disso, dá algumas dicas para proteção da cinta, que acabam ajudando também na proteção dos acessórios, como: conhecer o peso e o centro de gravidade da carga; observar as condições de embalagem ou de

amarração da carga com dobrada atenção; verificar a existência de cantos vivos e preparar proteções para evitar danos à cinta; jamais exceder as especificações técnicas; usar ganchos com raio de apoio nunca inferior ao diâmetro de uma polegada de seção lisa e redonda; evitar movimentos bruscos; e nunca utilizar cintas danificadas.

Para Silva, da Spanset, os acessórios, fornecidos como parte integrante do conjunto, já devem ser dimensionados para a capacidade e finalidade a que se destinam. “E proteções para os cantos vivos devem ser utilizadas, já que permitem maior segurança e melhor amarração”, aponta.

Silva cita também que podem acontecer desgastes nas cintas por falta de proteção quando tencionadas, que ocorrem quando entram em contato direto com a carga, muitas delas em superfície áspera e/ou cortante. E aconselha analisar os acessórios, verificando se não têm desgastes ou trincas.

Carrion, da Gunnebo, considera levar em conta na inspeção de segurança: deformação permanente em consequência da sobrecarga do acessório, fissuras, evidência de contatos com temperaturas elevadas e outros.

“Para evitá-los deve-se seguir

Dicas para a inspeção das cintas de amarração e elevação de cargas

Roteiro básico para inspeção de rotina

1. Colocar a cinta em uma superfície plana;
2. Examinar com atenção ambos os lados;
3. Examinar cuidadosamente os olhais;
4. Examinar cuidadosamente as proteções e os acessórios (se houver).

Periodicidade das inspeções

- Os períodos de exame e inspeção deverão ser determinados por uma pessoa qualificada, considerando-se as aplicações, o ambiente, a frequência de uso e questões similares;

- As cintas que não forem utilizadas deverão ser examinadas pelo menos uma vez por ano por uma pessoa competente e qualificada para estabelecer sua adequação quanto à continuidade de uso. Os registros desses exames deverão ser mantidos;

- As cintas danificadas deverão ser recolhidas do serviço e providenciado o descarte, cortando o produto em várias partes menores para garantir que não será utilizada;

- Nunca tente executar reparos nas cintas por sua conta.

Inspeção das ferragens

- Realizar controles sobre o estado das ferragens em todos os seus componentes, como travas, pinos, etc.;

- Controlar o desgaste nas paredes das peças e alargamento plástico causado por sobrecarga;

- Considerar, entre outras características: alongamento interno e externo, amassamento nos elos ou cabo, danos mecânicos, deformação visual, desgaste por arraste e corrosão, entalhamento, torção, etc.;

- Especificamente para os ganchos, devem ser retirados de uso quando a abertura da boca tiver uma deformação superior a 10%, ou quando apresentar desgaste nas paredes superior a 5% ou trincas/rachaduras. Também deverão ser imediatamente substituídos se apresentar dobras laterais (encaixe da trava de fixação “fora de centro”);

- As anilhas de suspensão devem assentar-se corretamente no gancho de içamento.

Fonte: Tecnotextil

as especificações dos fabricantes para uso e manutenção dos acessórios e verificar, de acordo com o produto, se todas as especificações continuam disponíveis para consulta no caso de dúvida”, aconselha.

Miller, da Tecnotextil, concorda: o usuário deve seguir as orientações de inspeção, realizando sempre a manutenção dos equipa-

mentos, mantendo um trabalho preventivo. “O foco deve ser sempre voltado para evitar que os acessórios sofram algum dano, como trincas e desgastes”, diz.

Acessórios fora de conformidade técnica em operações de içamento de cargas, conforme citam Carrion, da Gunnebo, e Miller, da Tecnotextil, podem romper e se soltar do componente de amarra-

ção, deixando a carga solta e causando acidentes, a exemplo dos tombamentos de cargas em rodovias, além de acarretar prejuízos econômicos e muitas vezes até a morte das pessoas próximas ao local do acidente.

A respeito dos sistemas de ancoragem, Silva, da Spanset, diz que os dispositivos fixos, que estão incorporados ao sistema de

transporte (caminhão) e onde são anexados os conjuntos de tração ou amarração, estão totalmente fora de uma resistência conforme a Norma EN 12.195, parte 1 - cálculo de tensões. “Verificamos sempre que o objetivo das empresas de implemento é fornecer um sistema antigo e obsoleto que seria o de amarração com cordas”, comenta. ●

As soluções que lhe apresentam são verdadeiras “caixinhas de surpresa”?

Definitivamente você precisa conhecer a Myers do Brasil.

Linha R KLT

- Sistema R KLT de grande utilização na indústria automotiva em geral;
- Aplicação para carga e descarga automática (paredes internas, não cônicas);
- Alça ergonômicas, nervuras laterais em forma de U, recipiente sem cantos vivos;
- Transporte rolante;
- 28% a mais em espaço interno do que os modelos de R KLT já conhecidos
- Parede única oferecendo a mesma resistência dupla, deixando-a mais leve e com maior facilidade para higienização

MYERS
do Brasil

Av. Emilio Marconato, 1000 - Galpão 14
Chácara Primavera - Jaguariúna - SP - CEP 13820-000
Tel.: 55 19 3847-9993 - Fax: 55 19 3937-4451

www.myers.com.br - www.myersind.com
www.buckhominc.com - www.akro-mils.com
vendasbrasil@myersind.com

Niveladores de Docas



Cargomax *Conquista o prêmio*
2007 TAMM PARA DOCAS

TOP Log MARCAS LÍDERES 2006

FINAME

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

PARA DOCAS
EM SISTEMAS
UM NÍVEL ACIMA **100% NACIONAL**

Consulte nossa Eng^o. de Aplicação e apresentaremos a melhor solução logística de movimentação
Telefax: (21) 2676-2560
E-mail: vendas@cargomax.com.br
Site: www.cargomax.com.br



Termares movimenta 30.026 TEU's em 2006

As ações comerciais realizadas pela Termares - Terminais Marítimos Especializados (Fone: 13 3213.3000) durante o ano de 2006 resultaram em movimentação recorde de 30.026 TEU's, aumentando o market share do Terminal em 28%. Para 2007, segundo a supervisora comercial do Termares, Beth Barbeito, as previsões seguem o mesmo caminho do ano anterior. "As importações continuam como foco e devem ter um aumento em torno de 20%. Já as exportações também tendem a aumentar, segundo especialistas, por volta de 8%. Em 2007, nossa meta de crescimento será de 25% no faturamento." Especializada no manuseio e armazenagem de cargas de exportação e importação, sob regime aduaneiro, a Termares está localizada na Zona Primária do Porto de Santos, a 150 m do Cais do Saboó. Com uma área total de recinto alfandegado de mais de 30 mil metros quadrados, totalmente pavimentados e cercados, o Terminal conta com capacidade estática para armazenamento de até 3.000 TEU's.

Fiorde estuda a construção de novos armazéns em 2007

Em 2006, a Fiorde Logística Internacional (Fone: 0800 773.4010) cresceu em torno de 15%. Segundo o vice-presidente da empresa, Mauro Lourenço Dias, a previsão para 2007 é de aumento de 15% em relação a 2006. O vice-presidente destaca que, em 2006, a Fiorde mudou sua sede em São Paulo para um edifício de seis andares, com 3.500 m² de área, com instalações modernas e infra-estrutura de TI de última geração. Para 2007, ainda de acordo com ele, os principais investimentos da Fiorde estão concentrados na área de TI (SW e HW) e aquisição de novos caminhões. "Pretendemos também continuar investindo na parte de distribuição, além de estudar a construção de armazéns e a compra de mais veículos e equipamentos para trabalhar com a distribuição", adianta. A empresa oferece um amplo programa de serviços para o setor logístico, que inclui carga projeto, door to door, Delivery Duty Paid (DDP), Delivery Duty Unpaid (DDU), assessoria e consultoria aduaneiras, projetos de draw back, laudos técnicos, embarques aéreos e marítimos FCL/LCL, entre outros.

Porto do Rio Grande é conhecido como o "Porto do Mercosul"

Dotado de uma infra-estrutura operacional dividida em pública e privada, o Porto do Rio Grande (Fone: 53 3231.1366), RS, vem destacando-se como o líder em movimentação de mercadorias entre os portos do extremo sul do Brasil e com importante atuação na América do Sul. Além disso, está entre os quatro maiores portos do Brasil, sendo apontado como o porto mais eficiente do país de acordo com pesquisa realizada pelo Instituto Coppead da Universidade Federal do Rio de Janeiro. O porto rio-grandino também se destaca por ocupar o primeiro lugar no Brasil na movimentação de maquinário agrícola e está entre os maiores movimentadores de contêineres do país. Em seu cais público, conhecido como Porto Novo, possui áreas para operação de granéis sólidos e líquidos, fertilizantes, contêineres, veículos e carga geral. Em sua estrutura privada, possui terminais especializados, cada um em um tipo de operação. A estrutura é formada por oito terminais: Tecon Rio Grande (contêineres), Termasa (granéis), Tergrasa (terminal trigo e soja), Bianchini (granéis), Bunge (grãos, farelos e óleos vegetais), Trevo (matéria-prima para fertilizantes), Pier Petrolero (produtos derivados de petróleo e ácidos para fabricação de adubos) e Copesul (produtos petroquímicos). Por todos esses motivos, o porto rio-grandino, já conhecido como o "Porto do Mercosul", consolida-se cada vez mais como um grande movimentador de cargas entre os portos da América do Sul. Atualmente o porto gaúcho serve como base para os navios que, devido às restrições de calado, não completam a sua capacidade máxima de carga nos portos do Uruguai e Argentina, sendo Rio Grande uma alternativa para realizar o top-off (completar a capacidade de carga do navio), devido a sua proximidade e a seu calado de 40 pés.

Haidar atua no comércio exterior

A Haidar (Fone: 11 3346. 6911) é especializada em comércio exterior, proporcionando completo assessoramento aduaneiro. Oferece os seguintes serviços: administração de processos de importação/exportação (outsourcing); desembarços alfandegários; fretes nacionais e internacionais; suporte jurídico/logístico/comercial; gerenciamento para obtenção de regimes especiais (draw back, Linha Azul, Recof, etc.); e Agente NVOCC/IATA.

Sistemas de Armazenagem

Estamos conquistando um mercado que exige qualidade, precisão e preço justo.



Mezanino com pisos metálicos, grelha ou madeira revestida. Capacidade até 1000 kg/m²

Estante flow-rack para picking

Porta-pallets convencional / drive-in / through

OS 30 ANOS DE

No seu próximo projeto, consulte nossos profissionais.

Telefax: (11) 2272-9377

Av. Henry Ford, 2430 - Ipiranga

CEP 03109-001 - São Paulo - SP

acol@metalurgicacentral.com.br

http://www.metalurgicacentral.com.br

central
DIVISÃO **Aço**
Log

Vanguard é especializada em cargas marítimas

A Vanguard Logistics Services do Brasil (Fone: 11 3049.8122), pertencente ao grupo OTS, é uma empresa especializada em cargas marítimas LCL e FCL com atuação em todos os continentes, tanto para importação como exportação. Considerada líder em cargas consolidadas no mercado americano e asiático, passou a ser competitiva também no continente europeu com a recente aquisição do grupo Confreight. Segundo informações da empresa, somente nos Estados Unidos movimentou mais de 50% de toda a carga LCL naquele mercado. Na América Latina conta com escritórios próprios no Brasil, Chile e na Argentina. Em 2006 iniciou as atividades no México, onde possui uma forte atuação nas cargas LCL e FCL.

Localfrio completa 50 anos



Esse ano, a Localfrio (Fone: 11 3046.4600) completa 50 anos. Localizada na margem esquerda do Porto de Santos, no município de Guarujá, em São Paulo, a empresa está habilitada também a operar em regime especial do entreposto aduaneiro, licenciada a armazenar e movimentar qualquer tipo de carga para importação e exportação, sendo o único terminal frigorificado e alfandegado no Porto de Santos. Com a Unidade Móoca, instalada em São Paulo, SP, atende a grande demanda por fracionamentos de cargas de atacadistas e supermercados. Outro destaque é a Unidade Anhanguera, também em São Paulo, SP, que possui fácil acesso às principais rodovias do Estado, permitindo rápido escoamento de produtos congelados e resfriados, com operação 24 horas. A empresa tem, ainda, um terminal em Itajaí, SC, com capacidade para 6.000 TEUs.

Quem inventou faz melhor.

Empilhadeiras **CLARK**: incomparáveis.



Tradição e tecnologia empilhando recordes há 90 anos.

Quando Eugene Clark inventou a primeira empilhadeira em 1917, ele surpreendeu o mundo corporativo inovando a maneira de transportar materiais. Desde então, são 90 anos de experiência elevando os padrões de qualidade, ergonomia e segurança no setor de movimentação e logística. Através deste pioneirismo, a **CLARK** garantiu sua posição de destaque no mercado frente aos concorrentes. Por isso, fique atento à marca verdadeira. Original só **CLARK**.

- Melhor valor de revenda
- Menor custo operacional
- Melhor pós-venda do mercado
- Mais de 1,3 milhões de máquinas comercializadas



ISO 14001

AESA - Grande SP
aesa@aesematerialhandlers.com.br
fone: (11) 3488.1408

DAFONTE - PE - RN - PS - AL
dafonte@dafonte.com.br
fone: (81) 3047.0206

LINCK S.A. - PB - PR - SC
mat@linckmaquinas.com.br
fone: (51) 3258.3333
(41) 3332.1580 / (47) 3483.6000

RECOMAP - GO - DF - TO
vender@recomap.com.br
fone: (52) 3295.2200 / (61) 3361.8966

TRATOMAQ - PA - MA - AP
tratomaq@vul.com.br
fone: (91) 3276.0031

ALPHAQUIP - Grande SP
altr@altr.com.br
fone: (11) 4188.3550

DINÂMICA - RO - AC
dtr@dinamicas.com.br
fone: (60) 3033.5304

LVM - AM - RR
lvm@lvm.com.br
fone: (62) 3236.1408

TECNOESTE - MS - MT
a@tecnovees@tecnoste.com.br
fone: (67) 3641.2688 / (65) 3018.1330

TRATORMASTER - BA - SE
vencasano@vul.com.br
fone: (71) 3291.7200

MAPEL - Grande SP
hazilton@mapelnet.com.br
fone: (11) 3642.7100

FORMAQUINAS - CE - PI
formaquinas@veletoctal.com.br
fone: (85) 3474.3018

MAPEL - Interior de SP
hazilton@mapelnet.com.br
fone: (19) 3278.3000

TRACREL - MG - RJ - ES
marcel@tracrel.com.br
fone: (31) 3390.1800
(21) 2401.7576 / (27) 2123.9000



PRODUTIVIDADE MÁXIMA

www.clarkempilhadeiras.com.br

MOVIMENTAÇÃO & ARMAZENAGEM

Soluções integradas e tecnologia de ponta para aumentar a produtividade de fábricas e centros de distribuição.



TRANSPORTADOR AÉREO INTELIGENTE FORMOVE

Ideal para movimentação de cargas leves até 120 kg/l e picking em mezaninos. Não ocupa espaço e libera o chão de fábrica.



TRANSPORTADOR DE PISO TOW-LINE

Ideal para movimentação de cargas pesadas com grandes fluxos e longos percursos até 500 carros/hora, 2.500 kg/carro. Substitui o trânsito de empilhadeiras sem constituir um obstáculo físico no transpasse.



CLASSIFICADOR DE ALTA VELOCIDADE

Ideal para consolidação de pedidos com itens fracionados. Capacidade de separar até 56.600 itens/hora, 4 kg/item.

Linx Logística
Rua Arrilla, 640 - CEP:05046-000 - SP
Tel: (55.11) 2103-2455 Fax: (55.11) 2103-2401
contato@linx.com.br - www.linxlogistica.com.br



Realizado com o patrocínio da Câmara de Comércio e Indústria de Madeira.

ARMAZENAGEM E DISTRIBUIÇÃO

Tok&Stok e Multicoisas investem em novos Centros de Distribuição

Dois grandes empresas do setor de comércio varejista investiram em novos Centros de Distribuição: a Tok&Stok (Fone: 0800 7010161), considerada líder no segmento de móveis e acessórios com design, e a Multicoisas (Fone: 11 2131.8788), rede especializada em produtos para reparos domésticos e bricolagem.

AMPLIAÇÃO

Após investir fortemente no plano de expansão para a abertura de lojas novas e renovação das unidades antigas, a Tok&Stok acaba de implantar mais um centro de distribuição em Barueri, município da Grande São Paulo. O objetivo é alinhar o departamento de logística ao ritmo de crescimento da Tok&Stok, hoje com 25 lojas, todas organizadas para expor os 9.000 itens ofertados e com capacidade média para manter 1,5 milhão de peças estocadas para o serviço de pronta retirada.

“Hoje expedimos 230 mil peças por semana, em três turnos de trabalho. O objetivo é ampliar para 300 mil peças operando o novo CD em apenas dois turnos”, explica o gerente de logística da Tok&Stok, Leopoldo Duarte.

O novo centro possui área total construída de 6.300 m², pé direito de 8 m, 7 docas e uma rampa de acesso direto ao piso. Apresenta capacidade para alocar 6.000 paletes, que receberão os estoques de acessórios e semipadronizados, como, por exemplo, cortinas, tapetes, prateleiras e porta-CDs. Duarte diz que a proposta é que ele seja responsável pelas operações fracionadas, que demandam atividades internas com as mercadorias de forma unitária, como



CD da Multicoisas: meta, nos próximos cinco anos, é atender 100 lojas com um estoque de até 5.000 itens

separação, etiquetagem, acondicionamento em embalagens e expedição a granel.

Com relação ao centro de distribuição existente, de 21.000 m², localizado também em Barueri, será específico para atacado, ou seja, organizado para o produto sair do estoque da mesma forma como entrou.

O gerente de logística destaca que tanto o código de barras como a radiofrequência e as tecnologias empregadas no novo estoque serão os mesmos aplicados no atual. A Tok&Stok utiliza os sistemas WMS - Warehouse Management System e o GC, software de gestão comercial, ambos desenvolvidos internamente.



Tok&Stok: novo CD possui sete docas e uma rampa de acesso direto ao piso

EXPANSÃO

Engajada em um forte plano de expansão, que prevê a abertura de 10 lojas por ano, a Multicoisas mudou e ampliou o seu centro de distribuição. Denominado Rede Forte, o centro agora está instalado no Parque Industrial Mazzei, no município de Osasco, em São Paulo. A expectativa é que o local tenha capacidade para atender até 100 lojas, com um estoque de até 5.000 itens, meta que será atingida num prazo máximo de cinco anos.

Segundo o diretor de marketing e expansão da empresa, Luis Henrique Stockler, o espaço anterior estava no limite de sua capacidade e, “além disso, em 2005 sofremos uma enchente muito forte e perdemos boa parte do estoque. Apesar da recuperação ter sido rápida, o local foi amplamente afetado”.

Os requisitos básicos considerados para a implementação da nova unidade foram a altitude do terreno e a proximidade com as marginais, rodovia Castelo Branco e Rodoanel. “Localizado o galpão, os pontos determinantes para o fechamento do contrato foram a área, que



O CD da Tok&Stok tem capacidade para alocar 6.000 paletes

partiu de 3.800 para 5.500 m², as docas, de 2 para 8, propiciando a otimização do tempo da carga e descarga, melhor espaço para separação e preparação dos embarques e ampla claridade através de luz natural que, além de arejar o ambiente, gerará uma economia de 30% no gasto com energia elétrica”, diz o diretor.

Além disso – ainda de acordo com Stockler – foi criado um pátio de manobras amplo, localizado dentro do próprio terreno, aumentando a segurança dos caminhões que aguardam o embarque e desembarque.

“Outra vantagem do novo centro é que, mesmo que a rede cresça mais que o previsto, temos a flexibilidade e a possibilidade de ampliação, já que ainda há espaço na área externa do centro de distribuição”, finaliza Stockler. ●

DISTRIBUIÇÃO

Na Páscoa, McLane distribuiu chocolates da Hershey's, Americanas e Top Cau

Em função da Páscoa, a McLane do Brasil (Fone: 11 2108.8844) fechou três contratos para prestação de serviços logísticos. Os novos clientes são Hershey's, considerada a maior fabricante de chocolates dos Estados Unidos, a Lojas Americanas, uma das principais redes de varejo do país, e a Top Cau, uma das maiores fornecedoras de ovos de Páscoa de marca própria no Brasil.

Com experiência de oito anos em operações logísticas sazonais para o período da Páscoa, a McLane prevê movimentar com as novas operações 700 mil caixas no período. "Em média, registramos um aumento de 30% no volume de negócios nesta época", ressalta a gerente de Desenvolvimento de Novos Negócios da McLane do Brasil, Monica Passos.



Monica, da McLane:
"Em média, registramos um aumento de 30% no volume de negócios nesta época"

CONTRATOS

O contrato com a Hershey's estabelece a armazenagem permanente de todos os produtos da fabricante de chocolates (Hershey's Barra, Hershey's Creme, Hershey's Balls, Hershey's Mais, Hershey's Kisses, Io-iô Crem e Visconti), totalizando

uma movimentação de 4,5 mil paletes por mês. "O contrato com a Hershey's é de um ano, renovável por períodos iguais, e contempla a armazenagem fria de toda a linha de produtos e matéria-prima da Hershey's, gestão do estoque e Customer Service", explica Monica.

Para as Lojas Americanas e a Top Cau, as operações são sazonais, apenas para o período da Páscoa, ou seja, entre os meses de dezembro de 2006 e abril de 2007. Para a rede varejista, a McLane vai armazenar e distribuir cerca de 250 mil caixas com chocolates para 130 lojas localizadas nos Estados de São Paulo e Minas Gerais e nas regiões Centro-Oeste e Sul. A operação da Top Cau também é de armazenagem e movimentação e totaliza 350 mil caixas de ovos de Páscoa.

Para atender a estes

clientes, a gerente de Desenvolvimento de Novos Negócios diz que a McLane contratou mão-de-obra adicional. "A empresa possui uma estrutura de RH bastante ágil para contratar e treinar novos colaboradores para as operações novas e sazonais", diz ela.

Monica finaliza destacando a estrutura que a McLane colocou à disposição destas empresas: 4.500 posições-paleta convencionais e push-back em câmara fria para a Hershey's, e mais área fria para cerca de 700 mil caixas blocadas de ovos de Páscoa para os demais. Também foram disponibilizados equipamentos de movimentação, mão-de-obra qualificada e treinada, interface de sistemas, gestão do estoque, inventário, gestão das informações e acompanhamento das entregas. ●

EMPILHADEIRAS

Evento marca os 50 anos da NMHG no Brasil



Da esquerda para a direita: Ulmer, Brogan, Sousa, Wilson e Donoghue

Em evento realizado no dia 15 de março último, no Clube Transatlântico, em São Paulo, SP, a NMHG – Nacco Materials Handling Group (Fone: 11 5683.8500), fabricante das máquinas Hyster e Yale, comemorou os seus 50 anos de atividades no Brasil (Veja matéria na edição 61 – março/2007 – do Jornal LogWeb).

Do evento participaram integrantes da alta administração internacional da empresa, como Michael Brogan, president CEO; Colin Wilson, chief operating officer; Ray Ulmer, vice president finance and IT; e Jim Donoghue, vice president marketing and

distribution. Além destes estiveram presentes ao evento representantes da Hyster e da Yale de todo o Brasil, pessoal da mídia especializada do setor, advogados da Piniheiro Neto e fornecedores. O evento foi animado pelo grupo Acrobático Fratelli.

Em seus discursos na ocasião, Brogan e Wilson elogiaram o desempenho da unidade brasileira no contexto do grupo, e também ressaltaram o excelente trabalho de Álvaro Sousa como diretor-gerente da NMHG há 15 anos.

Aliás, pelo seu trabalho dirigindo a empresa no Brasil, Sousa foi homenageado, tendo recebido uma placa comemorativa. ●



ARTAMA, SOLUÇÕES EM MOVIMENTO E ERGONOMIA.



Mesa Elevatória



Tombadora de Bobinas



Mesa Mola



Mesa Eleva e Inclina



Mesa Elevatória Giratória

(55) 47 3371 1880

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

REPRESENTANTES:

SANTA CATARINA - (Norte) Jussara (11) 3422-8885 • (Sul) Rogério (41) 3422-8442
• (Oeste) Sílvia (41) 3422-8502

RIO GRANDE DO SUL - (POA e Serra) (51) 3361-9903

PARANÁ - (Curitiba) Amozzogen (41) 3445-1366 • (Norte) Pery (41) 3224-4343

SÃO PAULO - (São Paulo e ABCD) Di-Ferrari (11) 3866-7042

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

PENAS GERAIS - (Bela Horizonte) NETIC (31) 3172-0395 • (Belo Horizonte) (31) 3211-8238

Linde: Qualidade na locação e venda de empilhadeiras



A Linde foi fundada em 1879 na Alemanha, inicialmente com a fabricação de material gasoso (gases industriais). Sua entrada no mercado de empilhadeiras aconteceu em 1958, com a criação do sistema hidrostático, que freia sem a utilização de freios – tecnologia revolucionária, tanto para a época, quanto para os dias de hoje, já que a concorrência possui sistemas semelhantes, mas não iguais.

O Grupo Linde faz parte dos 650 maiores grupos industriais do mundo. A empresa atua em quase todos os segmentos de mercado que utilizam a logística e armazenamento, como indústrias alimentícias

e de bebidas, supermercados e atacadistas, aeroportos, madeireiras, agroindústrias, portuários, indústrias automotivas, além de fazer parte de um dos maiores grupos industriais do mundo – a Linde AG –, que ocupa o primeiro lugar no ranking de equipamentos para movimentação e armazenagem, e conta com mais duas atividades principais: Gases Industriais e Engenharia.

A Linde é, há 10 anos, um dos maiores fabricantes mundiais de empilhadeiras, com presença no Brasil há 8 anos. Toda a equipe de consultores técnicos, em todo o Brasil, está apta a ajudar as empresas que necessitam adequar os equipamentos de movimentação e armazenagem às

suas necessidades mais complexas. A linha de produtos Linde, fabricados no Brasil, Alemanha, França, Inglaterra, Itália, Estados Unidos e China, são os mais completos do setor. São desde paletes manuais hidráulicas até empilhadeiras para contêineres, empilhadeiras padrão, a GLP e complexas máquinas trilaterais elétricas para corredores estreitos e 14 m de altura de elevação. E, para dar suporte, a Linde oferece um grande estoque de peças, equipes de técnicos treinados no Brasil e no exterior e uma boa frota de máquinas de aluguel e demonstração. As máquinas Linde são conhecidas mundialmente por suas características superiores em

robustez, economia, desempenho, produtividade, vida útil, design, autonomia, custos de operações e manutenção.

A EMPRESA

A Linde é uma empresa de origem alemã e uma das líderes mundiais na fabricação e comercialização de equipamentos de movimentação e armazenagem, além de ser a única do mundo a ter o sistema de “freio sem freio”. Fundada em 1879, sua entrada no mercado de empilhadeiras aconteceu em 1958 e, num prazo de cinco anos, firmou-se como a empresa número 1 do planeta. Acreditando no grande potencial do Brasil,

em 1996 a Linde iniciou suas atividades no país com a representação de equipamentos e, em seguida, instalou uma filial em Osasco, SP, para proporcionar o atendimento dentro dos padrões mundiais de qualidade na venda e pós-venda, com mais de 120 modelos de equipamentos. No Brasil, a Linde possui mais de 2 mil máquinas com representação em 23 Estados, atuando em três segmentos de mercado: venda, manutenção e locação. No final de 2003, a empresa passou a utilizar peças nacionais para reposições nos equipamentos importados, o que diminuiu consideravelmente os valores de manutenção das máquinas. No segundo semestre de 2004, a





empresa iniciou a fabricação de alguns modelos no Brasil, como as retráteis e as transpaleteiras, que antes somente eram disponibilizadas pela Linde ao mercado através de importações da Alemanha. A Linde nacional é composta por: Transpaleteira T20 BR!, Transpaleteira EWR 20 BR!, Seleccionadora de Pedidos N20 BR!, Patolada L14 BR! E Retrátil R17!. Além desses produtos, a Linde lançou a H 20T, a primeira empilhadeira a combustão totalmente montada no Brasil. Os resultados obtidos, frutos da nacionalização, estão sendo bastante positivos. Com a fabricação de empilhadeiras nacionais, os equipamentos ficaram até 50% mais baratos, a manutenção ficou ainda mais rápida e eficiente e a Linde também passou a fornecer seus produtos para toda a América Latina, principalmente para o Mercosul.



ASSISTÊNCIA TÉCNICA DA LINDE CONTA COM TÉCNICOS TREINADOS E ESPECIALIZADOS PARA O SUPORTE EM QUALQUER LOCALIDADE

A Linde dispõe de técnicos treinados e especializados na empresa para darem suporte a todo o Brasil. A solicitação da assistência técnica pode ser feita pelo telefone 11 3604.4755 ou através de um chamado pela Internet www.lindeempilhadeiras.com.br/ordemservico.htm. Assim que a empresa recebe o chamado é aberta uma ordem de manutenção de atendimento que será atendida em até seis horas úteis. Além da manutenção realizada através de solicitações isoladas, existe a manutenção através dos contratos para atendimentos preventivos e pré-agendados. Fechar um contrato de manutenção mensal com a Linde garante aos clientes um funcionamento integral dos equipamentos, além de evitar a parada inesperada dos mesmos. Dentro do contrato de manutenção há as seguintes modalidades de atendimento:

M(01): mão-de-obra + deslocamento – Neste caso, os serviços dos técnicos especializados em manutenções Linde estarão à disposição para atendimentos preventivos e corretivos se necessário. O atendimento será realizado em até seis horas comerciais após a abertura do chamado pelo site ou por telefone.

M(02): mão-de-obra + deslocamento + peças de manutenção preventiva – Além dos atendimentos preventivos e corretivos, estarão inclusas no valor do contrato todas as peças necessárias para as manutenções preventivas, como óleos e filtros.

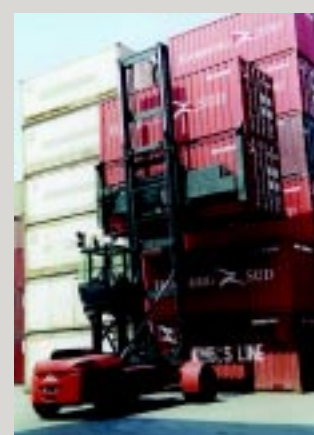
Contrato Full Service (mão-de-obra + deslocamento + peças preventivas e corretivas) – Todas as peças e serviços estarão inclusos no valor do contrato e, sempre que for solicitado um de nossos técnicos especializados, independente de serviços corretivos ou preventivos, o cliente não paga mão-de-obra, deslocamento e peças, sendo elas para manutenções preventivas ou corretivas.

GRANDE GAMA DE PEÇAS PARA REPOSIÇÃO

A Linde, através de suas diversas fábricas no mundo, inclusive no Brasil, oferece muito mais do que peças de reposição, pois a empresa se preocupa com todos os processos de seus clientes. A estrutura da Linde conta com áreas de Planejamento, Programação e Desenvolvimento, que se baseiam em informações das unidades fabris e de cada representante da rede em todo o país, para, cada vez mais, reduzir prazos e adequar os estoques às necessidades dos cliente. A equipe Linde dispõe de pessoal qualificado para esclarecer e orientar na consulta e aplicação de peças e componentes, sejam pneus, componentes eletroeletrônicos, atuadores hidráulicos, peças para motores – elétricos ou a combustão (GLP/ Diesel) – e acessórios.

QUALIDADE TOTAL TAMBÉM NA LOCAÇÃO DE EQUIPAMENTOS

O mercado nacional de locação de empilhadeiras continua em expansão e, cada vez mais, as empresas optam por terceirizar suas frotas. Para atender a esta demanda e à alta exigência dos clientes, a Linde se especializou em atender a todas as etapas de locação de equipamentos para uma prestação de serviços com total qualidade, que vai do pronto atendimento da assistência técnica ao completo estoque de peças de reposição das empilhadeiras e paleteiras locadas. Na locação de equipamentos, o cliente tem algumas vantagens, como: empilhadeiras com alto índice de disponibilidade, serviço técnico imediato e qualificado para atendimento ao cliente com extrema eficácia e equipamentos para atendimento nos picos de sazonalidade e baixo investimento, além da forte parceria entre locador e locatário. Mesmo com estas vantagens, ao locar um equipamento, o cliente não se baseia apenas na robustez, versatilidade e economia, mas, principalmente, no suporte técnico em qualquer momento. Porém, vale evidenciar que há desvantagens na locação de equipamentos e um dos pontos que devem ser considerados é a escolha do locador, que precisa ser bem feita e o contrato equilibrado. Apesar de a locação oferecer uma série de vantagens, a Linde também disponibiliza equipamentos seminovos da sua frota de locação para venda em todo o Brasil, com total segurança e garantia de funcionamento. ♦



EMPILHADEIRA

Layout: produtividade e segurança dependem dele

Entre as definições para a importância do layout de armazéns, CDs e também de áreas externas para a movimentação de materiais, estão a busca pela redução das distâncias de movimentação e a realização das operações com mais rapidez, sempre com segurança e visando a redução de custos.

Antes da análise a respeito da importância do layout de armazéns, CDs e também de áreas externas para a movimentação de materiais por empilhadeiras, cabe um detalhamento sobre o que é layout. E Rodrigo Bastos Cavalcante, gerente comercial da Brasif Rental (Fone: 21 2123.3026), dá a sua definição. “Layout é a locação econômica e racional das várias seções internas e externas de um ambiente fabril, resultando na menor distância e menor tempo possível.”

Segundo ele, nenhum layout deve negligenciar a razão primeira da produção: o homem, já que o trabalhador satisfeito produz melhor. Cavalcante diz que um layout deve promover integração dos homens, materiais e equipamento, reduzindo as distâncias de movimentação, permitindo fluxo constante de material sem inconvenientes de prolongadas esperas e aproveitamento do espaço cúbico, sendo que a estocagem é reduzida quando o layout utiliza a dimensão vertical.

Neuton T. Karassawa, diretor executivo da Célere (Fone: 11 5670.5670), por sua vez, diz que na definição e concepção do projeto e layout de armazéns e CDs não se pode dissociar eficiência operacional da segurança dos operadores e dos equipamentos. A solução de layout, para ele, tem como objetivo racionalizar os fluxos de materiais, reduzindo o trânsito desnecessário de empilhadeiras e de pessoas, como

também os custos da operação e do produto entregue ao cliente final. “Estes objetivos devem ser alcançados preservando sempre a segurança das pessoas e a integridade dos produtos e máquinas”, salienta.

Roberta Rocha Fernandes, diretora administrativa da Coparts (Fone: 11 6633.4000), concorda que na hora de fazer o projeto de grandes armazéns deve-se levar em conta o espaço para circulação de pessoas e de máquinas como empilhadeiras, respeitando sempre as medidas de segurança. Segundo ela, o armazenamento dos produtos é o certificado de que eles não serão danificados após a sua fabricação.

De acordo com Nelson Magni Junior, do departamento comercial da Retrak (Fone: 11 6431.6464), o arranjo físico de todo centro de distribuição deve ser planejado de forma a atender a todas as necessidades da logística e também atender aos critérios de segurança. Ele diz que indiferente do material a ser movimentado, as regras de operação segura com empilhadeiras estabelecem critérios como estabilidade da carga, limite de peso, etc. “O layout existe para se cumprir um conceito básico de organização, que é ‘um lugar para cada coisa e cada coisa em seu lugar’, definir áreas onde o fluxo de movimentação é maior e organizar sua produção para obter o máximo sem afetar a segurança”, declara.

Em segurança também fala

Guilherme Gomes Martinez, da área de Vendas Yale WHE (Fone: 11 5521.8100). “Quanto maior o detalhamento do layout de armazéns/CDs, maior será a segurança obtida, bem como o aumento de produção garantida pelo bom planejamento e execução do layout”, considera.

Ele revela que muitas vezes a empresa se depara com projetos que poderiam ter uma eficiência

maior, mas, infelizmente, devido à falta de tempo (geralmente em cima da hora) e/ou “engessamento” do projeto, não podem sequer fazer tais mudanças. “Um dos maiores obstáculos neste ponto é, na verdade, a dificuldade que tal modificação de layout, que muitas vezes não passa de um projeto, possa se transformar em um ganho de produtividade devido à falta de visualização e/ou imaginação dos contratantes”, diz.

Martinez considera que em qualquer modificação/análise de layout sempre deverá ser levado em conta o seguinte tripé: fornecedor de empilhadeiras, fornecedor de estanterias e a empresa ou departamento de engenharia da empresa responsável pela parte de construção civil (principalmente piso), para que cada parte possa dar a melhor solução possível referente a sua área, expondo, assim, os pontos positivos e negativos de cada layout, cabendo ao cliente final/usuário decidir em conjunto a melhor solução. “Com isso, evita-se aquele velho jogo de ‘empurra-empurra’. O projeto final sempre deverá ser submetido ao departamento de Segurança do Trabalho da empresa contratante, e para melhor desempenho de todo este processo, este departamento deverá expor inicialmente as limitações/regras que deverão ser seguidas para cada projeto, pois, por incrível que pareça, isto varia muito de empresa para empresa, bem como entre áreas da própria empresa”, comenta.

José Renato da Costa Corrêa, supervisor rental da Bauko (Fone: 11 3693.9340), expõe que o layout na movimentação de materiais é fundamental na otimização, economia de recursos (empilhadeiras) e combustível, gerando maior produtividade, evitando movimentações desnecessárias e diminuindo as avarias. “O que deve ser evitado é um layout onde a empilhadeira realize mais movimentações horizontais do que operações de verticalização”, destaca.

Produtividade também está na declaração de Eduardo Spaleta Junior, assistente da diretoria da Skam (Fone: 11 4582.6755), que relata que a importância de um layout para a empresa pode estar ligada tanto a sua produtividade como a sua capacidade de faturamento. Pois, segundo ele, se a área de matéria-prima que abastece a produção for mal planejada podem ocorrer problemas como falta de produto, demora na alimentação da produção e erro na seleção da matéria-prima selecionada, entre outros.

Spaleta Junior avalia que isso acaba interferindo diretamente na empresa de uma forma geral: faturamento, desperdício de mão-de-obra (parada da produção), atraso nas entregas, etc.

Ruy Piazza Filho, diretor da Piazza Equipamentos (Fone: 11 6481.2708), acrescenta que o layout e mesmo a construção de

O que diz a NR 11

A Norma Regulamentadora 11 (transporte, movimentação e manuseio de materiais) tem os seguintes itens sobre o assunto:

11.3.2. O material armazenado deverá ser disposto de forma a evitar a obstrução de portas, equipamentos contra incêndio, saídas de emergências, etc.

11.3.4. A disposição da carga não deverá dificultar o trânsito, a iluminação, o acesso às saídas de emergência.

11.3.5. O armazenamento deverá obedecer aos requisitos de segurança especiais a cada tipo de material. Cabe ao SESMT (Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho), em conjunto com o planejamento de cada empresa, definir as normas internas de movimentação de materiais.

Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego



um depósito de materiais deve sempre levar em conta a compatibilidade das estanterias e das empilhadeiras para que se possa tirar o maior proveito da área e do pé direito disponíveis. “Se o prédio, as estantes e as empilhadeiras não forem compatíveis, certamente o resultado será o desperdício de área e volume de armazenagem. Além disso, o risco de acidentes aumenta drasticamente, pois as empilhadeiras não conseguirão operar nos corredores projetados, as cargas residuais, quando da elevação de materiais, excederão os limites do projeto da empilhadeira, etc.”, cita o diretor.

Para Leo Resende, supervisor de vendas da Aesa (Fone: 11 3488.1475), o objetivo do layout de armazéns, CDs e pátios é oferecer as melhores soluções para otimizar o uso do espaço, atendendo a todas as necessidades e especificações de cada segmento, fazendo o uso de produtos corretos, como racks empilháveis, porta-paletes conjugado, drive-in, drive-thru, cantilever e outros.

Bento Gonçalves Neto, gerente de filial da Retec (Fone: 34 3231.9226), acredita estarmos em tempos de aproveitamento máximo dos recursos disponíveis. Para ele, o melhor aproveitamento dos espaços, equipamentos e pessoal influi diretamente nos custos finais dos produtos e na agilidade do atendimento. “Portanto, quando o layout é planejado de forma técnica conseguimos alcançar ótimos índices de eficiência na movimentação e armazenagem de cargas, bem como minimizamos os riscos de acidentes decorrentes do uso de empilhadeiras”, considera.

Para Adolpho Troccoli Filho, gerente de vendas da Still Brasil (Fone: 11 4066.8100), o layout bem definido significará melhor

Riscos de um layout mal planejado

- ➔ Corredor operacional entre estanterias estreito demais onde nenhum equipamento consegue manobrar para armazenar ou desarmazenar a carga;
- ➔ Altura do último nível da estanteria mal planejada, não levando em conta a altura total do mastro, interferindo com o pé direito e não havendo equipamento que atenda;
- ➔ Piso mal projetado no layout, não suportando a carga pontual aplicada pelo equipamento, podendo levar ao tombamento da empilhadeira no momento da operação;
- ➔ Rampas de acesso de um armazém para outro mal projetadas, podendo haver uma inclinação excessiva demais;
- ➔ Restrições de passagem não previstas no layout inicial;
- ➔ Falta de área útil de manobra do equipamento para mudança de corredor.

Fonte: Linde

aproveitamento do tempo de movimentação de carga e a redução do consumo de energia empregada na movimentação. “Logo teremos um baixo custo de armazenagem, pois este é o objetivo do negócio”, diz.

Na análise de Italo Faga, gerente comercial da Linde (Fone: 11 3604.4755), são poucas as empresas que se preocupam com um layout de seu armazém ou CD, com o tipo e a qualidade de carga a ser movimentada, com o aumento da altura de elevação das cargas, com a redução do tamanho dos corredores operacionais e com a qualidade do piso, visando uma otimização do espaço disponível no galpão, aumentando, assim, a capacidade de armazenagem e a sua lucratividade, num ambiente ecologicamente limpo com o menor consumo de energia possível.

De acordo com ele, a otimização do espaço é importante para que os equipamentos ofereçam menor corredor operacional e uma alta capacidade residual em grandes elevações.

RISCOS E ACIDENTES

Corrêa, da Bauko, também lembra que os riscos de aciden-

tes em um CD ou armazém podem aumentar quando o nível de deslocamentos horizontais é maior por conta de um layout ruim, gerando mais avarias e deslocamentos desnecessários e excessivos. “Uma estrutura porta-paletes ou drive-in com dimensões fora dos padrões prejudica a produtividade e a segurança da operação, pois exige maior habilidade do operador e cuidados dobrados para não gerar acidentes”, declara.

Para Karassawa, da Célere, os riscos potenciais de um layout mal feito são diversos e podem provocar uma infinidade de acidentes, como colisão entre máquinas, atropelamentos e avaria das estruturas de armazenagem e dos produtos estocados. “Por isso, é fundamental que o layout seja bem concebido, mas isto não basta. É fundamental que exista uma cultura de segurança entre os profissionais que trabalham na operação, pois cada funcionário deve zelar pela sua segurança e dos colegas. Isso se consegue com um trabalho forte de conscientização”, propõe.

Ruy, da Piazza, fala em perda da eficiência e também de riscos de acidentes ao se operar com um depósito mal projetado. E cita: cargas e empilhadeiras podem tombar, bater nas estanterias e derrubá-las, cair das docas de recebimento e despacho, desgaste prematuro de rodas devido a pisos ruins, maior incidência de defeitos nos componentes eletrônicos das empilhadeiras devido à alta vibração provocada por pisos inadequados, etc. “Infelizmente, essa lista de riscos é enorme e, pior ainda, é muito comum vermos depósitos em péssimas condições de uso. O custo de operação desses depósitos inadequadamente projetados é muito alto e, principalmente, muito superior aos custos de um depósito adequado. Sem dúvida, é um importante fator de competitividade”, opina.

Para Martinez, da Yale WHE, todos estes fatores multiplicados têm como produto final a perda de produtividade e de sua eficiência, que indica que nem sempre a ‘economia’ feita inicialmente com um layout mais modesto, sem contemplar tais variações ou um detalhamento mais conciso e apurado, seja de fato uma economia real. “Muitas vezes isto se repetirá por dias, meses e até anos a fio até que venha uma nova modificação. O pior de tudo é que muitas empresas não conseguem enxergar tais perdas, dando isto como desvios do processo, onerando o seu produto final, repassando sua perda para o consumidor e gerando uma oportunidade



Drive In Dinâmico

**soluções INTELIGENTES
para armazenagem**



Poda Pallet

Bertolini
SISTEMAS DE ARMAZENAGEM



Rua Carlos Dreher Neto, 890 - Fone (54) 2102.4999 - Fax (54) 3452.5313
Caixa Postal 604 - Cep 95700-000 - Bento Gonçalves/RS
www.bertolini.com.br - armazenagem@bertolini.com.br

EXATO[®]

TRANSPORTES URGENTES

A MARCA DA PERFEIÇÃO



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
- * Lotações de Cargas Paletizadas e a Granel
- * Paletização, Shrinkagem e Entrega de Produtos nos padrões CBD, Carrefour, Wal Mart, Sonae, Lasa, etc.
- * Sistema de Entregas Diretas (porta-a-porta)
- * Atendimento Personalizado

A EXATO TRANSPORTES FOI A PRIMEIRA EMPRESA DE DISTRIBUIÇÃO URBANA DE CARGAS A CONQUISTAR O CERTIFICADO ISO 9001/2000

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

Ligue EXATO
PABX (11) 6409-8909
Fax (11) 6409-8874

A EXATO OFERECE AINDA:
 * Troca de dados via EDI e Internet
 * Rastreamento por satélite e rádio
 * Informações on-line (sistema de área restrita)



QUALIDADE ISO 9001/2000

NOVAS INSTALAÇÕES - SEDE PRÓPRIA
 Rua Guilherme Lima dos Santos, 360 - CEP 07190-670 - Guarulhos - SP
 www.exatotransportes.com.br - e-mail: exatoburg@iglo.net.com.br

para a concorrência”, expõe.

Ele ainda destaca que muitas vezes é possível ver várias operações com máquinas inadequadas ou obsoletas, ou então máquinas fazendo um trabalho super ou subdimensionado, ou, ainda, estanterias sendo usadas (ou até reaproveitadas) de formas inadequadas sem um limite ou aval do fabricante para isto, piso/juntas sem planicidade ou então estrutura para agüentar máquinas trabalhando com um peso acima do que foi planejado. “Tudo isto somado nos remeterá a ‘quebras’ não previstas de máquinas, piso e estanterias, gerando um problema que não terá uma solução tão rápida, afinal todos ficarão discutindo quem veio primeiro: o ovo ou a galinha, sem ter nenhuma solução para o problema criado”, revela.

Troccoli Filho, da Still Brasil, considera que os corredores de operação e as docas de expedição e recebimento são os locais de maior fluxo de equipamentos e pessoas. E resume que um layout mal feito poderá proporcionar excesso de carga nas docas, fluxo elevado de equipamentos nos corredores, acidente com pessoal, quebra de equipamento e carga danificada.

COMO DESENVOLVER UM BOM LAYOUT?

Corrêa, da Bauko, diz que o desenvolvimento de um layout produtivo e seguro tem que partir na concepção inicial do projeto de um armazém ou CD, considerando-se todas as variáveis, como tipo de máquinas (GLP ou elétricas), tipo de piso, tipo de produto movimentado, estrutura de armazenagem e outros fatores ligados à movimentação do produto como alto ou baixo giro.

Cavalcante, da Brasif, considera que um layout deve ser desenvolvido e melhorado em relação à movimentação de materiais principalmente para evitar manuseios excessivos e longas distâncias, que expõem a um maior risco de acidentes, sendo seu desenvolvimento analisado por meio de três ambientes – estático, utilização e, principalmente, de circulação, que é destinado ao trânsito do equipamentos que deve levar em consideração os espaços mínimos necessários para a movimentação segura dos equipamentos.

Já Karassawa, da Célere, destaca outra solução: fazer especialistas das áreas de projeto, operações e de segurança trabalharem juntos para maximizar a melhor solução que atenda aos fatores agilidade, segurança e produtivi-

Alguns pontos importantes para um bom planejamento de layout

Conhecer que tipo de carga será armazenado:

- ↳ tamanho e peso;
- ↳ giro da carga no armazém (estoque máximo e médio);
- ↳ tipo de separação (fracionada, inteira);
- ↳ volume de carga na expedição/recebimento

Acesso à carga:

- ↳ facilitar a localização do produto;
- ↳ identificação das ruas, níveis e boxes do armazém

Equipamentos de movimentação:

- ↳ definir o melhor tipo de equipamentos de movimentação (empilhadeira, transpaletadeira, etc.);
- ↳ Que tipo de combustível será empregado (elétrica ou gás);

Estrutura a ser utilizada:

Qual será o sistema de armazenagem (estrutura porta-paletes, drive-in, estrutura dinâmica, etc.) que proporcionará melhor aproveitamento de espaço, flexibilidade e velocidade de movimentação.

Fonte: Still Brasil

dade. “Por isso é importante que o layout contemple corredores centrais amplos, com faixa de pedestres, espelhos nos cruzamentos entre corredores de tráfego intenso, boa sinalização indicando velocidade-limite e uso de equipamentos individuais de segurança, acesso restrito a pessoas que trabalham no local, entre outras ações que mitigam riscos”, descreve.

Para uma boa movimentação de materiais, Roberta, da Coparts, ressalta que é necessário deixar o devido espaço para que o trabalho ocorra com agilidade, segurança e, conseqüentemente, com produtividade.

Na opinião de Faga, da Linde, para desenvolver um layout que permita a movimentação de materiais de maneira segura é necessário levar em conta fatores como tipo e qualidade de carga a ser manuseada pelo cliente, definir a altura de elevação das cargas, procurar reduzir os corredores operacionais, manter uma boa qualidade do piso, visando uma otimização do espaço disponível no galpão, aumentando, assim, a

capacidade de armazenagem e a sua lucratividade, num ambiente ecologicamente limpo, que é uma tendência mundial, com o menor consumo de energia possível.

Um fator importante exposto por Ruy, da Piazza, é sempre que um armazém for projetado, consultar os fabricantes de estanterias, de empilhadeiras, de docas niveladoras, de portas automáticas, de equipamentos de radiofrequência e demais equipamentos que comporão o armazém para ter certeza que o projeto é compatível com esses equipamentos. “A contratação de um consultor experiente e de renome pode também ser uma boa opção quando não se tem engenheiros experientes dentro da própria organização”, sugere.

Gonçalves Neto, da Retec, sugere, além das medidas já citadas, desenvolver trajetos que evitem cruzamentos constantes, movimentos em zig-zag e seqüências de idas e vindas desnecessárias, além de prever faixas de trânsito prioritárias e distintas a equipamentos e pedestres, bem como disponibilizar sinalização de vias e endereçamentos dos armazéns. “Desta forma estaremos agilizando os processos, economizando combustível e garantindo a segurança”, diz.

Já Magni Junior, da Retrak, relata ser importante, primeiramente, um trabalho envolvendo Planejamento e SESMT - Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho, definir áreas de maior fluxo de empilhadeiras, criando ruas com sentido definido, e realizar as demarcações no piso, além cuidar da sinalização (espelhos convexos esféricos em cruzamentos e sina-



marksell
Tecnologia que eleva

Plataformas Niveladoras de Doca

Para utilização como ponte entre a doca de concreto e o piso da carroçaria do veículo. Permite o acesso, com agilidade e segurança, de carrinhos, paletadeiras 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
 ANCS Equipamentos Hidráulicos LTDA.



Troccoli Filho, da Still: os corredores de operação e as docas de expedição e recebimento são os locais de maior fluxo de equipamentos e pessoas

lização de velocidade máxima, quase sempre 10 km/h).

Para ele, tudo isso são medidas básicas de segurança. “Cada CD tem seu tipo de material, um trabalho afino deve ser realizado envolvendo até mesmo pessoal de Sistemas de Tecnologia da Informação, que ajuda na identificação do material logo na entrada, direcionando ao local correto”, declara.

Para Spaleta Junior, da Skam, o layout deve estar diretamente relacionado à segurança e produtividade, pois o cliente busca um aumento de produtividade na área de armazenamento ou de movimentação de produtos acabados ou matéria-prima (recebimento/expedição) e, para montar um layout seguro, há a necessidade de atender bem algumas características fundamentais:

- ▲ Característica do palete – dimensional e capacidade;
- ▲ Característica do produto e como será montado no palete;
- ▲ Entender o fluxo do produto acabado e o fluxo da matéria-prima;
- ▲ Se o produto acabado ou matéria-prima necessita de um tempo de estocagem, antes de ser entregue ou processado;
- ▲ Características do piso (resistência);
- ▲ Características do pé direito do galpão e alturas das luminárias.

Ainda de acordo com o assistente da diretoria da Skam, essas informações podem dimensionar corretamente a quantidade de equipamentos a serem usados, a estrutura e os paletes corretos, montando um fluxo operacional onde se deve aplicar regras de segurança para área e para o pessoal que irá trabalhar, abrangendo:

- ▲ Conscientização do pessoal envolvido na operação com relação às normas de segurança operacional na área;
- ▲ Utilização dos IPI's – Equipamentos de Proteção Individual;
- ▲ Definição de área específica para trânsito de pedestre;
- ▲ Sinalização de trânsito de empilhadeiras;
- ▲ Área específica para troca de baterias, com pessoas devidamente qualificadas.

“Acho que o principal para desenvolver um layout com segurança é envolver todas as partes responsáveis desde o início,

ou seja, fornecedor de máquinas, estanterias, piso, engenharia civil da empresa contratante e segurança do trabalho, bem como o usuário final e, até mesmo, os operadores do dia-a-dia, quando possível, que, com certeza, contribuirão com sugestões que as outras partes não conseguem enxergar, bem como expor as limitações de tal projeto, pois estes são detentores da prática do dia a dia. Acho que fazendo isto, limitaremos em boa parte a chance de erros nos projetos”, diz Martinez, da Yale WHE.



como o treinamento constante e periódico dos usuários deste sistema, e jamais permita que este treinamento deixe de ser feito, pois quanto maior for a perseverança nisto, maior será a eficiência”, conclui Martinez. ●

Dicas para desenvolver um bom layout

- 1 Foque sempre no dinamismo da operação. Quanto de flexibilidade seu projeto tem quanto a mudanças de peso, medidas de carga, volumes de movimentação, etc.;
- 2 Quanto mais específica for a máquina ou a estanteria, maior será a restrição de máquinas que você terá em caso de substituição. Você se torna mais dependente ainda;
- 3 Crie corredores de trânsito geral e corredores de trânsito específico para cada setor/máquina, ou até de sentido. Isto reduz o risco de choques;
- 4 Analise cada situação de entrada e saída de paletes do seu armazém, onde estão as docas e qual será a distância média;
- 5 Trabalhe com o foco de sempre reduzir o número de máquinas, a fim de reduzir o trânsito das mesmas, com bom senso. Ou seja, se você tiver que comprar duas máquinas e puder comprar uma que faça o serviço das duas, escolha esta última máquina, pois além de ter um operador só, você reduzirá o fluxo de trânsito de seu armazém;
- 6 Para qualquer projeto de layout, tenha sempre em mãos a curva ABC dos produtos armazenados com suas respectivas medidas (altura, largura, comprimento, peso), bem como quantidade, sazonalidade, pico de entrada, pico de saída, cuidados de recebimento ou embarque (produtos refrigerados), entre outros;
- 7 Tenha em mente que a altura de elevação de máquina é diretamente proporcional à exigência de planicidade e estruturação de piso e juntas. Não levando isto em conta, com certeza problemas futuros serão constantes;
- 8 Analise sempre a capacidade cúbica de armazenagem de cada layout, bem como os pontos positivos e negativos de cada um;
- 9 Sempre desenvolva um projeto com a melhor tecnologia disponível hoje, pois, com certeza, nos próximos 5 anos, você será cobrado apenas de produtividade, sem ter a verba para qualquer incremento ou troca de projeto, pois, com certeza, quem investiu lhe cobrará o retorno;
- 10 Sempre use os devidos acessórios recomendados pelo fabricante, como:
 - a. Para máquinas: pré-selecionador de altura, indicador de altura, balança eletrônica, câmera e monitor que facilitam a operação, entre outros;
 - b. Para estruturas: protetores de pé de colunas, trilhos de guia para sistema de drive-in, sistemas de guias de paletes nas estanterias, larguras corretas para sistemas de drive-in (compatíveis com a elevação desejada), entre outros;
 - c. Para pisos: pinturas especiais com cores diferentes, indicadores de sentido de fluxo (no chão), placas de velocidade máxima, entre outros.

Fonte: Yale WHE

TRAVEMA

Proteções para Logística



Dilacerador de Pneus

Expõe garras metálicas quando acionado. Dilacera pneus de veículos de qualquer porte.



Protetor para Estruturas Porta-Paletes

com revestimento a base de elastômero para redução de impacto. Exclusivo sistema de encaixe e travamento dos elementos contrutivos.



Guard Rail Laminado

para proteção de estruturas porta paletes

Fone: (11) 3831 8911
www.travema.com.br
travema@travema.com.br

Rua Benedito Campos Moraes 126
cep 05094 010 - VI. Anastácio - São Paulo SP

EMBALAGEM

Myers investe em nova linha de produtos

Conhecendo as necessidades do mercado nacional e suas características, assim como as diferentes aplicações da indústria brasileira, a Myers do Brasil (Fone: 19 3847. 9993) fez recentemente investimentos na ordem de US\$ 4,000,000 em nova linha de produtos.

“Fazem parte desta linha caixas R-KLT, em várias medidas intercambiáveis entre si e com as existentes no mercado, muito utilizadas pelo segmento automobilístico, a linha Rako em vários tamanhos, que são amplamente utilizadas pelo segmento fármaco-alimentício, e o novo paleta plástico Antonelli dupla face, para uso com sacarias diversas, entre outros produtos”, diz Ivan Senteio Riado, gerente comercial da empresa.

Ele também informa que a Myers Industries Inc. acaba de

comprar a Arca Systems, que era uma forte concorrente mundial e também possui uma vasta linha de produtos para o segmento de movimentação e armazenagem de materiais. “Com isso, a Myers do Brasil disponibilizará em breve muitos outros produtos para o mercado latino-americano e, principalmente, o Brasil”, diz Riado.

BUCKHORN

A Myers Industries Inc. é uma holding norte-americana atuante no segmento de plásticos, detentora da marca Buckhorn conhecida no Brasil nos segmentos de logística.

A empresa chegou ao Brasil há dois anos e já possui uma fábrica em plena atividade – localizada em Jaguariúna, interior do Estado de São Paulo, a 130 km da capital paulista –, realizando,



Empresa oferece várias opções de embalagem

inclusive, exportações para a Europa, os Estados Unidos e toda a América Latina, com enfoque em servir, principalmente, o mercado brasileiro.

“A Myers trouxe ao Brasil

toda sua linha mundial, desde bins plásticos multicoloridos até contêineres plásticos de diversos tamanhos, aplicáveis a todos os segmentos industriais”, diz o gerente comercial.

Com máquinas de injeção convencional e Structural Foam, a empresa fabrica diversos modelos e tamanhos de paletes, contêineres e caixas plásticas. Todos os contêineres podem ser identificados para ajudar no controle de produtos estocados e remetidos. A Myers também oferece embalagens retornáveis planejadas e desenhadas de acordo com as exigências de seus clientes.

“Contando com profissionais altamente qualificados, com larga experiência em desenvolvimento de fluxos logísticos otimizados e desenvolvimento de embalagens especiais e exclusivas, a empresa atende todos os segmentos de mercado”, explica Riado.

A empresa dispõe, também, de uma área de engenharia para o desenvolvimento de projetos de bandejas e separadores, sendo possível oferecer embalagens adequadas e especialmente desenhadas para cada produto ou segmento de mercado. “Desta forma, pode-se dizer que a Myers vem preencher uma lacuna do mercado, contribuindo para melhorar a eficiência da cadeia de suprimentos, reduzindo os custos com logística”, completa Riado. ●



Indaiá atua com logística internacional

A Indaiá Logística Internacional (Fone: 11 5090.4400) atua no gerenciamento de operações de logística internacional, prestando serviços de administração de pedidos, fretes marítimos, aéreos e rodoviários, desembaraço aduaneiro, administração de gestão de drawback, consultoria e assessoria aduaneira e projetos internacionais. Segundo Evandro Najjar, do setor de desenvolvimento de negócios, as perspectivas de negócios para 2007 incluem um percentual de crescimento de 20% no geral. Ele também diz que a Indaiá “conta com um sistema único na indústria – o MyIndaia, que possui interface com sistemas de gestão (ERP) e de comércio exterior de nosso clientes e conexão on-line com SISCOMEX.”

Ergomax loca e vende equipamentos, seus componentes e acessórios

A Ergomax (Fone: 11 5533. 0269) assiste (manutenção), aluga e comercializa equipamentos para movimentação de cargas, seus componentes e acessórios. Entre os equipamentos oferecidos estão: empilhadeiras com capacidade acima de 10.000 kg, dispositivos para movimentação de chapas, tarugos e bobinas de aço, reach stacker para empilhamento de contêineres até 6 de alto, empilhadeiras elétricas com capacidades de 0,8 a 15 t, spreader para RTG, RMG e reach stacker, pórticos, transtêineres, portêineres sobre pneus e sobre trilhos, guindastes industriais e compactos com capacidade de 3.000 a 12.000 kg, guindastes hidráulicos “AT” e “RT” com capacidades a partir de 30.000 kg e guinchos portáteis a gasolina para até 2.272 kg. Também oferece peças de reposição para guindastes e empilhadeiras nacionais ou importadas, importação de equipamentos, ferramentas e peças de reposição produzidos em qualquer continente, locação de longo prazo de empilhadeiras, reach stackers e guindastes e locação diária de guindastes com capacidade de 25.000 até 200.000 kg em todo Brasil.

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.



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



Patrocínio das Conferências



Cia Aérea Oficial



Veículo Oficial





Equiport é distribuidor da Terex, Luna e Capacity

A Equiport - Equipamentos para Portos (Fone: 13 3227.6025) é o distribuidor oficial da Terex I PPM para a linha de produtos reach stackers no Brasil. Segundo a empresa, ela está assentando a sua posição de líder do mercado brasileiro com este reach stacker, tendo apresentado em 2006 uma taxa de crescimento de 10%, comparado ao ano 2005. A empresa também representa a Luna, da Espanha, fabricante de reach stackers e top lifters para contêineres vazios, e a Capacity, dos Estados Unidos, fabricante de tratores para terminais. E também oferece contratos de manutenção.

Libra Terminais faz grandes investimentos



A Libra Terminais (Fone: 11 3071.3606) tem realizado significativos investimentos em seus terminais. Em Santos, SP, foi feita a aquisição de sete novos RTGs com capacidade de empilhamento de 6 de alto, além de recém-introduzidas oito novas empilhadeiras, também com capacidade de empilhamento a 6 de alto. Também o reforço do 5º berço e o prolongamento dos trilhos em 280 m foram adiantados de 2008 para 2007, estando operacional a partir do início do segundo semestre. Já o terminal do Rio de Janeiro RJ, receberá um portêiner super post-panamax no segundo semestre deste ano. Por sua vez, o terminal de Imbituba, SC, recentemente concluiu um novo pátio com 40.000 m², bem como adicionou um novo MHC, e equipou o então existente com um moderno spreader automático, permitindo, assim, disponibilizar dois guindastes de terra simultaneamente aos navios. Os volumes movimentados pelos terminais operados pela Libra Terminais em 2006 foram: Santos, 736.252 TEUs ou 478.561 unidades; Rio de Janeiro, 178.638 TEUs ou 128.559 unidades; Imbituba, 20.396 ou 15.007 unidades.

Dê um xeque-mate nos seus problemas de intralogística.



Quando se trata de intralogística, todos os passos devem ser pensados e estudados com muito cuidado e atenção. Como num jogo de xadrez, onde cada jogada deve ser muito bem planejada e analisada.

É assim que a Dipack trabalha, procurando sempre a melhor estratégia e a melhor ação, para resolver cada problema de intralogística de seus clientes com inteligência e eficiência.

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
DIPACK
INTRALOGÍSTICA

Amplie seu mercado!

Venha expor na maior feira de transporte e logística do sul do país

Não perca!
De 19 a 21 de julho de 2007
Centro de Eventos FIERGS

Organização/ Realização

SETCERGS
Transporte & Logística

FETRANSUL
FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

9ª TRANSPÓSUL
FEIRA E CONGRESSO DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

www.setcergs.com.br

Av. São Pedro, 1420 - CEP 90230-124 - Porto Alegre / Rio Grande do Sul
Fone (51) 3342.9299 - Fax (51) 3342.2053

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

PEDÁGIO: VALE O QUANTO SE PAGA?



Foto: Alonso Lima/stock.xchng

Entrevistados explicam que o pedágio ideal deve ser inferior aos benefícios trazidos pelas melhorias introduzidas na rodovia para o usuário, mas os valores cobrados estão acima das benfeitorias e, ainda, há problemas de conservação das estradas que impedem investimentos e, conseqüentemente, o crescimento da empresa.

Desde que Appius Claudius Caecus, em 312 a.C., autorizou a construção da Via Apia, estrada que cortava o Império Romano, muito se tem discutido sobre estradas, o direito de usá-las e, principalmente, quem pagaria por esse direito”. É usando um fato histórico que Rômulo Lara Nunes, da área de gestão e qualidade do Grupo Gat Logística (Fone: 11 6488. 2033), começa a discorrer sobre o assunto pedágio, tema desta reportagem.

“Por muito tempo o Brasil não se lembrava mais do que era pedágio. Somente conhecíamos, muito bem, o que eram rodovias de péssima qualidade. Através de decisões mais políticas do que técnicas, algumas rodovias foram sendo ‘concedidas’ a empresas que realizariam sua manutenção. Em contrapar-

tida passaram a cobrar uma taxa: o pedágio”, conta.

Nunes assinala que, indiscutivelmente, as rodovias “pedagiadas” possuem melhor infra-estrutura e qualidade, o que diminui os custos e os riscos aos veículos que nelas transitam – menos quebras, menos consumo de combustível e pneus, ganho de tempo, etc. Para ele, esse fato serve de principal argumento para que alguns embarcadores não aceitem que o preço cobrado pelos pedágios seja repassado ao frete. “Em síntese, alguns acreditam que a melhora nos níveis de performance dos veículos – a diminuição das quebras e o ganho de tempo, entre outros – por si só, trariam aos transportadores ‘ganhos de produtividade’. Esses ‘ganhos’ permitiriam que os valores decorrentes dos pedágios não fossem repassados aos embarcadores”, detalha.

Segundo Nunes, essa linha de pensamento não leva em conta que o preço do pedágio pago no Brasil – especificamente em São Paulo – é exageradamente alto, chegando, no extremo, a absurdos. Como exemplo, cita o pedágio na marginal da Rodovia Castelo Branco, em São Paulo: um caminhão de 3 eixos – truck – paga R\$ 13,50 para utilizar 6 km de rodovia – São Paulo a Alphaville. “Se não for o mais caro, certamente é um

dos mais caros pedágios do mundo! Não há ganho de produtividade que pague esse custo!”, exalta.

De acordo com Nunes, outra informação que não foi levada em conta é que, para médias distâncias – até 500 km – aproximadamente 40% do tempo da operação não é gasto em trânsito nas rodovias e, sim, nos processos de carga e descarga, os quais, via de regra, ainda são “arcaicos e desrespeitosamente demorados”, considera. E acrescenta, ainda, que sempre que um transportador sugere a cobrança de qualquer taxa devido à demora em um desses dois processos – carga e descarga –, o embarcador não aceita.

Desse modo – avalia Nunes – não diferente de países como Estados Unidos, Canadá e México e pólos como a União Européia, o pedágio tornou-se um componente importante no custo final do transporte, o qual, por sua vez, é uma seção igualmente importante da logística.

Ele ressalta que o problema não é o pedágio propriamente dito, mas, sim, a grande relutância de alguns embarcadores em ter o custo do pedágio repassado à sua tarifa. “De um lado, os transportadores tentam repassar o custo com essa taxa. De outro, os embarcadores não desejando repassar esse custo ao seu produto. É uma briga boa...”, aponta.

Edson Depolito, diretor comercial da Brucai (Fone: 11 3658.7288), confirma que esse repasse existe: “apesar da importância do pedágio na categoria, ele já está hoje



Iltenir Júnior, do Grupo Gat: o pedágio introduziu um novo cenário, chamado de “indústria do transporte”

absorvido em grande parte pelos embarcadores, uma vez que os transportadores repassam no mínimo 50% deste custo à maioria de seus clientes”. Ele acrescenta que o percalço pior é para o operador de linhas curtas, que tem que bancar o retorno vazio – quando não consegue cobrar a tarifa de ida e volta no frete original, que deveria ser regra básica do mercado.

Sobre este assunto polêmico, Iltenir Júnior, gerente de carga aérea do Grupo Gat Logística (Fone: 11 6488. 2033), afirma que o pedágio introduziu um novo cenário, chamado de “indústria do transporte”: inclui ofertadores de infra-estrutura (concessionárias ou governos) e outros, dentro de uma visão logística moderna, que acompanha movimentos observados no setor produtivo como um todo.

De acordo com ele, a compreensão do papel de cada operador logístico ou transportador é fundamental para análises sobre participação do pedágio nos custos do transporte de cargas. “A ênfase, portanto, fica por conta da necessidade de uma análise sistêmica, lembrando que transporte (infra-estrutura e operação) constitui atividades-meio, a serviço da eficiência da economia”, declara.

Após conferir análises da NTC - Associação Nacional do Transporte de Cargas, o gerente constatou que os estudos do DNER - Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes superdimensionaram os custos operacionais do veículo de carga, acarretando uma definição do valor do pedágio por eixo consideravelmente acima do benefício trazido pela melhoria do pavimento. “Com isso, estaria trazendo um ônus de cerca de 15% para o transportador. O pedágio representa acréscimo de aproximadamente 20% no custo total; 40% sobre os custos variáveis; 90% do custo do diesel; e mais de 100% do salário do motorista mais encargos sociais”, informa Iltenir Júnior.

Sobre benefícios e melhorias também discorre Neuto Gonçalves dos Reis, assessor técnico e coordenador do Decope - Departamento de Custos Operacionais e Estudos Técnicos e Econômicos



Oliveira, da OTI:
“É menos ruim pagar
pedágio do que expor a
frota a estradas precárias”

da NTC& Logística (Fone: 11 6632.1500). De acordo com ele, o custo dos caminhões é muito sensível ao estado de conservação das rodovias, e a melhora deste estado traz como principal benefício a redução dos custos operacionais. “O pedágio ideal deve ser inferior aos benefícios trazidos pelas melhorias introduzidas na rodovia para o usuário. Neste caso, o pedágio traz redução final de custo para o usuário e para o custo logístico do país”, explica. No entanto – continua – se o custo do pedágio supera seus benefícios, estará contribuindo para aumentar o custo Brasil.

De acordo com o assessor, como só se admite rodovia concedida em excelente estado, o benefício depende muito do estado inicial de conservação da rodovia. “Quanto pior ela estiver, maiores serão os benefícios e vice-versa”, diz. Como exemplo cita a Rodovia Presidente Dutra, em São Paulo, “que estava péssima antes de ser concedida”.

Segundo estudos da NTC&Logística, nos locais onde o pedágio custa cerca de R\$ 7,50 por eixo a cada 100 km, o benefício para os caminhões é superior ao custo. Já nas rodovias paulistas, que sempre tiveram estado de conservação razoável e nas quais o custo do pedágio chega a superar R\$ 11,00 por 100 km por eixo, este custo supera os benefícios, explica Reis.

De acordo com ele, a segunda etapa das concessões prevê tarifas bem mais módicas, na faixa de R\$ 5,00 a cada 100 km, o que poderá tornar o pedágio benéfico para o consumidor.

Oficina

FORTIS™

MAIOR RETORNO DO INVESTIMENTO



Uma nova linha de empilhadeiras que vai reformular a história da movimentação de materiais.

ÚLTIMA GERAÇÃO TECNOLÓGICA: GARANTE SUPERIOR VIDA ÚTIL E RETORNO MAIS RÁPIDO DO CAPITAL INVESTIDO.

É UMA HYSTER!

HYSTER

sinônimo de empilhadeira em qualquer lugar do mundo

www.hyster.com.br

BRASIL
www.brasilhyster.com.br
DF-ES-GO-MG-RJ-TO

DCDN
www.dcdn.com.br
AL-CE-PB-PE-RN

J. MALUCELLI
www.jmalucelli.com.br
PR

MARCOS MARCELINO
www.marcosmarcelino.com.br
AP-MA-PA-PI

PONTES
www.pontes.com.br
RS-SC

SOMOV
www.somov.com.br
SP - Capital e Interior

SOMOV
www.somov.com.br
AC-AM-MS-MT-RD-RR

TECHNICO
www.technico.com.br
BA-SE

Outro aspecto importante salientado pelo assessor é mudar a atual e equivocada política de taxaço, que associa o custo de cada eixo dos veículos de carga ao custo de um automóvel. Ou seja, um bitrem de sete eixos, por exemplo, paga o mesmo que sete automóveis.

Na construção e conservação de uma rodovia existem custos, como os de terraplenagem e sinalização, que devem ser atribuídos a todos os veículos, pois todos vão utilizar igualmente tais benfeitorias, declara Reis. “No entanto, quem determina a espessura e destrói o pavimento é exclusivamente os veículos pesados (caminhões e ônibus). Por serem muito leves, os danos causados pelos automóveis são desprezíveis em relação aos provocados pelos veículos pesados”, aponta.

Conforme informa, em geral, o custo da pavimentação representa cerca de 50% do custo total da rodovia. Em rodovias com elevado percentual de veículos pesados, como é o caso das brasileiras, o custo por eixo resulta muito inferior ao de um automóvel. “Ou seja, o caminhão deve arcar sozinho com metade dos custos. A outra metade deve ser rateada igualmente por todos os veículos”, sugere.

Segundo estudos de uma consultora internacional para a BR 116/324, quanto maior o número de eixos, menos ele deve pagar por eixo. “O percentual médio por eixo ficou em 67% da tarifa do automóvel. O caso extremo é do rodotrem de nove eixos, que deveria pagar apenas o equivalente a 5,4 automóveis”, conta o assessor.

Exemplificando com números as perdas, Urubatan Helou, diretor-presidente do Grupo H&P, cuja empresa mãe é a Braspress (Fone: 11 3429.3333), diz que o quilômetro por eixo nas rodovias estaduais privatizadas custa até R\$ 0,12; nas estradas federais privatizadas, o custo cai para R\$ 0,07, mas ambas as situações acabam onerando o transportador. “O crescimento das praças de pedágio, em detrimento de melhoria e segurança, impede que realizemos maiores investimentos na renovação da frota”, diz.

E, de fato, Carlos Fernan-



Nunes, do Grupo Gat: O problema não é o pedágio, mas a relutância de alguns embarcadores em ter o custo repassado à sua tarifa

do Sena, gerente comercial da Brasilmaxi (Fone: 11 6889.6100), conta que a empresa sofreu um aumento em 2005 de 9,08%, que refletiu 2,63 nas despesas operacionais, a exemplo das viagens com truck, 23%, e carreta média, de 18%, considerando as rodovias Anchieta/Imigrantes e Anhanguera/Bandeirantes, em São Paulo.

Palmério Gusmão, do departamento comercial da Transportadora XV de Novembro (Fone: 11 4428.6200), também faz a sua reclamação com base na própria empresa, cujo modal rodoviário possui maior participação na matriz de transportes. “Historicamente, por questões de infra-estrutura e outros, o escoamento da produção e do setor produtivo tem nas rodovias a principal alternativa, e o custo do pedágio onera e impacta principalmente sobre produtos de baixo valor agregado, representando uma parcela considerável desse tipo de mercadoria”, descreve. Segundo Gusmão, as melhorias em função dos valores recolhidos deveriam ser maiores, justificando exorbitantes tarifas de algumas praças.

Nesse ponto também toca Luciano Luft, vice-presidente da Luft (Fone: 11 4688.0020): “além das tarifas serem reajustadas, ainda estão sendo criadas novas praças. Como não existe um índice que meça o impacto dessas alterações em cada Estado, fica muito difícil às empresas que fazem a distribuição fracionada repassarem todo o custo aos embarcadores”, declara.

De acordo com ele, as planilhas de custo das con-

cessionárias deveriam ser mais abertas e fiscalizadas por auditorias independentes, com o objetivo de sempre manter a rentabilidade das concessionárias, mas evitar o abuso na cobrança dos pedágios. “Uma alternativa interessante para os transportadores seria o desconto do pedágio fora dos horários de pico”, sugere.

Para Ricardo Conte, diretor comercial da Sete Estradas Logística e da Celote Logística e Transportes (Fone: 11 4391.8800), além desses problemas, dependendo da rota, o pedágio chega a ser maior do que o custo do combustível quando foi implementada a lei federal que obrigava o embarcador a pagar o pedágio. “O que aconteceu é que pela maioria dos contratos fomos obrigados a dar descontos para que o frete total fosse igual”, conta.

Edilson Sérgio Binotto, diretor de operações & negó-

cios da Binotto (Fone: 49 3221.1824), acrescenta que o Brasil é um país de contrastes: “se compararmos nossas rodovias com as auto-estradas da Europa, percebemos que, ao invés de efetuar investimentos que permitam um veículo transitar com segurança a 200 km/hora, deixamos nossas estradas cheias de buracos, placas eternas de trechos em obras e um monte de radares para obter receita de multas, obrigando os veículos a trafegarem a 40 a 60 km por hora!”, exalta.

Portanto, com o aumento do valor do transporte nos diversos níveis, como foi visto, outros modais, em alguns trechos, levam vantagem competitiva insuperável pela simples ausência do pedágio, conforme aponta Míriam Silveira Ferreira de Carvalho, diretora comercial da Carvalhão (Fone: 21 2775.1712).

Para Rogério K. de Oliveira, sócio-diretor da OTI Transportes (Fone: 51 3361.1919), essa situação é a inversa do que deveria ser, já que a ideia moderna do bom gerenciamento do transporte tem como base a minimização dos custos ou, ao menos, a não elevação desses, a fim de que a empresa não tenha sua rentabilidade prejudicada e possa, com isso, se assim a sua condição atual permitir, partir para etapas sucessivas de crescimento. “Desse modo, o impacto de qualquer elevação no valor do pedágio é nefasto por dois motivos: vai na contramão das aspirações do setor empresarial brasileiro, que já é massacrado com um percentual de impostos – boa

parte, inclusive, destinada à manutenção da malha rodoviária brasileira – próximo a alguns países da comunidade europeia, sem a evidente contrapartida em serviços que esses países apresentam; e porque, evidentemente, eleva os custos do serviço”, enumera.

Em última instância, Oliveira destaca que diante do acirramento da concorrência no setor e do grau de exigência cada vez mais alto dos clientes – menores valores de frete/melhores serviços – essa constante elevação pode levar ao desaparecimento de empresas de menor porte no ramo de transportes e à conseqüente concentração empresarial no setor, o que, segundo ele, nunca é aconselhável numa economia que pretende seguir os rumos de uma economia de mercado. “Contudo, ainda me parece menos ruim pagar pedágio – mesmo que isto represente uma dupla taxaço por um mesmo serviço – do que expor a frota a estradas precárias, que só fazem aumentar os custos de manutenção de veículos”, expõe.

E, Luiz Carlos Alcântara, superintendente operacional do Grupo Faster Brasex (Fone: 11 4772.8000), concorda. Para ele, em curto prazo, o impacto do pedágio onera com certeza os custos de transporte, porém em longo prazo é obtida maior produtividade de veículos, maior agilidade e, conseqüentemente, maior diluição dos custos no contexto geral. ●





**ABSA Cargo
Airline registra
crescimento de
31% no
faturamento bruto
em 2006**



A ABSA Cargo Airline (Fone: 19 2138.4400), empresa aérea cargueira regular, de bandeira brasileira, registrou crescimento de 31% no faturamento bruto de 2006 em comparação com 2005, contabilizando US\$ 203,5 milhões, ante os US\$ 156 milhões do ano anterior. A forte desvalorização do dólar frente ao real contribuiu para que as importações respondessem por 69% da receita total obtida pela companhia no ano passado, atingindo US\$ 106,5 milhões. As atividades de despacho de carga aérea para outras empresas com as quais a ABSA Cargo mantém acordos de prestação de serviços também apresentaram incremento da ordem de 19,6% em relação a 2005, chegando a pouco mais de US\$ 9 milhões. Ainda assim, as cargas de exportações registraram crescimento de 3% em comparação com o ano anterior, sendo que os últimos quatro meses do ano foram os melhores para a companhia. O acréscimo registrado no faturamento da ABSA Cargo é resultado do aumento de 10% no movimento total de carga transportada pela companhia em 2006, sendo que esse crescimento significou um aumento de 24% da carga transportada em frota própria e 10% por meio dos acordos que a ABSA tem com outras companhias. Parte do crescimento registrado em 2006 é creditado à aquisição de mais uma aeronave, em meados de 2005, e aos ajustes de rotas, com o aumento da frequência de vôos regulares mistos para cidades como Buenos Aires (Argentina) e Lima (Peru). Além disso, outro fator positivo para o crescimento de 2006 foi o fator ocupacional de 76%, índice bastante positivo para a empresa.

STILL
Qualidade em movimento

Economia na ponta dos dedos.



- Máquinas desenvolvidas para as necessidades do Brasil.
- Melhor disponibilidade de peças.
- Melhor pós-venda.
- Rede de serviços autorizados em todo o país.
- Menor preço e prazo de entrega.
- Compromisso com o Brasil há mais de 40 anos.

BR20
2ton

Precisão
Economia
Agilidade



Fabricada
no Brasil



XL25
2.5ton

Simplicidade
Robustez
Custo-Benefício

Correia & Melo

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

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

AM- Tracionária (REP/SA): (92) 3625-3645
BA- Movilog (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- F&F (REP): (21) 3882-3943
RJ/CAPITAL- Evernam (SA): (21) 3852-2209
RJ/V. DO PARAÍBA- Imãas Martini (SA): (24) 3323-2885
DF- Moviminas (REP/SA): (61) 3356-3733
RS- Requipec (REP): (51) 3337-8577 / Empilha Sul (SA): (51) 3337-8577
SC/LESTE- Empitec (REP/SA): (47) 3337-6340
SC/OESTE- Requipec (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) 6954-7472
Movelev (SA): (11) 6421-4545
Logitécnica (REP): (11) 6647-7707
Logix (REP): (11) 6407-6505
Logismaq (REP): (11) 4063-8148
SP/INTERIOR- Marcamp (REP/SA): (19) 3772-3333
SP/V. DO PARAÍBA- Movelev Vale (REP/SA): (12) 3655-1513
ARGENTINA- AG Zinsa S.A.: +54 (11) 4745-8400
URUGUAY- Essen LTDA.: +59 (82) 901-0305
CHILE- Kreis S.A.: +56 (2) 854-2165

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
- **15.000m² à sua disposição
para melhor lhe atender.**

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

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

TRANSPORTE MARÍTIMO

**CMA-CGM
INAUGURA
LINHA EXPRESSA
ÍNDIA-ORIENTE
MÉDIO**

Novos serviços utilizam oito navios

A armadora francesa CMA-CGM (Fone: 47 3344.7300) – a terceira maior transportadora marítima do mundo e quinta em operação no Brasil – inaugurou em março último dois novos serviços, sendo um uma linha expressa Brasil-Índia-Oriente Médio e outro para América Central e Estados Unidos. Os serviços têm periodicidade semanal no Porto de São Francisco do Sul, SC, e utilizam oito navios operando com contêineres.

O primeiro serviço, denominado Vasco Express, liga os portos do Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Rio Grande e São Francisco do Sul aos portos de Salalah, em Oman; Khorfakkan, nos Emirados Árabes; Nhava Sheva, na Índia; Port Louis, nas Ilhas Maurítius; e Durban, na África do Sul.

O outro novo serviço é o New Brazex, que liga os portos do Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul, Suape e Fortaleza aos portos de Cartargena, Port of Spain, Miami e ao porto de Kingston, na Jamaica.

A companhia tem sede em Marselha, na França, fatura 5,7 bilhões de euros por ano e consolida-se como a empresa de transporte marítimo que mais cresce no Brasil. ●

**Entre no
mundo da
Logística**

www.logweb.com.br



TRANSPORTE FERROVIÁRIO

**FERROLEASE
INVESTE
R\$ 10,5 MILHÕES
NA COMPRA DE
VAGÕES**

A Ferrolease (Fone: 41 3025.7600), empresa de gerenciamento de frota que oferece serviços de aluguel de equipamentos ferroviários, vai investir R\$ 10,5 milhões na compra de mais 35 vagões que estarão disponíveis para locação a partir deste mês.

Com isso, a empresa passa a ter uma frota de 146 vagões em território nacional. “A expectativa é gerar um aumento de 40% no nosso faturamento com essa aquisição”, afirma o presidente da Ferrolease, Estefano Vaine Júnior.

Os vagões adquiridos pela Ferrolease são tanques de 86 m³ na bitola larga, com possibilidade de rápida conversão para operação na malha métrica. Este avanço tecnológico é especialidade da fabricante Amsted-Maxion, o “main contractor”, responsável pela fabricação do cilindro do tanque e montagem de todos os componentes dos equipamentos. Para a fabricação dos subconjuntos de montagem, a Ferrolease vai contar com a Hewitt e outros fornecedores nacionais.


Os vagões adquiridos são tanques na bitola larga

CRESCIMENTO

Para Vaine Júnior, o mercado de locação começou a aquecer no país nos últimos dois anos e tem grande perspectiva de expansão. Segundo ele, o crescimento da frota de vagões de junho de 2005 a junho de 2006 foi de 6,2%: mais de 4.800 vagões entraram em operação neste período. “Só o número de vagões de terceiros, alugados por clientes das ferrovias, neste mesmo período, saltou para 2.291 unidades, o que prova o avanço do setor”, comenta o presidente.

Ainda segundo ele, o volume de carga a ser transportada pelas ferrovias brasileiras deverá crescer a taxas de 7% a.a. nos próximos 5 anos, e a participação desse modal em relação aos outros deverá subir de 23,8% a.a. (base 2005) para 27% em 2010. “Esse crescimento vai provocar uma demanda média neste período de 5 mil vagões/ano, e é por essa expectativa que estamos nos preparando”.

Para este desafio, em 2006 a Ferrolease buscou novos sócios no mercado e, além das sócias, a americana Global Railroad Leasing (GRL) e a brasileira ATT Centro-Oeste (Grupo ATT) agora entram no negócio a Membeca LLC, com investidores americanos, a Sofimax Participações e Investimentos, com investidores brasileiros (Grupo GATX/Boni), e pequenos investidores brasileiros, que passam também a definir as estratégias para o futuro da empresa. ●



Average fornece softwares para comércio exterior

A Average (Fone: 11 3124.5314) oferece soluções de comércio exterior - importações, exportações, câmbio e draw-back. Os produtos da empresa apresentam as seguintes características: controles gerenciais, funcionalidades adequadas às necessidades atuais e tecnologia de ponta; maturidade do negócio; status automático do processo; integração ao Sis-comex/Suframa; follow-up; avaliações; estatísticas; acompanhamento; câmbio; contabilização; multi-empresa/multifilial; integração com despachante; versão WEB; integração com diversas soluções corporativas - ERPs como SAP R/3, BPCS etc.

Expresso Araçatuba comemora 55

O Expresso Araçatuba (Fone: 11 2108.2800) – considerado líder no transporte rodoviário e aéreo de cargas nas regiões Centro-Oeste e Norte, e nas rotas internacionais da América do Sul – está comemorando 55 anos de atuação no mercado. E faturou R\$ 200 milhões em 2006, alcançando um crescimento de 16% em relação ao ano anterior. A expectativa para 2007 é chegar a R\$ 238 milhões, 20% superior ao ano passado. Para atingir as metas, a empresa irá investir R\$ 15 milhões em infra-estrutura, recursos humanos e tecnologia da informação. A empresa implantará novos terminais de cargas em Belém, PA, Cuiabá, MT, Belo Horizonte, MG, Rio Verde, GO, Goiânia, GO, e Porto Alegre, RS, e fará benfeitorias e ampliações em outros terminais de cargas nos principais pontos do país. Na área de tecnologia da informação, a empresa investirá na compra de um novo servidor, que proporcionará a implantação do sistema de Business Intelligence, além de relatórios gerenciais e processos de automação, como a “baixa por celular” e o projeto de código de barras.

CHEIOS OU VAZIOS, GRANDES CONTÊINERES EXIGEM GRANDES SOLUÇÕES.



Somov



Soluções em Movimentação de Materiais
GRUPO SOTREQ

Somov apresenta: Linha completa para movimentação de contêineres. Divisão Big Trucks: Reach Stackers e Top Loaders para contêineres vazios e cheios.

Quando sua necessidade é movimentar contêineres, você não precisa só de equipamentos de alta qualidade e performance. Precisa também de uma empresa com:

- A reconhecida qualidade dos equipamentos Hyster, agora também aplicada à movimentação de contêineres.
- Know-how de 65 anos representando a Hyster no Brasil.
- Gestão de uma frota com mais de 1.200 equipamentos locados.
- Garantia operacional com manutenções programadas.
- Alta disponibilidade de peças de reposição originais.
- Especialistas dedicados à análise da operação, e ao dimensionamento do equipamento mais adequado.

Por isso, quando você tiver que pensar grande, pense SOMOV.

São Paulo - SP: Rua Santo Eurilo, 296 CEP 05345-040 - Jaguaré - Tel. (11) 3718-5090 - Fax (11) 3766-4390 - www.somov.com.br
Campinas - SP: Tel. (19) 3864-6322 Campo Grande - MS: Tel. (19) 3864-6322
Cuiabá - MT: Tel. (65) 2121-1400 Manaus - AM: Tel. (92) 3652-7600 Santos - SP: Tel. (13) 3222-4900

LOGÍSTICA

FAST - FOOD: RAPIDEZ NA MESA E NA ESTRADA

Com suas peculiaridades, pela variedade de produtos transportados, desde perecíveis, como carnes, batatas e pães, até copos e pratos descartáveis, entre outros, a logística na área de fast-food apresenta características particulares. Tanto que a tendência é pela terceirização, entregando-a a empresas com infra-estrutura e operações especiais.

Quando se pensa no fast-food, já vem à mente aquele tipo de alimentação preparada de modo padronizado e para rápido atendimento, servida em lanchonetes e restaurantes. Tão rápida quanto a preparação deste tipo de comida deve ser a logística para a sua entrega nos mais distantes pontos de vendas, geralmente espalhados por todo o país. É isto o que vamos mostrar nesta reportagem com algumas empresas da área.

INFRA-ESTRUTURA

Num primeiro momento, é interessante acompanhar a infra-estrutura logística que estas empresas operam, geralmente terceirizada.

Por exemplo, a Fast & Food (Fone: 11 3232.4900) é a responsável pela logística e distribuição dos insumos e produtos negociados da China in Box e da Giraffas.

Daniel de Andrade Garcia, gerente de operações da Fast & Food, informa que a empresa coloca à disposição de seus clientes três Centros de Distribuição, localizados em São Paulo, Brasília e no Recife. A área total dos três sites é de 51.300 m², enquanto o total de armazenagem, também dos três sites, é de 16.000 m². “Temos uma unidade em Taboão da Serra, São Paulo, que é própria, além de



Por tratar de produtos especiais, a logística nesta área também precisa ser especial

outras duas terceirizadas, uma em Gama, Brasília, e outra no Recife. Nos três sites temos 7.000 posições/paletes”, diz Garcia.

Quanto à frota, ela é terceirizada, e composta de 40 veículos dedicados ou exclusivos à operação da Fast & Food – 38% da frota inclui veículos leves e super-

leves (van, VUC e VLC) e 62% são veículos pesados e superpesados (toco, truck e carreta). Toda esta estrutura permite atender a 125 pontos de venda, em todo o país.

“A rede China in Box definiu como uma das principais diretrizes estratégicas terceirizar a logística de suprimentos e distribuição. O



Na Rede Viena, os pedidos são solicitados via sistema

foco sempre foi a construção de um relacionamento colaborativo, de longo prazo e com nível de serviço sustentável junto aos seus clientes e ao prestador de serviço logístico. Em julho de 1998, nasceu a parceria com a Fast & Food, focada em soluções para o segmento fast-food através de abastecimento inteligente e desenvolvimento de produtos e fornecedores. Sustentada por uma infra-estrutura, a empresa é capaz de armazenar, controlar e distribuir alimentos e não alimentos em compartimentos e câmaras de até três temperaturas diferentes”, explica Garcia.

No caso da Rede Giraffas, que possui 215 pontos de venda em vários estados brasileiros, o gerente de operações da Fast & Food conta que, no início, toda a produção e a logística eram realizadas pelo Giraffas. “Um

processo de terceirização foi implantado em 1998, em função do crescimento da Rede. Hoje, todo o processo de preparação dos alimentos e das embalagens é terceirizado.”

Já no caso do McDonald's Brasil (Fone: 11 4196.9800), como explica, por sua vez, Celso Cruz, diretor de compras, a logística segue o padrão de operação e qualidade de toda a rede McDonald's no mundo.

“O McDonald's trabalha com um fornecedor exclusivo, a Martin-Brower, como operador logístico. A maioria dos materiais e alimentos sai da Cidade do Alimento, localizada na Rodovia Anhanguera, em São Paulo, SP, local onde os fornecedores – de 70 a 80 – entregam os produtos que serão enviados para todos os 540 restaurantes no Brasil. Toda a logística é operada pela Martin-Brower.”

“Duas preocupações que envolvem o fast-food são qualidade dos alimentos e pontualidade na entrega”

Cruz diz, também, que cada restaurante recebe a carga num horário e data pré-determinada (cerca de 2,3 vezes por semana, dependendo da unidade). Em cada um deles há funcionários treinados para receber e armazenar adequadamente cada produto, checando antes a temperatura e outros dados de acordo com o padrão de qualidade McDonald's. “Para isto, contamos com uma frota de 70 caminhões, com divisões para três temperaturas diferentes (congelado, resfriado e seco), em sua maioria da marca Scania. Por ano, são transportados 15 milhões de quilos de carne, 3,5 milhões de quilos de frango, 20 milhões de quilos de batatas, 23 milhões de dúzias de pães e 180 milhões de copos, entre outros itens”, explica o diretor de compras.

Para a Subway, é a Luft Food Service - FBD (Fone: 11 3602.8900) quem presta os services logísticos, segundo revela Henrique Costa, diretor da empresa.

Para isto, contam com área de armazenagem de 12.000 m² e capacidade para 12.000 paletes, terceirizada, e com uma frota de 70 veículos refrigerados, também terceirizada, permitindo atender a 80 pontos de vendas em todas as regiões do Brasil.

Por sua vez, a Rede Viena (Fone: 0800 122.564) conta com um depósito com área de cerca de 950 m²; 165 m² de câmeras frias; 280 m² de mezanino; 360 m² para armazenagem de alimentos; e 145 m² de área de expedição.

“As operações internas são próprias do Viena, e incluem um diretor de operações, um supervisor e mais trinta funcionários”, conta Carlos Galdino, supervisor do Centro de Distribuição da Rede Viena.



**A Execução Através
da Logística Inovadora**



NOVINAT

Salão da Logística



**Feira de Logística, Movimentação,
Armazenagem e Embalagem de Materiais**

7 a 10 de Agosto 2007



Apoio:

Logística

Local:

**EXPO
CENTER NORTE**

Promoção e Realização:

IMAMEXPO
FEIRAS E COMÉRCIO LTDA.

Rua Loefgreen, 1400 - Vila Mariana - 04040-902 - São Paulo - SP
Tel: +(11) 5575.1400 Fax: +(11) 5575.3444 www.inam.com.br

Outros Eventos em 2007:

Consulte-nos: (11) 5575.1400

- **Seminário Melhores Práticas de Gestão da Manufatura** 13 de junho
- **Seminário Supply Chain Management - Estudos de Caso em Suprimentos** 17 e 18 de outubro
- **Missão de Estudos ao Japão** 28 de setembro a 11 de outubro
- **Viagem Técnica à China** 12 a 25 de outubro

Além disto, o Grupo tem, em São Paulo, SP, uma frota composta de oito veículos próprios e um terceirizado, entre caminhões, uma sprinter refrigerada e dois automóveis.

Galdino ressalta que a logística do grupo opera com 22 pontos de atendimento – 21 em São Paulo e um no Rio de Janeiro – e 31 pontos de venda (restaurantes). Entre os restaurantes estão: Viena Delicatessen, com atendimento a la carte, buffet e rodízio de pizza; Viena Express, versão fast-food do restaurante Viena e adaptado para as praças de alimentação; Viena K Express, localizado no Hospital Israelita Albert Einstein, em São Paulo, SP, e especializado em comida kasher; Ráscal, cozinha contemporânea com acento italiano; e Grano, uma espécie de “Ráscal Express”.

START

Sobre como é dado o start para a entrega dos produtos – desde os alimentos até os demais insumos – aos pontos de venda, Garcia lembra que, apesar da espinha dorsal do negócio da Fast & Food ser estruturado em logística de distribuição e Supply Chain, atualmente, cerca de 70% dos produtos no cardápio do Giraffas são desenvolvidos por uma equipe de engenheiros de alimentos, com funções relacionadas desde a homologação dos fornecedores e pesquisas até o treinamento no preparo à apresentação do prato e/ou sanduíche.

Sobre como funciona o processo logístico, tanto no caso do Giraffas quanto da China in Box, o gerente de



Um dos problemas na área é a distância entre os pontos de venda



Os alimentos são os principais integrantes da logística na área

operações descreve que, “a partir da definição do mix de produtos, fornecedores, preços, premissas operacionais e nível de serviço, a entrega de mercadorias ao ponto de venda tem o conceito One Stop Shop (todo mix em uma única entrega) e está relacionada sistemicamente ao Planejamento de Demanda, Negociação com Fornecedores, Logística de Suprimentos, Armazenagem, Transporte e Atendimento ao Cliente. Estes sistemas são sustentados por um modelo de gestão por processos, com ferramentas customizadas às necessidades do negócio e alta capacitação e treinamento dos colaboradores para garantir a estabilidade e a execução dos procedimentos operacionais”.

Garcia também informa que uma das premissas de negócio é atender aos clientes com o pedido perfeito, do processo de captação à entrega nas lojas, com um ciclo de pedido programado em função da malha de distribuição, localidade e consumo das lojas. “Para suportar o pedido entregue completo, no prazo e com a qualidade esperada, foram desenvolvidas ferramentas e definidos processos.”

No caso do Processamento de Pedidos, foi desenvolvido e customizado um Sistema Colaborativo com conceito CRM, chamado e-SUPRI, cujas principais funcionalidades são a captação de pedidos com interface

“A distância e a situação das estradas dificultam a operação de logística na área de fast-food”

ao ERP Fast & Food, canal de relacionamento com mensagens on-line e tratamento de reclamações, status do pedido, protocolo das notas fiscais emitidas, histórico de compra, títulos pagos e em aberto. “Noventa por cento dos pedidos são captados por este canal, os demais são distribuídos por e-mail, telefone e fax”, explica o gerente de operações da Fast & Food.

No caso da Armazenagem, as áreas foram dimensionadas para três temperaturas e um mix de aproximadamente 1.500 SKUs, suportadas por processos de Controle de Estoque e Estocagem baseados em políticas de shelf life, critério de movimentação PVPS ou FEFO, inventário rotativo, auditorias e estratégias de armazenagem com foco na otimização da área, na acuracidade e qualidade de armazenamento das mercadorias. São utilizadas estratégias de picking por zona, por lote e por pedido de acordo com o tipo de transporte e entrega aos clientes,

com áreas de espera e consolidação da separação em até três temperaturas. Na Expedição as cargas são confeccionadas e consolidadas obedecendo às prioridades de entrega por tipo de carga, temperatura, transporte e compartimento dos veículos para até três temperaturas, conforme os horários e prazos de entrega programados.

“No Transporte, o principal modal é o terrestre. A modalidade aérea é utilizada apenas para abastecimentos emergenciais e expressos. O processo de transporte é planejado no cadastramento dos clientes e lojas. A roteirização é diária, após o horário de corte da captação de pedidos – assegurando as premissas de atendimento e otimização da frota, os pedidos são alocados em rotas semifixas programadas. O transporte é terceirizado. As transportadoras são homologadas e desenvolvidas com frota exclusiva e/ou dedicada, com perfil de veículos definidos pela Fast & Food, a fim de garantir os padrões de qualidade, temperatura, acomodação e integridade das mercadorias. Os veículos são equipados com rastreadores via satélite, aparelhos de refrigeração, baús, divisórias e pisos especiais para manter a temperatura ideal da carga, cortinas de PVC para reduzir a troca de calor com o ambiente, portas laterais e carrinhos de movimentação de carga. As entregas são acompanhadas por nossa equipe de transporte, verificando o status das rotas, executando follow-up com as equipes de entrega, buscando previsão de entrega dos pedidos, antecipação a problemas e, quando necessário,



Costa, diretor da Luft Food Service, que atende a Subway



São 70 veículos refrigerados que integram a frota da Luft

disparo dos planos de contingências”, continua Garcia.

Ele também informa que a equipe de entrega é preparada para atender aos clientes com programas de treinamento e incentivo visando o resultado esperado. São uniformizadas, identificadas, equipadas com rádios ou telefones para contato, termômetros e documentação para efetuar as entregas. Em toda entrega são registrados, através de relatório padrão Fast & Food, pelos responsáveis do recebimento das lojas, pontos de controle referentes aos veículos, a equipe de entrega, mercadorias, notas fiscais e devolução. A finalidade destes registros é medir a performance da entrega e nível de serviço, avaliar as transportadoras e proporcionar mais um canal de comunicação com os clientes.

O gerente de operações também destaca que, para centralizar e organizar o fluxo de informações, como um hub de sistemas de redes na estrutura organizacional do Fast & Food, o Atendimento ao Cliente é segmentado por tipo de clientes.

O processo logístico de entrega para a Subway começa pela internet, conforme explica Costa, da Luft Food Service. “Semanalmente, as diversas lojas espalhadas por todas as regiões do Brasil entram em um site na internet especialmente concebido para colocação dos pedidos, que são consolidados no Centro de Distribuição da Luft, e depois de processados são entregues, simultaneamente, nas três temperaturas típicas do food service, segundo o agendamento acordado com a administração da Subway para cada loja.”

Na Rede Viena, o start parte do princípio da necessidade de cada loja: os pedidos são solicitados, também via sistema (interface), ao setor de faturamento, onde

“Problemas de atrasos na entrega são superados por meio de gestão e controle rigoroso de estoque”

são processados e, depois, geradas requisições interna de produtos. Como explica Galdino, estas requisições são encaminhadas para o depósito e revisadas. A seguir, as mercadorias são separadas e conferidas de acordo com a logística de distribuição. Após a separação e emissão das notas fiscais, os veículos são carregados e liberados para distribuição nos vários pontos de venda.

Os processos são divididos em duas etapas: na primeira, são tratados os produtos perecíveis (refrigerados), que são transportados isoladamente, e, na segunda, os alimentos considerados secos e insumos em geral. No geral cada loja tem em média cinco entregas semanais.

PROBLEMAS

Com relação aos maiores problemas enfrentados, principalmente considerando o tipo de logística praticada, Garcia, da Fast & Food, diz que menos de 6% dos pedidos apontam problemas. Os mais comuns são atrasos nas entregas, em janelas programadas de 2 horas, causados por congestionamentos nas metrópoles e acidentes nas estradas. “Problemas como estes são superados por meio de gestão e controle rigoroso de estoque, para evitar a ruptura e garantir o atendimento das programações de entrega”, diz o gerente de operações.

Na verdade, as soluções adotadas pela empresa para solucionar estes problemas são bastante abrangentes. Elas estão nas suas estratégias em excelência operacional, gestão por processos e foco em resultados, na execução constante de diagnósticos

Garantia Absoluta do Menor Custo de Peças de Reposição

Preços válidos até 30/04/07 no equipamento base e acessórios. Condição de pagamento: entrada + 26/50/24 parcelas. Taxa de juros de 1,81% para cada 28 DDI. 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.

BRASILIA
MÁQUINAS E FERRAMENTAS
Experiência que gera soluções, desde 1958.

www.brasiliamaqfer.com.br
Solicite a visita de um dos nossos especialistas ou ligue Televendas:

0800 77 27 27 4

LOJA 1 - Brás
R. Bresser, 548/558
Tel: (11) 6097-8500 Fax: (11) 6097-8550
vendas@brasiliamaqfer.com.br

LOJA 2 - Mooca
R. Visconde Parnaíba, 908
Tel: (11) 3272-0955 Fax: (11) 3272-0905
visconde@brasiliamaqfer.com.br

LOJA 3 - Anália Franco
Av. Dr. Eduardo Colching, 268
Tel: (11) 6672-5888 Fax: (11) 6672-5880
tfsape@brasiliamaqfer.com.br



A Martin-Brower é o operador logístico do McDonald's Brasil

“Uma das tendências está na logística centralizada, com produtos exclusivos e serviços agregados”

nos níveis estratégicos, táticos e operacionais, nos planos de contingências para respostas rápidas e atendimentos emergenciais e, principalmente, na valorização e capacitação do capital humano.

Cruz, do McDonald's Brasil, aponta que o maior problema enfrentado é chegar aos restaurantes de Manaus. “A distância e a situação das estradas dificultam a operação. Duas preocupações são: qualidade dos alimentos e pontualidade na entrega. Porém, diferente de outros setores, acidentes e assaltos não ocorrem. Em 2006, por exemplo, o McDonald's registrou apenas 1 acidente e 1 roubo. Números insignificantes se comparados com outras empresas de porte semelhante no Brasil”, pondera o diretor de compras.

Sobre as soluções adotadas pela empresa, ele diz que, para Manaus, o problema é resolvido por meio da operação logística da Martin-Brower. O transporte é feito via caminhão e balsa, e as verduras são enviadas via aérea. “O McDonald's trabalha com motoristas altamente treinados e todos os caminhões possuem computador para o transporte, dividido em três temperaturas para acomodar os produtos e alimentos. Na parte congelada

vão as carnes e batatas; na resfriada vão as verduras e os molhos; na seca vão guardanapos, canudos, embalagens, etc.”, explica.

O diretor da Luft Food Service já considera que a principal questão é ter o mesmo padrão onde quer que haja uma loja da rede. “É fundamental, para o valor da marca e sua segurança, termos a definição do produto ideal e fazer com que ele chegue adequadamente em cada um de nossos pontos de venda. Adotamos uma centralização logística terceirizada com a Luft Food Service, o que consiste em ter um Centro de Distribuição onde se compram os produtos homólogos de forma consolidada e deste Centro de Distribuição partem os produtos de forma fracionada, em três diferentes temperaturas simultaneamente, para todas as lojas da Subway. As lojas têm o facilitador de colocar o pedido pela internet em um site feito exclusivamente para este fim e, com isso, o processo de abastecimento ficou muito mais simplificado e seguro”, completa Costa.

Para a Rede Viena, um dos maiores problemas enfrentados envolve a dificuldade geográfica e a distância percorrida entre os diversos pontos de venda. Segundo o supervisor do Centro de Distribuição da Rede, com o aumento do número de veículos de carga e a diminuição de sua capacidade, conforme Decreto Municipal 45.821, de 6 abril de 2005, aumentou consideravelmente a frequência e a permanência dos veículos nas vias, trazendo um aumento de custo e um elevado grau de risco. Um fator também relevante é que, em alguns pontos,

“Pode-se dizer que a terceirização na área logística das grandes cadeias é e será uma constante”

os horários são limitados, dificultando o acesso.

Em frente aos problemas decorridos da estrutura geográfica da cidade e a dificuldade de acesso aos pontos, a Rede Viena procura avaliar e entender corretamente todos os processos relacionados à logística e distribuição, trabalhando, interagindo, trocando informações e gerenciando conflitos e os problemas que porventura existam. “O nosso objetivo é colocar o produto certo, no local correto, no momento adequado ao menor custo possível, desde a fonte, que é o nosso CD, até o destino, nossas lojas. Quando se fala em perdas, seja tangível ou não, o tempo é o grande responsável pela maior parte dessas perdas, por isso procuramos conhecer bem os processos, mapeando todas as atividades relacionadas as nossas ope-

rações, a fim de reduzir e eliminar ao máximo os problemas inerentes à cadeia logística. Para isto precisamos expandir nossa atuação geográfica com centros avançados de distribuição, ou seja, focado em ficar mais próximo dos nossos clientes, a fim de melhorar a performance de atendimento”, acrescenta Galdino.

TENDÊNCIAS

Pelo que se pode perceber, a terceirização é uma tendência na área de fast-food. Será isto? Ou somente isto em termos de tendências?

“Pode-se dizer que, de forma geral, a terceirização na área logística das grandes cadeias é e será uma constante. A diversidade de rotas, as distâncias continentais aliadas à complexidade tributária de nosso país conduzem à terceirização da logística por meio de empresas especializadas como a Martin-Brower”, aponta o diretor de compras do McDonald's Brasil.

Costa, da Luft Food Service, já acha que a tendência para redes de fast-food com crescimento arrojado é procurar facilitar a operação de cada loja, assim como garantir segurança para a marca, através de uma logística centralizada, com produtos exclusivos e serviços agregados.

Para Garcia, da Fast & Food, são várias as tendências na área de fast food em termos de logística: expansão dos pontos de venda para áreas metropolitanas nas regiões Norte, Nordeste e América Latina; operações sazonais em lojas de temporadas, para formar praças de alimentação em eventos temáticos, concentração de multibandeiras, outlets e feiras de negócios; aumento das exigências de qualidade de produtos e entregas, alinhada

a padrões e certificações internacionais e segurança alimentar; aumento das exigências de nível de serviço e custos acessíveis para entregas programadas em pequenas janelas de horários de entregas, em shopping centers, horários noturnos, centros urbanos e grandes metrópoles; acessibilidade às soluções de TI para abastecimento eletrônico, controles de estoques, compras, captação e processamento de pedidos, picking, rastreabilidade dos pedidos, visibilidade/integração/sincronismo da cadeia de abastecimento, monitoramento on-line dos veículos de entrega com dados de temperatura, tempo, movimentação e status on-line das entregas dos pedidos; alta frequência de entrega (áreas de estocagem reduzidas) nas lojas, lotes mínimos (baixo drop size e ticket médio), aumento da necessidade de fracionamento, maior mix de produtos na mesma entrega (secos, limpeza, descartáveis, refrigerados, congelados e FLV), custos de desenvolvimento de embalagens e compartimentos; crescimento do serviço de delivery (comida em caixinhas, encomendas expressas); e crescimento do número de operadores logísticos, especialização e capacitação dos profissionais para a cadeia de frio.

Galdino, da Rede Viena, considera que, atualmente, a dinamicidade do mercado é cada vez maior e o grau de exigência tem provocado uma diminuição dos ciclos de vida dos produtos, exigindo respostas mais eficazes da gestão de materiais e da distribuição física, ou seja, da logística como um todo, surgindo o conceito de logística integrada, que considera todas as atividades de movimentação e armazenagem e facilita o fluxo dos produtos desde o ponto inicial até o ponto de consumo.

“Com o objetivo de garantir a qualidade dos produtos e serviços prestados para as lojas, a tendência é criar um mecanismo de análise focado nas necessidades dos clientes em uma visão ampla, realizando trabalhos de melhoria contínua entre os clientes internos e externos, com monitoramento da sua respectiva evolução”, conclui o supervisor do Centro de Distribuição da Rede Viena. ●



A Rede Giraffas possui 215 pontos de venda em vários estados brasileiros



Mac Logistic se prepara para um crescimento de 70% em 2007

“O ano de 2007 será o melhor ano da história da nossa empresa, pois preparamos a companhia para um crescimento bastante grande, já sentimos nos primeiros meses do ano o reflexo das nossas ações e estamos prevendo um crescimento em todos os setores da nossa organização. Traçamos um plano de crescimento bastante ousado que, se cumprindo, permitirá nosso crescimento ao redor de 70% durante o ano de 2007. Com a expansão da nossa empresa para todos os países latinos, estamos preparados e muito motivados a dominar este mercado.” A afirmativa é de Everaldo Barros, vice presidente da América Latina da MAC Logistic Int'l Group (Fone: 11 4062.5881). Segundo ele, há vários planos de investimentos em 2007. “Iremos apresentar a aquisição do terminal de transbordo (Termel), no Rio Grande do Sul, como um dos maiores empreendimentos e suporte à logística no Mercosul, que compreende 100.000 m² de área operacional. Adquirimos participação importante e estaremos tornando-o um dos maiores hubs de exportação e importação rodoviário para o Mercosul. Já assumimos a direção do terminal e iremos efetuar grandes investimentos em sua infra-estrutura. Além disso, estamos focados na expansão dos nossos escritórios na América Latina, que já somam escritórios próprios em 10 países, restando praticamente Equador para finalizarmos nosso projeto de sermos reconhecidos como o maior e melhor operador logístico na América Latina”, completa Barros.

Yale

Dinamiza a ECONOMIA

A COMPETITIVIDADE DO SETOR AUTOMOTIVO DINAMIZA OS PROCESSOS DE PRODUÇÃO NA BÚSCA DE NOVOS MERCADOS.

AS EMPILHADEIRAS A COMBUSTÃO YALE PARTICIPAM DOS PROCESSOS LOGÍSTICOS DA LINHA DE MONTAGEM ÀS CONCESSIONÁRIAS E ALCANÇAM EXCELENTE RESULTADOS.

TECNOLOGIA, 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 ou ligue (11) 5521.8100

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

COMEMORANDO 10 ANOS DE SUCESSO NO BRASIL



Serviços da TAM Express incluem entrega “porta a porta”



Os serviços prestados pela Tam Express (Fone: 11 5079.9999) incluem o Tam Cargo, Tam Próximo Vôo, Tam Próximo Dia e Tam Convencional, com sistemas de entrega “aeroporto-aeroporto” e “porta a porta”. O transporte internacional de cargas na TAM Express é realizado por meio do TAM Cargo. O serviço atende às demandas de importação e exportação de cargas entre o Mercosul, América do Norte, Europa e Extremo Oriente, na modalidade aeroporto-aeroporto. No mercado doméstico, podem ser destacados como expressos, o Tam Próximo Vôo – indicado para qualquer tipo de encomenda que tenha urgência em ser transportada – e o Tam Próximo Dia – adequado para o envio de qualquer tipo de encomenda cujo recebimento, pelo destinatário, seja no próximo dia subsequente ao seu envio. A terceira e última modalidade doméstica é o Tam Convencional, cujo pressuposto é o transporte de grandes quantidades volumétricas de cargas especiais e aquelas que não demandam prazos de entrega tão reduzidos como os serviços anteriormente citados.

Taim Cade fornece equipamentos para instalações portuárias

A Taim Cade (Fone: 041 3698.4848) fornece instalações portuárias para manuseio, carga e descarga de graneis e contêineres, carregadores de navios móveis, fixos ou sobre trilhos e descarregadores de navios com grabs de grande capacidade.