

revista **Logweb**

referência em logística | www.logweb.com.br | edição nº78 | agosto | 2008 |

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

Aplicação dos AGV's avança na movimentação industrial

página **4**

Pneus para empilhadeiras: as normas para fabricação

página **6**

Plataformas niveladoras de docas têm uso intensificado

página **8**

Profissionais de logística: as novas exigências do mercado

página **20**

Show Logistics

ano VI

O mais tradicional caderno da revista *Logweb* enfoca as várias novidades do setor – divididas por segmentos – em termos de produtos e serviços. Em relação às empresas, destaca as parcerias, os novos posicionamentos no mercado, as mudanças de rumo nas atividades, as metas e mais, muito mais.

A partir da página **28**

Alimentos & Bebidas

PARCERIA LOGWEB/FISPAL

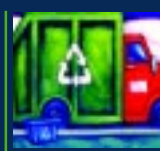
Nutriplus expande atuação para o exterior

Predilecta destaca a importância da logística

Soja sustenta crescimento da Samurai Tofu

A logística de pescados da Gomes da Gosta

A partir da página **58**



Logística & Meio Ambiente

SUSTENTABILIDADE:

ALL faz investimentos em responsabilidade social

Jamef cria programa para reciclagem de lixo comum

A partir da página **62**

Multimodal

Decreto tira caminhões das ruas de São Paulo.

E agora?



página **64**



É um fato. Linhas paralelas se encontram!

Toyota BT. O melhor dos mundos, agora no Brasil.



Rede Autorizada Toyota BT: AL Maceió - Empilhamaq: (82) 3354.2229 / AM Manaus - Empilhatec: (92) 3663-9292 / BA Lauro de Freitas - Logmaq: (71) 3379.0541 / CE Fortaleza - Fornecedor Máquinas: (85) 3366.1222 / DF Brasília - Grupo JM: (61) 3233.3788 / ES Serra - Elson Máquinas: (27) 3328.4711 e 3328.4742 / GO Goiânia - Grupo JM: (62) 4005.1000 / MA São Luiz - Motobel: (98) 2108.6608 / MG Belo Horizonte - Green: (31) 2109.4810 / Uberlândia - Engcon: (34) 3211.7013 / MS Três Lagoas - All Tech: (67) 3522.0070 / PE Recife - NEO: (51) 2121.1900 / PA Belém - Motobel: (91) 3202.3000 / PB João Pessoa - Fornecedor Máquinas: (83) 3232.6602 / RJ - SRR Equipamentos: (21) 2472.6618 / RS Gravataí - Inapuni: (51) 2101.3700 / Caxias do Sul (54) 3535.3000 / SC Itajaí - Empilhadeiras Catariense: (47) 3346.1100 / SP (interior) Presidente Prudente - All Tech: (18) 3929.1200 / Ribeirão Preto - Transvertical: (16) 3969.2522 / SJ dos Campos - Fort Máquinas: (12) 3921.4994



Matriz: Av. Dr. Ricardo Jafet, 2017
V. Gumerindo - São Paulo/SP - 04123-030
Tel (11) 3511.0400 / Fax (11) 3511.0411

Fluaf Campinas: Av. Papa Paulo VI, 856
J. Trevo - Campinas/SP - 13040-000
Tel (19) 2136.2000 / Fax (19) 2136.2020



BT Curitiba: R. Omílio Monteiro Soares, 319
Vila Fanny - Curitiba/PR - 81030-000
Tel (41) 3306.1255 / Fax (41) 3306.1250

BT Jundiaí: Av. Antonio Frederico Ozanan, 1.440
B. Grama - Jundiaí/SP - 13219-001
Tel (11) 4533.7877



editorial

O grande destaque do setor

O já tradicional caderno "Show Logistics" que integra esta edição da revista **Logweb** é, sem dúvida, o que abrange, em apenas uma edição, o maior número de informações relativas a produtos e serviços e às atividades das empresas do setor.

Tanto que, lançado em 2003, já está consolidado e se tornou uma referência, tanto pela sua importância jornalística, quanto pela sua abrangência comercial, que permite uma exposição ainda maior das empresas anunciantes.

Esta edição inclui, ainda, outras matérias especiais de grande interesse: sobre o avanço do uso dos AGV's; as normas técnicas para a fabricação de pneus para empilhadeiras e a falta de padronização; o maior emprego das plataformas niveladoras de docas; e as novas exigências do mercado em relação aos profissionais de logística. Aliás, esta última matéria também já é uma tradição de **Logweb** – a série foi iniciada ainda em nosso primeiro número e desde então apresenta grande repercussão, pelo seu conteúdo que interessa sobremaneira aos que já atuam e, principalmente, aos que estão adentrando o setor.

Já o caderno Multimodal apresenta uma matéria atualíssima: o que vai acontecer diante do decreto da prefeitura da cidade de São Paulo que tira os caminhões da rua? Representantes de empresas dos mais diversos setores falam das mudanças, das alternativas, das conseqüências da restrição e do aumento dos custos. Manifestam-se, também, o secretário municipal de transportes e o presidente do SETCESP,

compondo um amplo mosaico de idéias, conceitos e saídas para a melhoria do trânsito na cidade.



Wanderley G. Gonçalves

PORTAL **Logweb**

www.logweb.com.br

A multimídia a serviço da logística



Manter-se informado através do LogWeb é fácil, rápido e prático

Se você acha que os assuntos mais interessantes da logística acabam na última página desta revista, engano seu.

No **Portal LogWeb** tem mais. Mais notícias, artigos, agenda dos eventos do setor em 2008 e muito mais.

Aproveite e cadastre-se para receber a nossa newsletter semanal.

CAIXAS CN 31,5 e CN 39: Até 60% de redução no frete de retorno.

CN 31,5
Dimensões: 600 x 400 x 200mm



CN 39
Dimensões: 600 x 400 x 240mm



CN 39 EMPILHADA
9 caixas cheias = 2,040m

CN 39 RETORNO
9 caixas vazias = 0,97m



revista **Logweb** 6 anos referência em logística

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

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

Redação: Nextel: 11 7714.5381 - ID: 15*7949

Comercial: Nextel: 11 7714.5380 - ID: 15*7583

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

Assistentes de Redação
Carol Gonçalves
redacao@logweb.com.br

André Salvagno
redacao2@logweb.com.br

Projeto Gráfico e Diagramação
Fátima Rosa Pereira

Diretoria Executiva
Valeria Lima
valeria.lima@logweb.com.br

Diretoria Comercial
Deivid Roberto Santos
roberto.santos@logweb.com.br

Marketing
José Luiz Nammur
jlammur@logweb.com.br

Administração/Finanças
Luís Cláudio R. Ferreira
luis.claudio@logweb.com.br

Representantes Comerciais:

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

Paulo César Caraça
Cel.: (11) 8193.4298
paulocesar@logweb.com.br

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

LIN PAC **pisani**

LIMPAC Pisani Ltda.
BR 116 - Km 146,3 - Nº 15.602 - 95059-520 - Caxias do Sul - RS
Fone: (54) 2101.8700 - Fax: (54) 2101.8743
FILIAL: Pindamonhangaba - SP
linpac@linpac.com.br • www.linpac.com.br

Equipamentos

Uso dos AGV's avança na movimentação industrial

INDÚSTRIAS AUTOMOBILÍSTICA E FARMACÊUTICA SÃO AS QUE MAIS TÊM FEITO USO DESTES EQUIPAMENTOS. MAS, NESTA MATÉRIA ESPECIAL, OUTROS ITENS SÃO ABORDADOS: VANTAGENS, CUSTOS E, TAMBÉM, OS LGVS – VEÍCULOS GUIADOS A LASER.



AGV's trazem benefícios, como redução de mão-de-obra e aumento da segurança e do controle do processo

A tecnologia está cada vez mais presente nos processos de movimentação industrial. Com isso, os AGV's (Veículos Automaticamente Guiados), de acordo com algumas empresas que desenvolvem estes equipamentos, vêm sendo muito procurados, principalmente pelas indústrias automobilística e farmacêutica.

"Têm surgido várias consultas para estudos de aplicação de AGV's, porém todas elas levam muito tempo para maturação. A maioria das oportunidades de negócio está nas indústrias automotiva, de autopeças e farmacêutica", comenta Ettore Cimino, gerente de projetos da Automatec (Fone: 11 5511.3818), que fornece AGV's tipo rebocador, que podem rebocar um ou vários carrinhos, simultaneamente, e AGV's carregadores, onde a carga é colocada diretamente sobre o equipamento – todos monitorados por radiofrequência e sistema supervisorio, tendo, ainda, um sistema de guia indutivo, no qual um condutor é instalado embutido no piso em todo o trajeto do AGV; e o sistema de guia ótica, no qual uma

fita ou pintura de uma faixa é feita no piso por onde passará o equipamento.

Para Felipe Hoffmann, diretor da ISA do Brasil (Fone: 47 3027.7773) – que desenvolve o AGV Especial, cuja mecânica é construída em função do tipo e peso da carga a ser transportada; o AGV Seriado, que tem mecânica baseada em empilhadeiras/paletes e rebocadores padrão; e o RGV, que é um tipo de AGV guiado por trilho – além das indústrias citadas por Cimino, vem crescendo, também, o número de pedidos de estudos feitos pela indústria metalmeccânica.

No que tange as aplicações nas quais vêm sendo empregados os AGV's, o executivo da ISA do Brasil destaca o abastecimento de kits de montagem que precisam ser levados dos "supermercados" até as linhas de montagem. "Também estamos encontrando com maior frequência aplicações para o transporte de mercadorias entre galpões das fábricas, onde os AGV's precisam ser capazes de suportar condições de tempo, como a chuva", complementa.

Vantagens

Para Cimino, da Automatec, os AGV's podem substituir qualquer tipo de rebocador ou empilhadeira guiada por um operador e utilizados no chão de fábrica para transporte horizontal de materiais e equipamentos. Ele diz que hoje em dia é muito comum encontrar empilhadeiras sendo utilizadas apenas para movimentação horizontal de materiais, o que julga ser um grande desperdício.

Na visão do gerente de projetos da Automatec, a grande vantagem destes equipamentos é o fato de não necessitar de um operador. "Em sistemas mais sofisticados podemos ter um sistema supervisorio e os AGV's com comunicação por radiofrequência, sendo monitorados em todo seu trajeto na tela de um microcomputador", explica.

Ele acredita que outra grande vantagem em relação a outros equipamentos de movimentação é que os AGV's podem manter um nível de serviço muito constante e com grande cadência, já que trafegam em velocidade constante e não fazem paradas que não estejam programadas e nem desvios de rota, como as empilhadeiras ou rebocadores guiados por um operador.

Hoffmann, da ISA do Brasil, por sua vez, garante que são várias as vantagens oferecidas pelos AGV's, e cita as linhas de montagem que utilizam correntes embutidas no piso ou sustentadas no ar (*power*



Estes equipamentos não necessitam de operadores

and free): "podem facilmente ser substituídas, pois os custos de infra-estrutura e instalação, que são enormes nestas soluções, compensam o custo dos carros AGV's. Desta forma, a solução fica muito mais *clean* e com manutenção simples e barata", afirma.

Ele lembra, ainda, dos transportadores roletados, que ocupam um grande espaço no layout da planta, e explica que substituindo estes transportadores por AGV's, que atuam nos mesmos corredores dos pedestres, haveria ganho de espaços para a produção.

Segundo o diretor da ISA do Brasil, a substituição de rebocadores e empilhadeiras elétricas comandadas manualmente por operadores por sistemas automáticos AGV's traz benefícios, como redução de mão-de-obra e aumento da segurança e do controle do processo, que passa a ser um sistema automático que permite medir e aprimorar a eficiência de forma muito mais eficaz.

Falta de conhecimento

Receio de acidentes, medo de perder o emprego para máquinas, falta de divulgação e suspeita de custos altíssimos de investimento são os fatores apontados tanto por Cimino quanto por Hoffmann para tentar explicar porque os AGV's ainda são pouco conhecidos no Brasil.

"Em grande parte, principalmente fora do ramo automobilístico, se vê uma grande falta de conhecimento. Muita gente não sabe o que é um AGV. Mas, esta realidade está mudando aos poucos, através de reportagens e do esforço de marketing das empresas fabricantes desta tecnologia no país", diz Hoffmann, da ISA do Brasil.

Já Cimino, da Automatec,

atribui esta falta de conhecimento ao fato de que operadores de rebocadores e empilhadeiras enxergam no AGV uma competição, que poderia lhe custar o emprego. "Acredito que o problema maior seja cultural", acrescenta. De acordo com ele, existe uma grande resistência nesse tipo de projeto, pois como os veículos AGV's são completamente autônomos, há um mito de que eles podem provocar acidentes. "Este tipo de veículo possui vários tipos de sensorização de segurança para evitar qualquer tipo de colisão. O que normalmente



Têm surgido várias aplicações para os AGV's

ocorre é que um segundo veículo dirigido por um operador que trafegue no mesmo espaço físico de um AGV colide com o mesmo por desatenção do operador", opina, transferindo a responsabilidade dos eventuais acidentes para a distração dos operadores.

Entrando no mérito de custos de investimento, Hoffmann explica que, atualmente, existem vários níveis de complexidade de AGV's. Segundo ele, desta forma, há vários níveis de valores de investimento, também. "Muita gente acha que se trata de um equipamento *hi-tech*, inatingível para suas possibilidades de investimento, mas não é verdade", assegura.

Um passo à frente do AGV

Trata-se do LGV (Veículo Guiado a Laser), que é uma versão avançada do AGV. Esta tecnologia também é indicada para movimentação em ambientes industriais e dispensa o operador. A diferença é que o LGV é guiado por um scanner laser instalado na parte superior do carro e gerenciado por um sistema computadorizado baseado na tecnologia *laser way*, da empresa sueca NDC.

Segundo Néstor Omar Diéguez, gerente comercial da Cassioli Brasil (Fone: 11 4525.1001), que produz o carro guiado a laser no Brasil, precisão e segurança na operação são os pontos fortes do equipamento. "O LGV é programado, o que sugere sua aplicação em operações e percursos repetitivos. As linhas do percurso são programadas com base em um layout em AutoCAD ou similar, formando uma espécie de mapa de orientação. Além disso, o traçado pode ser modificado a



O LGV é guiado por um scanner laser instalado na parte superior do carro

qualquer momento, sem necessidade de obras civis, e a velocidade também é programável, indo de 2 a 60 m/min", explica.

Ele conta que o equipamento é capaz de detectar a presença de corpos estranhos em seu raio de ação, sendo imobilizado quando necessário. "Caso seja necessária uma intervenção manual, há um teclado e uma botoeira a bordo que

possibilitam acionar os comandos de marcha e de movimentações de carga", revela.

Quanto ao gerenciamento do tráfego dos veículos, Diéguez comenta que há um computador estacionário, instalado fora dos carros, que desempenha uma função semelhante à de uma central de táxi. "Este computador recebe as ordens de transporte, é informado sobre a posição do carro vazio mais próximo e envia o pedido para a execução do transporte. Se outro carro, em posição ainda mais próxima, é liberado antes que o primeiro chegue ao destino, ele assume o encargo", complementa.

De acordo com o gerente comercial, nos carros, em si, é instalada a parte móvel do sistema de controle, que provê a navegação, o controle e a propulsão, a carga e a descarga dos materiais. Ele diz que a navegação é feita por um leitor a laser colocado no topo do carro, que gira incessantemente e é orientado por faixas reflexivas colocadas no ambiente em que o veículo opera. Além disso, a potência de emissão é escolhida

automaticamente pelo sistema, com base na distância dos refletores, que podem ser lidos a uma distância de até 70 m.

Pelas informações passadas por Diéguez, a precisão nos pontos de parada dos veículos gira em torno de 2 a 5 mm. "A leitura é transmitida para uma placa de bordo que identifica e controla continuamente a trajetória do carro e sua posição, conforme programado no sistema", acrescenta.

Segundo o gerente comercial, a Cassioli pode produzir modelos que atendam a necessidades específicas de cada cliente, quanto ao tipo de aplicação, capacidade de carga, altura, espaço para manobras, garfos para deixar ou retirar paletes no piso, para transporte de bobinas e transportadores a bordo. "A fabricação deste equipamento já tem um índice de nacionalização de 70%, o que possibilita acesso ao Finame. O tempo de execução destes equipamentos varia de quatro a seis meses, dependendo da complexidade do sistema", encerra.

Custos: os AGV's são acessíveis ou não?

"Sim", esta é a resposta dos dois executivos. Para o gerente de projetos da Automatec, em médio prazo este tipo de projeto é extremamente lucrativo para a empresa. Ele conta que existe um investimento inicial maior do que se a empresa optasse por rebocadores com operador, por exemplo. Cimino diz, ainda, que este investimento se paga em pouco tempo. "Depois do prazo de retorno do investimento, o custo fixo é muito inferior, pois os AGV's podem trabalhar em três turnos, necessitando apenas de troca de baterias."

Para Hoffmann, da ISA do Brasil, os investimentos são compatíveis com o nível de complexidade pretendida. Ele revela que em aplicações mais simples, deve-se comparar o investimento com a diminuição de mão-de-obra e o ganho de controle sobre o processo. Já em aplicações maiores como, por exemplo, a comparação entre a solução AGV com outras possibilidades de movimentação de sistemas fixos, como transportadores, monovias e outros, ele diz que o AGV leva vantagem nos custos, dependendo da distância e do peso a se transportar. ●

OXICATAUZADOR Para empilhadeira



Confeccionado em aço inoxidável

**Cartucho Substituível
melhor custo benefício**

Em vários modelos, acopla em qualquer empilhadeira a combustão.

O refil dura até 5.000 h de operação



www.nil.com.br
vendas@nil.com.br

VENDAS: (11) 3641-6472

Lançamento Dematic

- Menor preço de mercado
- Qualidade garantida Dematic
- 33 anos no Brasil

Consulte nossa linha completa de transpaletes e empilhadeiras:

Tel.: +55 (11) 6877-3622
orcamento.br@dematic.com
contato.br@dematic.com
www.dematic.com.br



Empilhadeira Retrátil
2.000 kg, 9,5 m
(DBR-COD20HC-2000-9500)

Pneus para empilhadeiras

Normas técnicas para fabricação existem, não há é padronização



A FABRICAÇÃO DOS PNEUS PARA EMPILHADEIRAS NO BRASIL SEGUE AS NORMAS ESTABELECIDAS PELA ALAPA E SE BASEIA EM NORMAS INTERNACIONAIS. O QUE FALTA É UMA PADRONIZAÇÃO.

Como nos veículos de uma forma geral, os pneus são fundamentais para o bom desempenho das empilhadeiras, garantindo a segurança e a produtividade.

E, assim como os para automóveis, caminhões e terraplenagem, os pneus para empilhadeiras também seguem as normas estabelecidas pela ALAPA – Associação Latino-Americana de Pneus e Aros. Essa associação possui mais de 40 anos de atividades e dela participam na montagem das normas os principais fabricantes de pneus e aros da América Latina.

“O conjunto de normas possui um capítulo dedicado aos pneus para empilhadeiras, que nela recebe o nome de ‘Veículos Industriais’. Essa norma é importante por garantir aos usuários que, independente do fabricante, os pneus deverão atender aos requisitos da aplicação, como limites dimensionais, de carga, pressão e velocidade necessários

para o desempenho da atividade. A ALAPA emite também boletins técnicos com instruções para temas específicos, como segurança na montagem e desmontagem dos pneus, armazenagem, cuidados especiais e outros. As normas e boletins são acessíveis a qualquer pessoa, associada ou não”, explica Eduardo G. Pinheiro, gerente de engenharia e qualidade da Pirelli Pneus (Fone: 0800 728.7638) e membro da ALAPA – Comissão Técnica de Pneus Industriais.

Ricardo Dias, supervisor nacional de vendas de pneus para veículos comerciais da Continental do Brasil (Fone: 11 4583.6161), lembra que o INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial usa as normas da ALAPA para a certificação dos produtos, mas, de acordo com ele, no caso de pneus industriais, a certificação do Instituto não é necessária e não existe regulamentação estabelecida por lei. Porém, as normas técnicas existentes são referências internacionais utilizadas por todos os fabricantes de empilhadeiras.

Guilherme Nigri, responsável pelo segmento de pneus industriais da Michelin – Pneus de Terraplenagem e Industriais (Fone: 21 3621.4655), também lembra que existem normas profissionais para pneus de empilhadeiras que constam nos Manuais da ALAPA, da ETRTO – European Tyre and Rim Technical Organisation, da JATMA – Japan Automobile Tire Manufacturers Association, da TRA – The Tyre and Rim Association e de outras associações de classe. Quanto ao tema “padronização”, Nigri afirma que a norma é facultativa. Os usuários podem utilizá-la como guia de referência técnica. Não existem problemas, pois cada fabricante possui suas características de produto que

atendem às diversas condições de utilização exigidas pelo mercado.

“O maior problema é a variedade de medidas de pneus que equipam as empilhadeiras no Brasil, que é muito grande. Há pneumáticos (com câmara e protetores), rodados superelásticos e rodados maciços que não estão contemplados pelo Manual de Normas Técnicas da ALAPA. Essas normas são recomendações que podem variar de fabricante para fabricante. Assim, quem supre a ALAPA de informações são os próprios fabricantes ou ‘players’ nacionais que participam da associação. Portanto, a maior parte dos pneus importados não figura no Manual, mesmo em medidas mais populares como o 28x9-15, por exemplo”, analisa Leandro Roger Pavarin, coordenador de marketing para pneus agrícolas, fora-de-estrada e industriais da Goodyear do Brasil Produtos de Borracha (Fone: 0800 725.7638).

De fato, José Eduardo dos Santos, coordenador de vendas e



Santos, da Forttes: no Brasil não há padronização ou normalização para superelásticos ou sólidos

serviços técnicos da Forttes Pneus Superflexíveis (Fone: 19 3856.41000), lembra que no Brasil não há padronização ou normalização para pneus superelásticos ou sólidos, obrigando os fabricantes a seguir normas técnicas européias contidas em capítulos específicos para este produto no ETRTO e, em alguns casos, trabalhar com normas técnicas dimensionais e de carga padronizadas para pneumáticos.

Normas internacionais

Sobre o fato de as normas técnicas seguirem as de algum país e as suas vantagens e desvantagens, Dias, da Continental, afirma que cada região estabelece suas próprias normas técnicas, porém elas são intercambiáveis, e, no caso da América Latina, as informações contidas nas normas são baseadas em outros mercados, principalmente pelo fato de os fabricantes de empilhadeiras se encontrarem em outras regiões do mundo.

Há em outros países organismos similares a ALAPA – como a ETRTO, a TRA e a JATMA –, sendo que todos seguem os mesmos valores e normas técnicas, portanto os pneumáticos comercializados no Brasil, Europa ou EUA seguem basicamente as mesmas dimensões e capacidade de carga, afirma Santos, da Forttes.

Ainda segundo o coordenador de vendas e serviços técnicos, “ao seguirmos as normas técnicas pré-estabelecidas por organismos sérios e competentes, a indústria de pneumáticos ou de superelásticos tem a segurança de afirmar que vende qualidade, segurança e conforto, e os clientes terão a certeza de que estarão comprando produtos que casam com os seus veículos sem a necessidade de adaptações, mesmo se mudarem de marca de pneu. Sabemos que a ALAPA está em atividade desde 1968, trabalhando na padronização das normas técnicas para pneumáticos, aros e válvulas. Precisamos criar com urgência, como os



Dias, da Continental: no caso de pneus industriais, não existe regulamentação estabelecida por lei



Pinheiro, da Pirelli: a ALAPA emite boletins técnicos com instruções para temas específicos



Pavarin, da Goodyear: o maior problema é a variedade de medidas de pneus

européus, uma comissão para padronizar as normas técnicas dos pneus superelásticos. Vejo com grande preocupação a não padronização das normas técnicas para pneus superelásticos no Brasil, haja vista a grande quantidade de pneus superelásticos importados entrando em nosso país, sabe-se lá quão seguros serão e, como não temos normas técnicas nacionais, pergunto: como vamos coibir a entrada de produtos duvidosos em nosso país?”, desabafa Santos, da Forttes.

Por sua vez, Pavarin, da Goodyear, falando dos pneus para empilhadeiras de uma forma geral, diz que a ALAPA segue principalmente a TRA e a ETRTO. “Há mais vantagens em seguir a TRA porque esta é menos detalhista que a ETRTO, ou seja, a TRA está mais orientada para o mercado, assim como as empresas de pneus que possuem fábricas no Brasil, cuja responsabilidade aumenta porque fazem parte da associação normativa oficial (ALAPA).

“As Normas Profissionais são confeccionadas em função de necessidades mundiais de padronização, e partindo de uma norma já existente e que atenda ao maior número de países envolvidos. Hoje temos as Normas Americanas (TRA), Européias (ETRTO), Sul Americanas (ALAPA) e Japonesas (JATMA)”, completa Nigri, da Michelin.

Ele também diz que, hoje, o grande desafio é competir com produtos importados por empresas que não levam em consideração a padronização e as normas técnicas. “Devido à valorização do Real em relação ao Dólar, diversas marcas chegaram ao Brasil por intermédio de importadores que aproveitam o favorável cenário atual da indústria para comercializar produtos de preço e rendimento baixo e pouca tecnologia envolvida”, conclui o responsável pelo segmento de pneus industriais da Michelin. ●

Galpão para armazenagem

TOPICO

LOCAÇÃO E VENDA

**MONTAGEM RÁPIDA E SEGURA
SEM NECESSIDADE DE FUNDAÇÃO
LONA CERTIFICADA PELO IPT E MEMORIAL DE CÁLCULO**

(11) 4785-1200
armazem@topico.com.br | www.topico.com.br

Plataformas niveladoras de docas

Agilidade do mercado intensifica o uso

ESTES EQUIPAMENTOS TÊM ENCONTRADO NOVAS APLICAÇÕES NO MERCADO, SOBRETUDO EM FUNÇÃO DO AUMENTO DA PRODUTIVIDADE. MAS, NESTE CONTEXTO, TAMBÉM HÁ DE SE CONSIDERAR OS RISCOS DE ACIDENTES E AS CONSEQÜÊNCIAS DO NÃO USO DAS PLATAFORMAS EM LOCAIS QUE SÃO REQUERIDAS.

As plataformas niveladoras são equipamentos que podem operar em docas externas ou internas, com a finalidade de aumentar a produtividade das operações de carga e descarga, por solucionar as dificuldades de desnível entre o veículo e a rampa de carga. Segundo indicam os fabricantes e distribuidores destes equipamentos, além da facilidade de operação, o seu uso traz outras vantagens, como segurança, economia no tempo de carga e descarga, higienização nas câmaras frigoríficas, melhor interface entre a doca e o veículo e a ergonomia na operação de empilhadeira ou outros veículos de carga.

Na verdade, as plataformas niveladoras de docas funcionam como uma ponte entre o galpão e a traseira do caminhão no processo de carga e descarga, e oscilam para compensar a alteração e a variação da altura do piso da carroçaria, permitindo o acesso de carrinhos, paleteiras, etc. Sua instalação, além de eliminar degraus, preenche a fenda entre o veículo e o piso.

Estas plataformas variam em tamanho e capacidade de carga e

podem ser mecânicas, hidráulicas, pneumáticas, embutidas, portáteis, pantográficas ou deslizantes, com acionamento manual ou elétrico.

As aplicações mais comuns destes equipamentos são em Centros de Distribuição, bem como em EAD's, portos secos, operadores logísticos, indústrias e condomínio de empresas. Isto quer dizer que as aplicações mais frequentes são aquelas relacionadas à movimentação de cargas paletizadas de produtos de grande consumo, como alimentos, higiene e limpeza, embalagens e produtos farmacêuticos.

Novas aplicações

Mas, além destas, as plataformas niveladoras de docas, em razão da dinâmica do setor, estão encontrando novas aplicações, e em novos segmentos.

Por exemplo, José Marcos Steger, consultor técnico da JM.Steger Soluções em Movimentação (Fone: 11 9951.9302), conta que elas estão sendo empregadas para a movimentação de cargas especiais, como bobinas de aço e alumínio, blocos de alumínio e cobre, fardos



Em seus vários tipos e aplicações, as plataformas oferecem segurança na carga e descarga de veículos

de celulose, pacotes de vidro, em navegação de cabotagem e transporte hidroviário.

“O que na realidade está acontecendo é uma maior consciência da necessidade e das vantagens da utilização da plataforma niveladora de docas”, explica Edison Salgueiro Junior, diretor da Marksell – MKS Equipamentos Hidráulicos (Fone: 11 4789.3690).

De fato, Paulo Comini, vice-presidente de vendas da Rite Hite Latin America (Fone: 11 3527.9590), acrescenta, que, em função dos custos de frete – que representam de 60% a 70% do custo da Supply Chain – ter produtividade na carga e descarga significa ter custos menores. “Por isto, cada vez mais outros segmentos têm procurado melhorar seus processos de carga e descarga utilizando equipamentos de movimentação e niveladores de doca. Acho que a globalização aumentou a necessidade de cargas em contêineres, levando empresas a optarem pelo uso de niveladores. Em outros países mais desenvolvidos, o uso de niveladores já é amplamente difundido – em quase

todos os novos projetos já está previsto o uso destes equipamentos. No Brasil, as empresas exportadoras são as que têm percebido melhor os seus benefícios. Um destes casos é o da Embraer, que, apesar das características singulares de seu Supply Shain, faz projetos prevendo o uso de niveladores”, diz Comini.



Em função dos custos de frete, ter produtividade na carga e descarga significa ter custos menores

Acidentes

Mas, em que seja prático o uso destes equipamentos, acidentes acontecem, como os que ocorrem com o uso de outros equipamentos de movimentação e armazenagem de materiais.

Alexandra Kyrillos, diretora da Cargomax Equipamentos Industriais (Fone: 21 2676.2560), comenta que o acidente mais comum nas plataformas niveladoras de docas é o posicionamento inadequado da pestana sobre carroceria do caminhão, ou seja, o veículo ultrapassa o limite de apoio da pestana, criando um ressalto entre a extremidade da pestana e o piso, dificultando a operação da passagem da paleteira e, em alguns casos, danificando as rodas das mesmas.

“Os acidentes mais comuns ocorrem quando um caminhão se afasta da doca enquanto está sendo carregado ou descarregado e a empilhadeira está sobre a plataforma niveladora. Outro tipo de acidente acontece com niveladores instalados na beirada dos galpões. Estes criam um grande vão aberto entre a traseira do caminhão e o galpão. Caso a qualidade do concreto do galpão não seja de altíssima qualidade ou a capacidade de carga da plataforma não seja respeitada, a queda deste equipamento poderá ocorrer. Nestes casos, os equipamentos mais seguros são, sem sombra de dúvida, os niveladores embutidos”, analisa Antonio Carlos Ziller, diretor comercial da CS Brasil (Fone: 31 3415.6154).

Ele ainda fornece algumas dicas para evitar estes acidentes. De acordo com Ziller, os niveladores de alta tecnologia são equipados com hastes de segurança que previnem a sua queda livre, tornando-os mais seguros. “Pode-se usar, também, uma trava que impeça a saída do caminhão antes que a operação seja completada. Esses equipamentos,



Os guia-rodas também garantem maior segurança na aproximação dos caminhões das plataformas



Vicchiate, da HBZ: entre os acidentes está a retirada do veículo sem levantar a plataforma

conhecidos como travas de carreta, trabalham em conjunto, interlocados com niveladores e portas, seguindo uma seqüência lógica e segura nas operações de carga/descarga”, completa o diretor comercial.

Valdecir Francisco Vicchiate, diretor da HBZ Suspensões a Ar e Plataformas (Fone: 11 4208.7170), também alinha uma série de acidentes nas plataformas niveladoras de docas: veículo retirado sem levantar a plataforma, provocando queda abrupta da mesa – para evitar, sempre elevar a mesa da plataforma antes de movimentar o veículo; carga deixada sobre a mesa da plataforma por longo período, provocando abaixamento da mesa e escorregamento da carga – para evitar, nunca deixar a carga sobre a plataforma por longo período, se a mesma não for dimensionada para tal.



José Marcos, da JM.Steger: acidentes também são provocados pela economia no dimensionamento das niveladoras

“Os acidentes mais comuns são provocados pela economia no seu dimensionamento – docas muito baixas – e pelo dimensionamento das niveladoras muito curto. Como estes acidentes podem ser evitados? Projetando as docas com 1.400 a 1.500 mm de altura e considerando o desnível máximo recomendável dos veículos de trânsito (desnível/comprimento) – empilhadeira a combustão 15%, empilhadeira elétrica 10%, transpaleta 7% e carrinho manual 5%”, ensina José Marcos, da JM.Steger.

Salgueiro Junior, da Marksell – MKS, comenta os acidentes mais comuns por tipo de equipamento. De acordo com ele, nos modelos de embutir na doca, os acidentes

NORMAS TÉCNICAS SÓ INTERNACIONAIS

São normas européias que parametrizam as dimensões e regulagens das plataformas niveladoras de docas para diferentes tipos de cargas e movimentação, altura entre os diversos tipos de veículos e layout de instalação da plataforma, informa Alexandra, da Cargomax, enquanto José Marcos, da JM.Steger, destaca que a ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas faz referência ao coeficiente de segurança de cargas, enquanto a CLT – Consolidação das Leis de Trabalho aborda a ergonomia.

“Aplicamos vários procedimentos da norma ABNT NM 267 – para elevadores hidráulicos de passageiro”, explica Gomes Neto, da Motam.

“Nos EUA e na Europa existem normas. Nos EUA, por exemplo, existe uma norma ANSI/LODEM MHH30.1-2000 quanto à prova de carga, para definir a capacidade de carga de um nivelador. Os sete maiores fabricantes de niveladores nos EUA se reuniram e definiram os critérios de teste para que os niveladores recebam esta certificação de capacidade de carga. É muito comum os niveladores apresentarem problemas após alguns anos de uso, como fadiga de soldas ou deformação do deck principal. A frequência de carga (numero de caminhões por dia) x a carga total (peso de empilhadeira + carga + operador) determina a capacidade de carga dinâmica do nivelador. Esta norma foi feita para proteção dos usuários ao evitar que os fabricantes adotem diferentes normas de classificação da capacidade”, completa Comini, da Rite Hite Latin America.



No Brasil ainda não existe norma específica da ABNT para a fabricação de plataformas

incluem lesões nos pés dos operadores por falta da proteção lateral para os pés, lesões no pessoal de manutenção por falta de barra de escora e lesões nas costas dos operadores, no caso das niveladoras mecânicas, por carga excessiva para acionamento do equipamento. Já nos modelos frontais à doca, ainda segundo o diretor da Marksell – MKS, os acidentes mais comuns incluem choque do veículo contra o equipamento e lesões nas costas dos operadores, no caso das niveladoras mecânicas, por carga excessiva para acionamento do equipamento. “Nas plataformas com acionamento manual, o esforço físico para levantá-las é maior, o que pode ocasionar dores lombares no operador. O movimento feito manualmente pode causar, também, ferimentos nos dedos ou mutilação dos mesmos”, esclarece Ildo José Kunz, da Saur Equipamentos (Fone: 55 3376.9300).

Outro que comenta os acidentes de forma detalhada é Comini, da Rite Hite Latin America.

Ele diz que as estatísticas mostram que 25% dos acidentes industriais ocorrem na área de movimentação e armazenagem. “Para evitar estes acidentes é necessário adotar um conjunto de medidas: dispositivos de segurança nos niveladores, como pernas



Kunz, da Saur: nas plataformas com acionamento manual, o esforço físico para levantá-las é maior

contra queda em modelos mecânicos, válvulas de retenção do fluxo de óleo em caso de partida prematura do caminhão, nos modelos hidráulicos, e pestana como barreira de proteção – infelizmente, no Brasil, estes itens ainda são ‘opcionais’, enquanto em outros produtos internacionais são itens de segurança obrigatório –; uso de equipamentos retentores de veículos nas docas de carga, para segurar o caminhão e prover sinalização de operação para motoristas e operadores de doca; adoção de procedimentos de operação que vão desde o simples (e quase sempre ineficaz) uso de calço de rodas até retenção da chave de ignição do caminhão (key control) – vale lembrar que mesmo retendo a chave existem inúmeros acidentes quando se faz a carga somente com o reboque, sem o cavalo, prática cada vez mais freqüente no Brasil.”

A melhor opção para o transporte de cargas de alto valor

A Linex conta com a mais alta tecnologia para oferecer segurança e agilidade no transporte de cargas de alto valor agregado

Atendendo todo o estado de São Paulo através de distribuição rodoviária e presente em mais de 100 aeroportos do país, a Linex garante alta qualidade de atendimento aos setores farmacêutico, cosmético, correlatos, telefonia móvel, eletro-eletrônico, automobilístico e outros.



- ▶ frota 100% rastreada
- ▶ sistema de emissão remota **Linex Local®**
- ▶ rastreabilidade total das encomendas
- ▶ sistema de segurança de última geração

Luis Humberto Ribeiro, da Zeloso Indústria e Comércio (Fone: 11 3694.6000), também comenta que, normalmente, é na manobra de aproximação do caminhão e no erro no seu posicionamento que acontecem os acidentes. Nestes casos, ele sugere a instalação de sistemas de sensores com avisos sonoros e luminosos para orientação na aproximação. Ainda segundo Ribeiro, a falta de manutenção envolvendo troca de óleo, bombas etc., constitui outra fonte de acidentes.

“Os acidentes em geral são causados por descuidos do pessoal que, apesar do treinamento, na hora do rush dá mais importância à velocidade do que aos procedimentos. Na maioria das vezes, o acidente acontece ao encostar o caminhão ou na hora da saída, pois geralmente isto ocorre com o auxílio de uma pessoa externa que fica indicando se o veículo está próximo e reto em relação às docas, e na hora da saída é necessário que o trabalho tenha terminado e, no caso das docas, em que uma parte do piso se apóia no piso do caminhão, é necessário que esta parte esteja erguida”, avalia, por sua vez, Francisco Sales Gomes Neto, diretor da Motam Indústria de Máquinas e Equipamentos (Fone: 41 3344.6000).



Normalmente, é na manobra de aproximação do caminhão e no erro no seu posicionamento que acontecem os acidentes

Não uso e conseqüências

Acidentes à parte, quais as conseqüências do não uso das plataformas em um local que as requeira?

A diretora da Cargomax lembra que algumas conseqüências são: aumento do risco de dano em materiais durante a movimentação e risco com acidente pessoal, necessidade de um maior número

de pessoas para operação de carga e descarga e um aumento considerável de tempo do veículo parado.

Ziller, da CS Brasil, acrescenta outras: impossibilidade de carregar ou descarregar alguma carga, devido à sua dimensão e/ou peso; lentidão no processo carga/descarga, usando operários para fazê-lo manualmente, gerando grande desperdício de tempo; problema físico, especialmente na

região lombar, do operador; risco de estragar ou, até mesmo, perder uma carga em razão das condições climáticas e do tempo que a mesma ficará exposta, por exemplo, à chuva, ao sol ou à umidade.

A lista de Salgueiro Junior, da Marksell – MKS, ainda inclui aumento nas avarias nas cargas e equipamentos para carga/descarga e maior número de acidentes de trabalho, com maior número de dias de afastamento.

“Eu diria que a principal conseqüência é a falta de produtividade na carga/descarga e aumento do custo logístico, ou seja, perda de competitividade”, salienta Comini, da Rite Hite Latin America.

Gomes Neto, da Motam, também aponta uma conseqüência do não uso das plataformas em um local que as requeira: mais uso de equipamentos como empilhadeiras e paletesiras, pelo fato de se ter de descarregar a mercadoria no pátio e depois carregá-la para o armazém.

“A maior conseqüência é a grande dificuldade em descarregar e carregar, sendo o operador obrigado a esforço físico contraproducente ou uso de empilhadeiras, talhas etc., quando a segurança e a produtividade podem ser prejudicadas”, completa Ribeiro, da Zeloso. ●



Expositores da Expo Logística

A Abrange Logística (Fone: 19 2106.8100) oferece soluções de logística integrada a seus clientes, desde a coleta da matéria-prima, expedição do produto acabado, até a sua entrega ao consumidor final.

“Atualmente estamos presentes com operações logísticas em 11 estados brasileiros e temos como estratégia de crescimento estar em todo território a médio prazo, oferecendo serviços como: armazenagem, operação de logística in-house, locação, compra e venda de empilhadeiras, logística de feiras e eventos, gerenciamento do transporte e distribuição, gestão de estoques, realização e auditoria de inventários, recuperação de inventários, montagem de kits e projetos logísticos personalizados”, diz Frederico Pársia, gestor comercial da empresa.

A Gefco Logística do Brasil

(Fone: 21 2103.8193) anunciou a criação de um novo hub, em Guarulhos, SP. O investimento foi noticiado pelo novo diretor geral da empresa, Paul-Henri Fréret. Segundo ele, o hub terá 5.000 m² e prestará serviços tanto para o modal marítimo, quanto para o rodoviário. A expectativa é que a área esteja alfândegada neste mês de agosto e a escolha do local foi feita porque Guarulhos fica entre a fábrica da Peugeot em Porto Real, RJ, e São Paulo, principal mercado da companhia automotiva. A empresa também deve lançar um novo armazém para automóveis em Pavuna, RJ, com cerca de 34.000 m² de área para cerca de 1.500 veículos e processos automatizados para gestão de estoque.

Soluções em Armazenagem



Porta palete



Rack aramado

PORTA PALETE

- convencional
- drive in
- drive thru
- push back

TUBULARES

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

RACKS

- GP10
- aramados
- especiais

PALETE DE AÇO



Para maiores informações:

Fone/Fax: (11) 4645-0909

e-mail: comercial@savik.com.br

www.savik.com.br

A **Brasilmaxi** (Fone: 11 6889.6100) tem um plano agressivo de investimentos para o decorrer de 2008. Serão direcionados em torno de R\$ 12 milhões para abertura de novas filiais, TI e ampliação dos armazéns. A frota da empresa também será ampliada com a compra de 16 cavalos e 32 carretas, o que totalizará 180 veículos. Os investimentos, segundo Álvaro Fagundes Jr, gerente de Desenvolvimento de Negócios e Marketing, ocorre em razão do crescimento nos negócios da Brasilmaxi. Em 2007, a empresa encerrou com um faturamento de R\$ 45 milhões. E para 2008, a previsão é de um crescimento de 30%, o que totalizará R\$ 60 milhões. Para acompanhar o incremento do setor, a empresa está em fase final para a inauguração do Recinto Especial de Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex) em São Paulo – que terá 75.000 m² de área e aumentará a movimentação de contêineres em 50%, que hoje é de 1,750 mil por mês. Agora no mês de agosto, a empresa inaugura a filial de Vitória, ES. Serão 1.000 m² de área para realizar, principalmente, cross-docking. A Brasilmaxi aumentou ainda a área do terminal do Rio de Janeiro, com o aluguel de mais um armazém, totalizando 10.000 m². Em Itapevi, SP, a empresa também realizou novos investimentos. Com o aluguel de uma área de 12.000 m², o CD passará a ter 22.000 m² destinados à armazenagem. Para o decorrer do ano, está previsto ampliar a atuação com a abertura de filiais em Belo Horizonte, MG, e Goiânia, GO.

Contrate transportes com segurança e economia.





GKOfrete

O sistema líder para quem contrata fretes

Facilidade no cálculo do frete para conferências e simulações
 Acompanhamento de entregas e ocorrências
 Avaliação da qualidade nos serviços de transporte de terceiros
 Compatível com a maioria dos gerenciadores de banco de dados
 Integração com sistemas corporativos e com transportadoras
 Uso de recursos de correio eletrônico e WEB
 Geração de dados contábeis e fiscais dos fretes
 Relatórios e gráficos para as áreas operacionais e gerenciais

"O ganho com o uso do GKO FRETE não se limita a redução de custos, mas se estende também ao controle e a capacidade de planejamento dos transportes."

Luciene Araújo
Analista de Logística de BIC

GKO FRETE: sua empresa em boas companhias.



Agende já uma demonstração sem compromisso!



(21) 2533 3583 info@gko.com.br www.gko.com.br

Retrak® eficiência a baixo custo!



A Retrak Rental disponibiliza ao mercado mais de 1.000 equipamentos entre empilhadeiras, paleteiras e plataformas de trabalho aéreo.

Entre em contato e conheça os nossos produtos!







•(11) 6431-6464 •www.retrak.com.br



Equipamentos

ANFIR vê setor de implementos rodoviários com otimismo

No início deste ano, a diretoria da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários – ANFIR (Fone: 11 6972.5561) anunciou uma projeção de crescimento de 10% para o setor em 2008. No entanto, passado o primeiro semestre do ano, alguns fatores levaram a entidade a crer que as perspectivas são mais otimistas do que as projetadas anteriormente.

Segundo Rafael Wolf Campos, presidente da Associação, o aquecimento dos segmentos do agronegócio, construção civil e mineração influenciou consideravelmente nas vendas de implementos rodoviários no país e fez com que a expectativa de crescimento, que agora está na casa dos 15%, possa chegar a 20% no final do ano.



De acordo com ele, só no período de janeiro a junho de 2008, o mercado interno de reboques e semi-reboques vendeu 39,94% a mais do que no período correspondente em 2007. Foram 27.398 unidades comercializadas neste ano, contra 19.579 no primeiro semestre no ano anterior. Para se ter idéia da importância destes números, basta constatar que de

2006 para 2007 o setor cresceu 37,3%, o que representou o recorde na história do setor. A entidade ainda informa que as vendas de carroceria sobre chassis também surpreenderam e fecharam o semestre com 31.939 unidades emplacadas, mostrando um desempenho 36,41% superior em relação a igual período do ano passado.

Para o diretor-executivo da entidade, Mário Rinaldi, além dos setores do agronegócio, os recursos do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento também têm grande importância nestes números

extremamente positivos.

Ele comenta que no último semestre a indústria trabalhou no pico de sua capacidade, mas tranquiliza explicando o quadro atual: “calculamos que houve um aumento de 30% da capacidade produtiva do setor, o que já é suficiente para atender à demanda deste ano”. Ainda nesta linha de raciocínio, Rinaldi comenta que mesmo que não houvesse mais investimentos em produção em 2008, a capacidade atual já daria conta de atender à demanda até mesmo do início de 2009.

A ANFIR prevê que com o aumento do preço da matéria-prima

e conseqüente aumento do preço final dos produtos, o faturamento do setor também deverá ter um crescimento na casa dos 20% neste ano. Rinaldi ainda complementa falando sobre as expectativas para os próximos anos: “não vemos mais o Brasil como aquele país de altos e baixos. Acreditamos que nos próximos cinco anos o nosso mercado irá, no mínimo, acompanhar o crescimento do PIB do país, alcançando em média 5% ao ano”, diz.

Para Campos, se o mercado continuar aquecido e não houver nenhuma grande mudança no cenário macroeconômico do país, há, também, a possibilidade de mais investimentos por parte das indústrias para já preparar o setor para 2009. Ele lamenta apenas o problema da falta da mão-de-obra especializada, principalmente de soldadores, nas linhas de produção. Segundo Rinaldi, cerca de 90% da demanda atual no setor é representada por soldadores. Desta forma, de acordo com o diretor-executivo, as empresas estão tendo que formar estes profissionais.

Os representantes do setor de implementos falam, também, sobre os resultados atingidos até então e as perspectivas para o mercado externo. Segundo dados da ANFIR, os primeiros cinco meses do ano acusaram um aumento de 26,48% nos volumes exportados em relação a igual período de 2007. Foram exportadas 2.813 unidades em 2008, contra 2.224 no ano anterior.

Hoje, de acordo com o diretor-executivo, 50% dos produtos exportados pelo Brasil têm como destino o Mercosul, mas as exportações para a África também estão crescendo e já representam cerca de 30%, ao passo que o Oriente Médio importa cerca de 20% destes produtos.

Enquanto isso, Campos se mostra preocupado com uma ameaça, que diz já estar incomodando de alguma forma: “alguns países do Mercosul estão importando produtos da China, por exemplo, que têm uma qualidade inferior aos nossos, mas, mesmo assim, têm atrapalhado nossas exportações e já constituem uma ameaça”, afirma.

Porém, para tranquilizar o mercado brasileiro, o presidente da ANFIR garante que há como lidar com este tipo de concorrência: “há algumas barreiras naturais contra este tipo de negócio, como a exigência de alguns padrões que obrigatoriamente acabam aproximando os preços destes produtos de fora aos que fabricamos por aqui, como o atendimento pós-vendas, por exemplo”, conclui. ●



Capacidade produtiva aumentou 30%

baterias
EnerSystem **tracionárias**

Lançamento Oficial na Movimat 2008




Aplicações:

- Empilhadeiras, Paleteiras e Rebocadores
- Veículos elétricos em geral
- Equipamentos de movimentação em aeroportos

Bateria de Fabricação própria
Certificação ISO 9000
Baterias com maior tempo de duração
Manutenção corretiva e preventiva

Fabricação própria

Com tecnologia **EnerSys**

Distribuidor autorizado:





EV-GOLFCART



ENERSYSTEM DO BRASIL LTDA.
R. da Lagoa, 175 - Cumbica - CEP: 0732-152 - Guarulhos - SP
Tel.: (11) 6412-7522 Fax: (11) 6481-4019
Vendas: tracao@br.enersystem.com

www.enersystem.com.br

Tecnologia da informação

Coletor de dados na Bridgestone

Diante da necessidade de aprimorar a operação logística de sua fábrica inaugurada em 2007, em Camaçari, BA, a Bridgestone Firestone (Fone: 0800 0161718) está utilizando o coletor de dados Dolphin 9550, da Honeywell Imaging and Mobility.

O equipamento é formado por um computador, uma câmera digital e um rádio triplo que transmitem dados e voz em ambientes WAN, LAN e PAN. Possui, também, uma pistola integrada para facilitar as leituras intensivas de códigos de barra e sistema de radiofrequência para rodar o sistema SAP.

De acordo com Ary Gouvêa, diretor de negócios da Honeywell, este equipamento adotado pela fabricante de pneus pode ser utilizado em processos de logística e transporte, além de controle de material e estoque. "Ele pode capturar, codificar, decodificar e processar assinaturas, fotografias e imagens dos mais diversos tipos, além de ler códigos de barras e 2D", explica.

A coordenadora de TI da Bridgestone, Elaine Veloso, revela que com a implementação deste coletor, a empresa tem conseguido agilidade na obtenção dos dados do processo em tempo real, garantindo, assim, que os processos possam ser controlados e monitorados facilmente, utilizando a tecnologia *wireless*. "Controlamos o processo desde o recebimento da matéria-prima até a disponibilidade do produto final", comenta.

Ela ressalta que, no caso da Bridgestone Bahia, por ser uma fábrica nova, o processo já foi iniciado utilizando este modelo de equipamento, mas nos casos em que a Bridgestone não possuía coletores, os processos não podiam ser controlados em tempo real, dando margem a divergências de dados, por ser preciso fazer o controle por *input* de dados. "Por isso, outras plantas Bridgestone já estão aderindo ao mesmo modelo de equipamento utilizado em Camaçari, na implementação de novos projetos", revela a coordenadora de TI.

Ainda de acordo com Elaine, no chão da fábrica o coletor de dados é utilizado no recebimento de materiais, transferência de matéria-prima, preparação e



O equipamento transmite dados e voz em ambientes WAN, LAN e PAN

validação de componentes – além de ser aproveitado na confecção de inventários em todas as áreas, bem como nos processos de paletização do produto final. "Temos uma automação muito grande nesta planta", completa. ●

Operações logísticas

Dex Log quer crescer no segmento de logística in-house

Com apenas quatro anos de existência, a Dex Log (11 4612.5050), administrada por Roberto Dexheimer, que atua há mais de 25 anos na área de transporte e logística, está buscando seu espaço entre as empresas que executam operações logísticas in-house.

Atualmente, a empresa está instalada em um CD próprio, em Caieiras, SP, próximo ao Rodoanel, em uma área de 15.633 m², onde oferece serviços de armazenagem – utilizando WMS próprio –, montagem de paletes, embalagem e reembalagem, cross docking, gestão de inventários e de transportes. "Executamos operações logística in-house, desenvolvendo atividades como recebimento, movimentação, separação, logística reversa, impressão e colocação de etiquetas, ou quaisquer outros serviços em atendimento à necessidade do cliente no seu CD", conta Dexheimer.



Previsão é finalizar 2008 com um crescimento acima dos 90%

Além de ter sua própria estrutura, a Dex Log vem atuando, desde 2006, dentro dos dois CDs da rede Dia Brasil, em Guarulhos, SP, e Osasco, na Grande São Paulo. "Nesta operação estão envolvidos mais de 80 funcionários. Com a criação da Dex Cargo – divisão de transportes rodoviários que inauguramos recentemente – a empresa passou a executar,

também, os serviços de transferência entre as lojas do Dia Brasil", revela o diretor.

Para a criação desta nova divisão, Dexheimer conta, ainda, que foram adquiridos oito caminhões Mercedes 2425 e 2428 - ATEGO modelo 2008, todos com baú refrigerado, plataforma

hidráulica e rastreador satelital, que possibilitam o aumento na gama de serviços oferecidos pela empresa.

O executivo informa que está iniciando uma nova operação de logística in-house em outra grande rede nacional – que prefere não revelar – e acredita que isso certamente consolidará o nome Dex Log no mercado de operadores logísticos. "Em 2007, tivemos um crescimento de 64% em relação ao ano anterior. Nossa previsão é finalizar 2008 com um crescimento acima dos 90%", conclui. ●

CONFIABILIDADE. POTÊNCIA. TECNOLOGIA AVANÇADA.



25D-7
Diesel / Capacidade de carga: 2.500 Kg
Tipo de Motor: KUBOTA V3300
Velocidade: 18,9 Km/h



25L-7
Gás / Capacidade de carga: 2.500 Kg
Tipo de Motor: Hyundai Beta
Velocidade: 20,6 Km/h



HBF20C-7
Elétrica / 48V - 36V
Capacidade de carga: 2.000 Kg
Velocidade: 48V = 17 km/h / 36V = 12,4 km/h

■ BMC/CONEXPORE: (11) 2162-1449
www.bmc-online.com.br

■ CRAWMAG: (16) 3951-1240

■ DELTA MÁQUINAS: (91) 3245-8845

■ GUEDES EQUIPAMENTOS: (48) 3285-8550

■ LIFTCOM: (11) 3729-2822

■ LP GABOR: (21) 2270-7834

■ NIMAG: (49) 3361-4700

■ MARCONI: (65) 3665-1333

■ MEPAR: (43) 3326-4693

■ TECNOMAC: (11) 2633-4000

■ VENEZA MÁQUINAS: (81) 3471 1005

DISTRIBUIDOR MASTER

BMC
SUAZ MÁQUINAS E SERVIÇOS

Global Leader

HYUNDAI
HEAVY INDUSTRIES CO.,LTD.

Nós construímos um futuro melhor.

Tecnologia da informação

OFSolution desenvolve bunker de defesa para redes WiFi

Tem se tornado comum as empresas de logística e transporte utilizarem avançados recursos tecnológicos em suas operações, como a comunicação móvel através de redes WiFi, que envolvem PDAs, laptops, smartphones, etc.

Mas, nem sempre os sistemas são totalmente seguros, segundo a OFSolution Sistemas (Fone: 11 6591.3111) que, em parceria com a Newbury Networks, empresa norte-americana, está lançando uma família de produtos que combinam hardware e software, criando um bunker de defesa e rastreamento dentro da rede WiFi interna.

Segundo a empresa, em uma rede deste tipo, quanto maior é o perímetro utilizado, maiores as chances de ocorrerem problemas de segurança. "A necessidade deste controle tem levado empresas transportadoras a

buscarem soluções de TI que possibilitem monitorar a movimentação de suas equipes e evitar que, através de um dispositivo não-autorizado, do outro lado da rua, por exemplo, venham a ser acessadas informações e aplicações vitais da empresa", explica o diretor de Tecnologia da Informação, Eric Franceschet.

De acordo com ele, além das equipes internas que se locomovem de uma sala para outra carregando seus equipamentos WiFi para a realização de reuniões

e tarefas diversas, nas transportadoras, as equipes externas, incluindo os motoristas e o pessoal de apoio, também fazem uso destes dispositivos para se conectarem à rede wireless quando necessitam atualizar seus dados.

Por isso, a empresa de sistemas desenvolveu uma solução que bloqueia qualquer tentativa de acesso à rede dentro do perímetro definido. "A idéia proposta pelo bunker é associar a proteção de informações provida pelo sistema àquelas construções da Segunda

Guerra Mundial feitas pelos alemães, para assegurar seus pertences e pessoas dentro de um ambiente altamente seguro e inviolável", compara Eric, que alerta: "apesar de os líderes de mercado no setor de logística e transportes terem noção da existência do sistema, nenhuma empresa brasileira do setor o está utilizando".

Já para o diretor-geral da OFSolution, Odair Franceschet, o lançamento da linha Newbury Networks para o mercado de

transportadoras visa oferecer uma tecnologia de alta precisão e baixa latência na identificação, monitoramento e bloqueio de dispositivos dentro de um ambiente wireless (WLAN), além da elevada capacidade no rastreamento de qualquer tentativa de acesso não identificado à rede WiFi.

Eric explica que mesmo com criptografias de alta performance, as transportadoras não estão 100% protegidas, já que estes códigos são totalmente passíveis de quebra, tornando as empresas vulneráveis a roubo de dados, por exemplo. "Além disso, elas não obtêm a capacidade de rastrear e identificar os itens de seus armazéns e de seus escritórios, desencadeando problemas no processo logístico", complementa o executivo, orientando que a finalidade deste sistema é prover rastreamento de bens e pessoas. "A implementação é feita a partir da rede wireless instalada no local. Os access points são calibrados para cada localidade através de notebooks e do próprio sistema. A partir daí, o administrador irá definir as políticas de segurança para cada ponto", diz.

De acordo com ele, através das localidades informadas pelo sistema, o firewall bloqueia ou libera o acesso à rede, garantindo a segurança das informações transmitidas. Ainda segundo o executivo de TI da OFSolution, com o Bunker de defesa, toda a empresa e seus pertences ficam centrados em um único sistema, facilitando auditorias, logística, gestão de pessoas, prevenção de roubos e furtos, gerenciamento remoto, alta escalabilidade e interface intuitiva.

Por fim, Eric revela que a Vertex Pharmaceuticals, empresa do ramo farmacêutico especializada no desenvolvimento de drogas para doenças graves localizada em San Diego, EUA, o MCA Hospital, um dos maiores hospitais dos Países Baixos, e a Força Aérea Americana já utilizam este sistema, que está chegando agora ao Brasil. ●



A solução bloqueia qualquer tentativa de acesso à rede dentro do perímetro definido



Procurando soluções em armazenagem para sua empresa?



A Fermad tem!

A Fermad oferece os melhores produtos e serviços para logística.

11- 4972-3255 | 4972-1804

Visite nosso NOVO site em www.fermad.com.br

FERMAD
produtos e serviços para logística

Supermercados**Wal-Mart:
crescimento
também
graças à
logística**

No ano passado, o Wal-Mart Brasil atingiu um faturamento bruto superior a R\$ 15 bilhões de reais, o que representa um crescimento de 16,2% em relação a 2006. "Estamos muito satisfeitos com estes resultados. Eles evidenciam que com as mesmas lojas tivemos um crescimento fantástico e bem acima do mercado", comenta Héctor Núñez, presidente e CEO da empresa.

Para o diretor de transportes, José Altschuller, a logística teve uma contribuição muito importante para que a rede alcançasse estes números, fazendo chegar os produtos certos na quantidade exata, cumprindo os prazos, atendendo às necessidades do consumidor e, também, suportando o crescimento da empresa nas aberturas de lojas nos diversos formatos.

"Como não fizemos aquisições em 2007, estes dados refletem, na prática, o crescimento das lojas existentes, principalmente se considerarmos que 85% das novas lojas inauguradas (19 unidades) foram abertas apenas no último trimestre do ano", opina Núñez, informando, ainda, que foram gerados 4,5 mil empregos no ano passado.

De acordo com o diretor de transportes, a empresa alavancou as melhores práticas para cada formato de loja por meio de melhorias de processos, sistemas e gestão de pessoas. "O desafio, para 2008, está no desenvolvimento da malha logística, que permitirá atender as 36 novas unidades a serem abertas este ano, com um investimento total previsto de R\$ 1 bilhão." ●

Saber exatamente o quanto sua empresa vai gastar não é previsão, é LOCAÇÃO.

Com o sistema de locação de transpaletes Disktrans você não gasta nada mais que a mensalidade. Custo zero de manutenção e de peças de reposição. Confira!



WWW

Confira todas as vantagens da nossa locação no site www.disktrans.com.br

Unidades DISKTRANS:

- São Paulo: Tel. 11.3621.9344
- Ribeirão Preto: Tel. 16.3951.7181
- Belo Horizonte: Tel. 31.3911.5655
- Rio de Janeiro: Tel. 21.2781.3255
- Nordeste: Tel. 81.3343.7782
- Em breve Porto Alegre



www.disktrans.com.br

DiskTRANS
LOCAÇÃO DE TRANSPALETES

nosso trabalho é poupar o seu.

Armazenagem e transporte

Proteções e segurança são fundamentais para evitar riscos

O processo logístico, seja na armazenagem ou durante o transporte de cargas, pode ser cheio de imprevistos e situações que ofereçam riscos à integridade dos produtos envolvidos e, até mesmo, aos operadores, CDs e equipamentos das empresas – estamos falando dos acidentes. Outra preocupação é o alto índice de roubo de cargas nas rodovias e, também, dentro de Centros de Distribuição.

Com base nestes aspectos que atormentam as transportadoras, empresas como a Travema (Fone: 11 3831.8911), na área de desenvolvimento de produtos de proteção e segurança para cargas, e a GV Risco (Fone: 11 5097.3950), que faz gerenciamento de risco de atividades de transportes de cargas e segurança de instalações de grandes operadores, desenvolveram alternativas para evitar alguns riscos nesta área.

Protegendo armazéns

Para solucionar problemas como os possíveis atritos, devido à fragilidade de alguns produtos, e evitar impactos entre veículos e estruturas, a Travema, fundada em 1986, dedica-se à produção de proteções, como as de docas niveladoras e docas secas, proteções de porta-paletes, drive-in e outras estruturas de armazenagem que visam proporcionar segurança e integridade das movimentações dentro dos armazéns.

Segundo Alberto Magno Mielli, diretor da empresa, para as operações de carga e descarga em docas niveladoras, foi desenvolvida uma estrutura tubular com fixação lateral e suportes introduzidos no solo, com a finalidade de facilitar o estacionamento sem que sejam atingidos os mecanismos niveladores, não danificando seus



São vários os tipos de proteção

conjuntos hidráulicos. Ele conta que a Travema também desenvolve as proteções para docas niveladoras e docas secas, que são módulos em borracha vulcanizada, com um aditivo anti-UV, que têm a finalidade de evitar gastos com alvenaria, impossibilitando o choque direto entre caminhões e a estrutura predial.

Ainda com o intuito de proteger os sistemas de armazenagem, a empresa dispõe de uma completa linha de proteções que inclui protetores de porta-paletes, trilhos-guias, guard-rails laminados ou tubulares e guarda-corpos que, além de conterem impactos, desviam a trajetória das empilhadeiras, impedindo danos e acidentes, preservando a integridade da operação logística.

“Com relação ao transporte de cargas paletizadas, a Travema desenvolve sistemas de travamento dos paletes nos caminhões baú, evitando acidentes pela movimentação deles durante o transporte”, destaca o diretor, referindo-se às barras metálicas com sistema universal de encaixe e travas, destinadas à contenção de cargas paletizadas em operações de arranque e frenagem.

Já para a questão de proteção contra roubos, uma vez que 40% dos roubos de carga registrados

acontecem dentro dos CDs, segundo Mielli, a empresa apresenta os dilaceradores de pneus, que podem ser configurados como lombadas – que obrigam a redução da velocidade do veículo – ou como fossos, que ficam no nível do piso. Este sistema consiste em uma estrutura metálica dotada de facas que, quando acionadas, ficam expostas para cortar os pneus do veículo que estiver passando. “O sistema é comandado por PLC (Programador Lógico Controlável) e permite a integração a outros sistemas, como semáforo, cancelas e alarmes, entre outros, além de qualquer tipo de controle de acesso, como cartões magnéticos, controles biométricos, etc.”, explica o executivo.

Por fim, Mielli revela que a botoeira de controle primário deste sistema fica na guarita e que, por isso, foi criado um botão de pânico que geralmente fica na célula de segurança do local. “Depois de acionado, torna-se impossível desativar o sistema na guarita”, garante, destacando que isso atrapalha a ação do bandido.

Segurança no transporte de cargas

Enquanto a Travema tem como foco a produção de proteções e estruturas que garantem a segurança dentro dos armazéns, o Grupo GV Risco mantém sua atuação voltada para o desenvolvimento e a execução de projetos técnicos operacionais de segurança em transporte de cargas e logística, atendendo a diversos segmentos da cadeia produtiva no país.

De acordo com o diretor geral da holding, Vitor Hugo Ludwig, o crescimento do modal rodoviário nos últimos anos foi da ordem de 40% e os investimentos na conservação e expansão das rodovias brasileiras não acompanharam este índice. Para ele, aliado a estes fatos, o aumento significativo dos índices de roubo de cargas e acidentes, facilitados pela ausência de fiscalização efetiva dos órgãos responsáveis e manutenção incompatível com o fluxo de veículos, são agravantes para a falta de segurança no transporte de cargas.

“As dimensões continentais de nosso país e a concentração da movimentação de cargas através do modal rodoviário também agravam o problema. Isto afeta diretamente toda a cadeia de transportes, através da elevação de custos de mercadoria, frete etc., comprometem os prazos de entrega e geram gastos adicionais com a manutenção dos veículos”, opina.

Segundo Ludwig, em função deste cenário, as transportadoras e

Maximizando
espaços,
criando
soluções.

Bertolini.

SISTEMAS DE ARMazenagem

Rua Carlos Dreher Neto, 890
Bento Gonçalves/RS
Fone (54) 2102.4999
Fax (54) 3452.5313
www.bertolini.com.br
armazenagem@bertolini.com.br



Drive-in Dinâmico

os operadores logísticos estão sendo obrigados a investir em gerenciamento de risco visando reduzir os prejuízos envolvidos na operação de transporte de cargas, com o conseqüente repasse dos custos para o consumidor final.

Para poder transportar cargas de alto valor agregado, muito visadas pelo mercado negro e que constantemente são alvos de quadrilhas de roubo de cargas, o diretor geral diz que as empresas de transporte devem contratar gerenciadoras de risco, encarregadas de monitorar os veículos em deslocamento, definir o planejamento das viagens, bem como desencadear os planos de contingenciamento nas situações de emergência. Nesse sentido, a GV Risco presta serviços diretos a grandes embarcadores, operadores logísticos e transportadores.

Ludwig conta que a empresa desenvolve projetos e planos de gerenciamento de risco voltados para atender às peculiaridades das operações de cada cliente; faz o cadastro de todas as pessoas envolvidas diretamente com as operações; cuida do monitoramento e rastreamento dos veículos que realizam o transporte das cargas; e elabora planejamentos de viagem, além de fazer o reconhecimento de rotas e pontos de apoio ao longo dos diferentes itinerários.

Além disso, a gerenciadora trata do acionamento dos órgãos de segurança pública para apoio em situações de emergências ao longo do percurso e dispõe de fornecimento on-line de informações de natureza logística para o cliente, através da *web*, constando a posição atualizada do veículo, previsão de chegada no cliente e obtenção de relatórios diversos, de acordo com as necessidades apresentadas.


Ludwig acredita que para garantir a segurança e evitar riscos com a carga transportada é preciso aliar a aplicação intensiva do conjunto de ferramentas de gerenciamento de riscos: "perfil da mão-de-obra envolvida no transporte, condições do veículo transportador, verificação do tipo e funcionamento de equipamento rastreador e seus periféricos, definição de rotas, reconhecimento de pontos de parada e pontos de apoio; monitoramento e rastreamento de veículos, mapeamento das áreas de risco, ocorrências, mercadorias visadas e do *modus operandi* das quadrilhas especializadas em roubos desta natureza", cita, salientando que é essencial realizar este trabalho sempre de maneira pró-ativa. ●

CTMS


A SOLUÇÃO DEFINITIVA PARA A GESTÃO DE FRETES

- Pagamento **único e correto** do frete e **redução** nos custos dos transportes através da carga e conferência **automatizada** das cobranças.
- Configuração **flexível** das tabelas de fretes permitindo **gerenciar** diversas operações, eventos e tipos de transporte.
- Acompanhamento das **ocorrências e prazos** de entrega, além de **simulações e estatísticas** de fretes.
- Portal para a **troca eletrônica** de informações e **inter-operação** com as Transportadoras.
- Solução totalmente **Web**, utilizada por **grandes** empresas, **integrada** aos principais Sistemas de Gestão (ERP's).

Contate-nos para uma apresentação detalhada de nossa solução



Trust Consultores & Associados
 (55 11) 3055-1711
www.trust.com.br ctms@trust.com.br



CONFIANÇA POR MILHARES DE HORAS

Para disponibilizar às empresas brasileiras a mais avançada tecnologia em pneus e superelásticos industriais, a Trelleborg veio de muito longe: suas operações começaram na Suécia, em 1905, somando mais de 100 anos de experiência nessa área.

Com o bom desempenho e a durabilidade dos pneus Trelleborg, a sua empresa vai muito mais longe.



Bergougan Não manchante Mastersolid Orca T 900 T 800 SR 880 e 500





TRELLEBORG

Trelleborg do Brasil Ltda.
 Leopoldo Paalosta - SP: Av. Lázaro Brígido Dutra, 700 - (14) 3269 3600 • São Paulo - SP: Rua Manoel Cherem, 319 - (11) 5035 1353
www.trelleborg.com

Caminhões

Allison lança transmissão automática e mostra resultado nos portos

Para demonstrar como diminuir o tempo de espera e aumentar a produtividade nas operações de carga e descarga nos portos, a Allison Transmission (Fone: 11 5633.2599), recentemente, reuniu a imprensa e alguns clientes para apresentar a transmissão automática Allison 3000, utilizada nos caminhões VW 17-250E.

Em evento realizado no Campo de Provas da Pirelli, em Sumaré, SP, a empresa norte-americana, que tem uma planta em Santo Amaro, São Paulo, SP, além de 10 distribuidores na América Latina, explicou as vantagens alcançadas com a aplicação da transmissão automática nos veículos que movimentam contêineres nos portos, como produtividade e agilidade.

Considerando que o transporte marítimo é de fundamental importância para as relações comerciais no mundo, o gerente



“A aceleração do caminhão com transmissão automática é muito maior”

nacional de vendas da Allison, Carlos Augusto Roma, apontou que um navio parado custa de 40 a 50 mil dólares por dia. Por isso, é inexorável que os portos brasileiros operem com novas tecnologias para poder atuar no mesmo nível dos portos asiáticos, por exemplo.

Ele explicou que a transmissão ininterrupta de potência e torque proporciona rápida aceleração, mesmo em pontos que tenham

rampa, o que ficou nítido aos olhos de quem assistia à apresentação feita por um veículo com transmissão automática e 250 cv de potência e outro do mesmo peso, mas com 320 cv e transmissão manual. “A aceleração do caminhão com transmissão automática é muito maior. Isto, para as operações portuárias, traz muito mais resultado”, comentou Roma, lembrando que se colocados lado a lado para uma disputa de velocidade em um grande percurso, o veículo de maior potência ganharia, mesmo sendo manual. “O que realmente importa na operação nos portos é a aceleração”, justificou.

De acordo com o gerente de vendas, a transmissão automática aumenta a vida útil do motor porque permite que ele trabalhe sempre nos parâmetros das melhores transmissões, necessitando de menos intervenções para manutenção. Além disso, elimina as trocas de embreagens, cardãs e eixos

traseiros. “Através do sistema planetário, todas as marchas já estão engatadas, o que dá uma velocidade maior. Este é o segredo da agilidade, mesmo com menor potência do veículo”, revelou.

Ainda segundo Roma, a transmissão automática, que gera 15% de acréscimo de produtividade, oferece a possibilidade de controlar a velocidade máxima e, também, faz com que o motorista tenha mais precisão no desempenho de sua função, já que pode manter as duas mãos no volante, evitando acidentes e ganhando em produtividade, permitindo que muito mais TEUs sejam descarregados por hora.

Por último, o representante da Allison informou que em alguns portos brasileiros, como Santos Brasil, Tecon Salvador e outros, já há por volta de 60 caminhões operando com transmissões automáticas desenvolvidas pela empresa de Indianápolis, EUA. ●



Expositores da Expo Logística



A Solaris Brasil (Fone: 11 2173.8685) é

especializada na locação de equipamentos. Um

dos destaques é a plataforma para trabalhos em alturas Toucan, com facilidade de circulação em locais estreitos, elevação de 5 a 10 m, mesa giratória que facilita o acesso a duas filas de prateleiras sem a necessidade de descer o equipamento e pneus que não marcam o piso.

A empresa também loca grupos geradores para suprir a falta de energia tanto em emergências como fonte principal, e plataformas tipo tesoura série ES, elétricas, que atingem alturas de até 10 m e possuem a plataforma do operador em alumínio. Estão disponíveis mais de 15 modelos de plataformas tipo tesoura, que alcançam até 15 m de altura e possuem capacidade de carga de até 680 kg. Segundo a empresa, são dirigíveis em qualquer estágio de elevação.

MOVILOG
Inteligência em movimentação logística

A peça do seu **sucesso**
Locação • Compra • Venda • Manutenção

A Movilog comemora cinco anos de atuação no mercado de empilhadeiras. E é a sua parceira para vencer os desafios logísticos.

11 2207.4547
comercial@movilog.com.br
www.movilog.com.br

A **Julio Simões** (Fone: 11 4795.7000) mantém sua liderança como a maior empresa de transporte e logística rodoviária do país, segundo a última edição "Melhores & Maiores" da revista **Exame** (Editora Abril), publicada no mês de julho último. Das dez maiores organizações do Brasil no setor, a Julio Simões é a mais bem colocada entre as empresas do modal rodoviário. O ranking considerou apenas a receita operacional bruta da Julio Simões Transportes e Serviços no ano passado, o que exclui as suas concessionárias de veículos, e ainda não levou em conta o resultado da Lubiani Logística, adquirida em junho de 2007. Mesmo assim, a Julio Simões quase dobrou seu faturamento: de R\$ 728,4 milhões em 2006 para R\$ 1 bilhão em 2007. O resultado consolidado do Grupo Julio Simões apresentou a mesma performance: de R\$ 1 bilhão em 2006 para R\$ 1,86 bilhão em 2007. A Julio Simões também aparece como a líder de mercado conquistado nas vendas em transporte e logística do modal rodoviário. Entre as 10 companhias líderes do setor, que engloba o transporte de cargas e passageiros em todos os modais, o grupo ocupa a 7ª posição, com participação de 2,5% no total das vendas das empresas pesquisadas neste setor.

DAIFUKU

SOLUÇÕES AUTOMÁTICAS DE ARMAZENAGEM, MOVIMENTAÇÃO E PREPARAÇÃO DE PEDIDOS

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

Os nossos os clientes, a nossa melhor referência:
ROGE, EBF-VAZ, ACRILEX, BELENUS, OMRON, SMC, HITACHI
FUJIFILM, COLUMBIA, DANONE, ...

ULMA
HANDLING SYSTEMS

Alameda Santos 2335 7º Andar-cj 71 Cerqueira Cesar CEP01419-002 Sao Paulo - Tel +55 11 30823336 - www.ulmahandling.com

Especial

Profissionais de logística: um mercado em constante mudança

TRADICIONAL MATÉRIA DA REVISTA *LOGWEB* – FOI PUBLICADA JÁ NA EDIÇÃO NÚMERO 1 – ESTA ABORDAGEM TEM SERVIDO DE BASE PARA OS PROFISSIONAIS QUE ATUAM E QUE ESTÃO INGRESSANDO AGORA NO MERCADO DE LOGÍSTICA.

A cada ano buscamos, através desta matéria especial sobre os profissionais de logística, mostrar o que acontece no setor, fazendo uma radiografia das exigências impostas e das novas situações enfrentadas pelos profissionais. Nesta edição em particular, os entrevistados enfocam as novas exigências de mercado – considerando um período de um ano –, os motivos destas novas exigências e quais as novas atividades exercidas pelo profissional de logística, e que não eram exigidas anteriormente. Acompanhe a seguir o que pensam alguns dos profissionais que, por sua vez, estão envolvidos na formação de novos profissionais ou no aperfeiçoamento dos que já atuam no setor.



“As exigências cada vez são maiores, e vão desde a formação específica na área até outras formações para complementar o perfil desejado ao mercado. Vejo que o mercado quer um perfil dinâmico e que absorva, de maneira instantânea, as rápidas mudanças tecnológicas, sociais, culturais, mercadológicas, econômicas e políticas. Um perfil flexível e detentor de novos conhecimentos, principalmente nas questões de soluções que envolvam tecnologia e redução de custos ambientais e financeiros, e que atenda às mudanças rápidas do mercado globalizado e a exigência do mercado consumidor, cada vez mais sedento por novos produtos e serviços. Há uma descartabilidade muito grande no consumo e isso pede novas soluções e uma rápida resposta por parte das empresas aos consumidores. A logística tem as suas funções tradicionais, mas vejo um crescimento na área de tecnologia, no planejamento por infra-estrutura logística, logística industrial voltada aos processos produtivos, logística portuária e logística reversa.”

Dalva Santana, consultora na área de logística e professora de Logística Reversa da Universidade Luterana do Brasil, em Canoas, RS

Novas atividades exercidas pelo profissional de logística

- ➔ Acompanhamento de custos logísticos para melhoria dos trade offs logísticos
- ➔ Logística enxuta, objetivando redução cada vez mais expressivas nos processos
- ➔ Atuação na área de Tecnologia da Informação, no desenvolvimento de análise de processos, fluxos e rotinas para implementação de sistemas
- ➔ Uso da Tecnologia da Informação (TI), principalmente dentro dos setores produtivos, deixando de ser exclusividade das atividades relacionadas à prestação de serviços (como transportes, armazenagem, atendimento ao cliente, etc.)
- ➔ Consultorias em processos de SMC que dão apoio às atividades logísticas
- ➔ Dedicção a projetos diversos, que não fazem parte da rotina diária, à gestão de terceiros (provedores logísticos) e a uma melhor administração dos estoques
- ➔ Preocupação com o meio ambiente e como este fator será tratado no sistema produtivo da empresa
- ➔ Participação na estratégia da empresa no que se refere a lançamento de produtos/serviços visando identificar como operacionalizar a logística dos mesmos. Isto vale também para novas formas de apresentação dos produtos, no que se refere ao tipo de embalagem
- ➔ Avaliar a localização de fornecedores, clientes e Centros de Distribuição em função de questões de custos de movimentação, mão-de-obra e, principalmente, tributos
- ➔ Participar das reuniões de Vendas e Operações (S&Op)
- ➔ Participar das estratégias promocionais da organização, visando dar suporte às mesmas quanto à reposição de produtos nas lojas, negociações de compras específicas para este evento

“Neste mercado cada vez mais dinâmico e competitivo, as empresas desejam profissionais com qualificações que lhes possibilitem executar as tarefas para as quais foram contratados com eficiência, rapidez e qualidade. As empresas que buscam melhorar sua competitividade, reduzindo seu ciclo do pedido à entrega, consideram a administração da cadeia de abastecimento para ajudá-la a alcançar esta meta. Como a Supply Chain Management abrange todos os processos envolvidos na produção e entrega de um produto ao consumidor, oferece a oportunidade de identificar restrições que podem tornar algumas destas atividades lentas ao longo da cadeia. As empresas buscam não somente um profissional de logística, mas talentos, pessoas que possuam conhecimento para bom desenvolvimento de suas atividades. Muitas empresas vêm se queixando de que o profissional muitas vezes não chega preparado para exercer a função para a qual foi contratado e o quanto está difícil se conseguir bons profissionais neste mercado de trabalho. O dinamismo do mundo atual faz com que as pessoas tenham que se adaptar rapidamente às mudanças que, diga-se de passagem, ocorrem, cada vez, de forma mais veloz. O profissional de logística deve ser hoje um especialista na área em que escolheu atuar dentro do SCM para, assim, melhorar a competitividade da empresa, reduzindo seu ciclo do pedido à entrega, utilizando as ferramentas do SCM e práticas que aumentem o valor agregado. Hoje não basta ter um conhecimento superficial, mas, sim, um conhecimento mais abrangente que lhe permita analisar, planejar, implementar e inovar processos. Quanto aos motivos destas novas exigências, pode-se dizer que é pelo fato de a logística não ser, hoje, um diferencial, mas, sim, uma necessidade que garante às empresas melhor performance em seus processos. Muitos profissionais vêm procurando aprender um pouco mais sobre as principais atividades e ferramentas que fazem parte do processo logístico. As informações que faziam parte somente para os profissionais de logística, hoje fazem parte do entendimento de profissionais das mais variadas áreas. Há aproximadamente 5 anos, os processos logísticos eram desenvolvidos por profissionais das áreas de administração de empresas, engenharia e informática. Tudo isto por conta da carência de escolas, faculdades e cursos de pós-graduação em logística. O quadro mudou e os cursos oferecidos na área de logística aumentaram significativamente, formando um número maior de profissionais. A demanda por profissionais multifuncionais, com capacidade para conversar e interagir com os diversos setores de uma empresa, tais como fiscal, compras, comercial e vendas, só tende a aumentar. A empresa terá nesse profissional uma reserva de tecnologia, agregação de novidades no processo e maior lucro nas operações com a diminuição dos gargalos logísticos, gerando melhor performance nos processos.”

Amarildo de Souza Nogueira, diretor de desenvolvimento da Mega Inovação Treinamento e Consultoria, de Santo André, SP, e coordenador do curso de Tecnologia em Logística da Faculdade Anchieta, em São Bernardo do Campo, SP





“O profissional de logística que busca um perfil adequado para as exigências do mercado encontrou neste último ano pelo menos dois novos desafios e que estão intrinsecamente ligados ao desempenho de sua profissão e para os quais terá que, necessariamente, desenvolver competências. São eles: a legislação ambiental e o enfoque estratégico das redes de cooperação entre as empresas. Os motivos destas exigências extrapolam os limites da tomada de decisão da empresa, são fatores de contingência externa. A responsabilidade ambiental para as organizações é imposta por força da legislação.

O enfoque estratégico das organizações em rede surge como uma alternativa para competitividade na cadeia logística. Ao profissional de logística cabe incluir em seu rol novas atividades, que dizem respeito à logística reversa e à criação da cadeia de valor na cadeia logística. O tradicional tripé formado por agilidade, qualidade e custo passou a contar com um quarto elemento, que está relacionado ao destino final dos dejetos após o consumo dos produtos. A competitividade da organização está em agir adequadamente também neste quarto elemento. Desta forma, conhecimentos sólidos nas atividades de logística reversa podem dar ao profissional um importante diferencial no trato da questão ambiental imposta às organizações. Ainda relativo à competitividade, cabe ressaltar a necessidade de conhecimentos estratégicos relacionados às redes de cooperação entre empresas. Tais redes visam agregar valor ao produto disponibilizado ao consumidor, pois está claro que neste novo enfoque, a competição não está mais entre empresas, mas, sim, entre cadeias produtivas. Conhecimentos e habilidades para formar parcerias ao longo de uma cadeia logística, sem dúvida, farão diferencial ao profissional de logística na construção da cadeia de valor para sua organização.”

Adelar Markoski, professor da disciplina de Logística dos cursos de Especialização da URI (Frederico Westphalen, RS), UNOESC (São Miguel do Oeste e Xanxere, SC), UNOCHAPECÓ (Chapecó, SC), e IMED (Passo Fundo, RS)

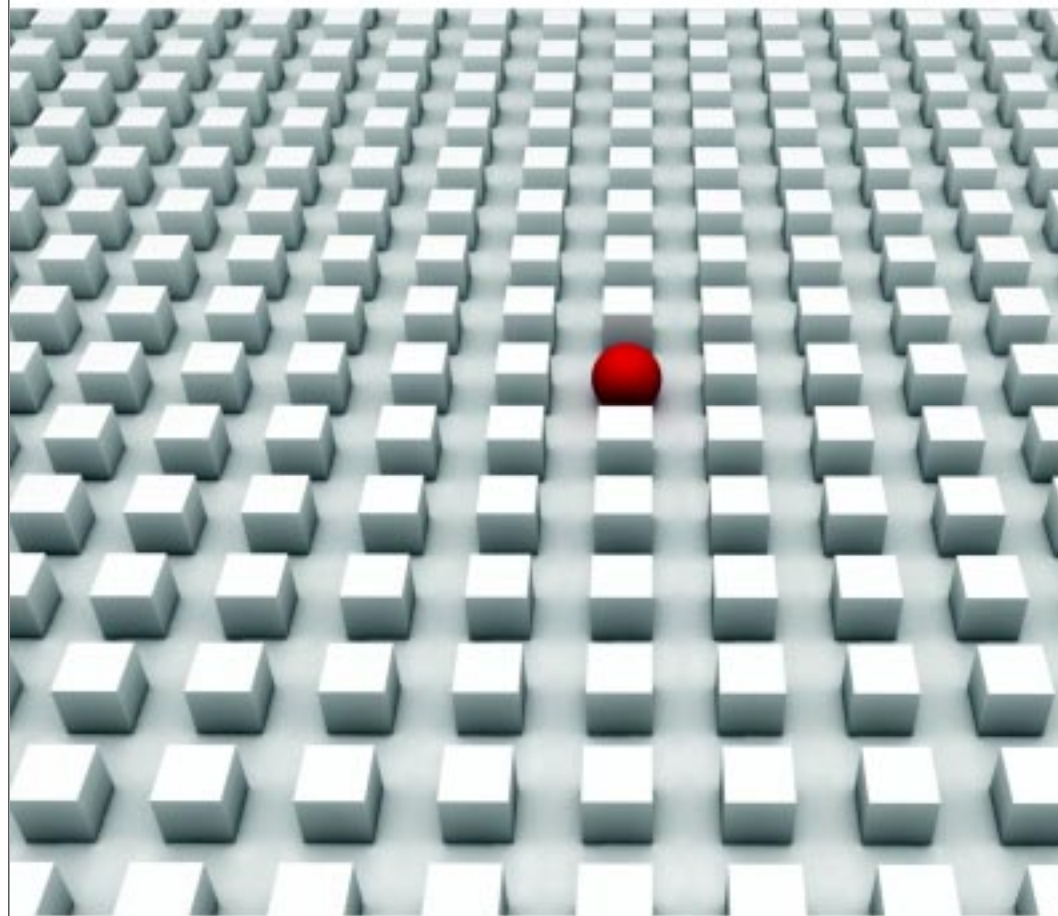


“Como profissional de logística, oriento algumas empresas na contratação de profissionais para seus quadros e percebo que o mercado vem buscando profissionais de logística cada vez mais qualificados, pois esta área vem ganhando importância na estratégias das empresas. Dentre as competências que são solicitadas a estes profissionais, podemos destacar: boa formação acadêmica (cursos de graduação, especialização e mestrado); habilidades de negociação; raciocínio lógico e matemático; busca por melhorias nos processos e redução de custos; conhecimento tributário; visão sistêmica (todas as interfaces entre os elos da cadeia produtiva); conhecimento do negócio em que atua (local e internacional); facilidade de comunicação, trabalho em equipe e liderança; conhecimento de sistemas de informação que suportem a tomada de decisão; e conhecimento de soluções tecnológicas que possibilitem uma melhor visibilidade da cadeia de suprimentos como um todo. Claro que, dependendo do nível de complexidade da função e do nível de senioridade do profissional que a empresa está buscando, estas competências são mais ou menos exigidas. Com relação aos motivos destas novas exigências, pode-se dizer que as questões logísticas estão ganhando espaço nas organizações e passam a ser consideradas como um diferencial competitivo (em termos de otimização de custos e elevação de nível de serviço). Sendo assim, os profissionais de logística precisam estar atentos a este novo cenário que se apresenta. Destaco algumas tendências que venho observando e que considero importantes a serem observadas pelos profissionais de logística, a saber: o consumidor está mais exigente com relação à qualidade dos produtos/serviços, bem como com as questões relacionadas a custo de aquisição e entrega no momento desejado; as empresas enfrentam uma maior concorrência, seja esta local ou internacional, o que gera um maior leque de ofertas para o consumidor; os avanços tecnológicos possibilitam compras on-line, acompanhamento de pedidos e rastreamento da carga e, com isso, os consumidores aumentam suas expectativas com relação aos serviços logísticos; cresce o consumo por parte da população das Classes C e D, o que gera um aquecimento no mercado, fazendo com que indústrias, fornecedores, distribuidores e transportadores tenham que ser mais eficientes em suas atividades, o que gera impactos em todos os elos da cadeia logística; cresce a tendência de terceirização de operações logísticas (armazenagem e contratação de transporte, entre outras); e tendência dos consumidores e empresas buscarem ter menos estoque faz com que cresça a importância de sistemas de previsão de vendas, gestão de estoques e reposição eficiente.”

Hélio Meirim, consultor da HRM Logística, do Rio de Janeiro, RJ, e professor universitário



**Em logística
cada caso é um caso.
Na Exata
cada caso é um CASE.**



É assim que crescemos mais de 30% ao ano. Na Exata cada cliente é um caso a parte e é analisado de acordo com necessidades e demandas específicas. Faça também da sua logística um case de sucesso, fale com quem sabe o que faz, a diferença é Exata.



Matriz: Rod. Anhanguera, km 17 s/n • 05112-000 • São Paulo • SP
Tel. 11 2133.8700 • 0800-72 39282 • 0800-72 EXATA

Filiais: Belém - PA • Boa Vista - RR • Brasília - DF • Campo Grande - MS
Cuiabá - MT • Goiânia - GO • Macapá - AP • Manaus - AM • Porto Alegre - RS
Porto Velho - RO • Rio Branco - AC • São Luiz - MA

exatalogistica@exatalogistica.com.br | www.exatalogistica.com.br



cansado dos quebra galhos?



SOLUÇÃO COMPLETA EM ETIQUETAS PARA IDENTIFICAÇÃO DE MATERIAIS

- ETIQUETAS PRÉ-IMPRESSAS
- ETIQUETAS PERSONALIZADAS

- RIBBORES PARA TRANSPARÊNCIA TÉRMICA
- ETIQUETAS PARA CÓDIGO DE BARRAS

DISPENSADOR DE ETIQUETAS

REBOBINADOR DE ETIQUETAS

AGILIDADE. SIMPLICIDADE. PRATICIDADE E PRODUTIVIDADE

placas de endereçamento

IDENTIFICAÇÃO DE DEPOSITO

IDENTIFICAÇÃO EM PISO (HOLDER)

PLACA PARA LEITURA A LONGA DISTANCIA

PLACA PARA ESTRUTURA PORTA PALETES

SERVIÇOS DE PINTURA E DEMARCAÇÃO DE FAIXAS

EMplaca www.emplaca.com.br
Tel: 55 11 4788-7777
Fax: 55 11 4788-7778



“ Em se tratando de novas exigências de mercado para os profissionais de logística, eles passaram a cursar programas de mestrado ou MBA da área de logística e Supply Chain. Com o surgimento de tais cursos, o mercado passa a

incorporar esta exigência para empregabilidade. Em se tratando de novas atividades exercidas pelo profissional de logística, pode-se dizer que o conceito tradicional de logística se alargou com o desenvolvimento do tema Gestão da Cadeia de Suprimentos. Segundo o SCOR MODEL (Supply Chain Operations Reference Model), estão incluídas em SCM as seguintes áreas: planejamento, aquisições, produção, distribuição e retornos. Desta forma, muitas empresas estão passando por reformulações, inclusive em suas estruturas organizacionais, incorporando todas estas áreas sob o comando de um único gestor.”

Cezar Sucupira, diretor da Cezarsucupira Educação e Consultoria, em Niterói, RJ



“ A demanda por profissionais especializados na área de logística cresce a cada dia no país e, como conseqüência, a conjunção de novas exigências, aliada a um ‘vácuo’ de formação, gera carência de pessoal capacitado neste segmento. Por tratar-se de uma profissão moderna, novas exigências

surgem a cada dia e, neste caminhar, para este profissional surge a necessidade de uma capacidade rápida de atualização, uma visão holística do negócio e o domínio de ferramentas de otimização de processos. Não se pode esquecer que até pouco tempo atrás não sabíamos sequer o que era logística e, como toda profissão nova, sua evolução ocorre a uma velocidade consideravelmente maior que aquelas que já possuem um perfil profissional consolidado. O segmento logístico exige profissionais multifacetados que aliem conhecimentos das áreas de gestão (orçamento, planejamento estratégico, gestão de pessoas, etc.), otimização (pesquisa operacional e modelagem de processos) e logística propriamente dita (estoques, transportes, distribuição física, etc.). Esta concentração de conhecimento obriga, dia após dia, que o profissional da área busque constantemente sua atualização. Uma vez percebida pelo mercado a importância da atividade do profissional de logística na composição dos custos de operação, ele passou a ser considerado como imprescindível na medida em que no escopo do processo de agregação de valor permite gerar vantagem competitiva e, conseqüentemente, lucro para a organização. As novas atividades exercidas por este profissional estão no campo da gestão, pois anteriormente, por não ocupar funções de alta gerência, este cabedal de conhecimento não lhe era exigido. Até que a profissão alcance um ‘perfil maduro’, as organizações terão que investir um volume considerável na qualificação dos seus profissionais de logística, ou seja, por certo tempo haverá um investimento considerável e intangível no segmento.”

José Cláudio de Souza Lima, coordenador do curso de bacharelado em Logística do Centro Universitário Augusto Motta, no Rio de Janeiro, RJ



“ A grande novidade que vem despontando nos últimos anos no cenário logístico é a aplicação das novas tecnologias da comunicação. Essas tecnologias têm permitido que a gestão possa ser melhor realizada à distância, o que, para o ambiente logístico, sempre foi, historicamente, um enorme desafio. Como exemplos, podemos citar um motorista que trafega pelas

avenidas e rodovias sem a presença física de seu supervisor ou gerente. Outro exemplo seria a gestão de um armazém de médio porte. Neste ambiente é impossível garantir a permanência de um encarregado ou supervisor em tempo integral olhando cada carregador, separador ou conferente. Atualmente, as tecnologias de comunicação, como o rastreamento via satélite (GPS), a comunicação via sinal de rádio, as etiquetas inteligentes (RFID) e as novas gerações de celular com tecnologia 3G, entre outras, têm permitido uma maior aproximação dos funcionários da operação com suas respectivas supervisões e gerências. Isso melhora significativamente o desempenho logístico, permitindo correções em tempo real. O profissional de logística deve estar sintonizado com essas novas tecnologias, precisa saber como operá-las e entender todas as suas potencialidades.”

Leonardo de Oliveira Pontual, professor da Faculdade Integrada do Recife – FIR e diretor do La Plage Comércio, no Recife, PE

“ As novas exigências compreendem conhecimentos de estatística e pesquisa operacional, bem como uma visão consistente de custos, matemática financeira e análise de investimentos. Também é importante um aporte técnico em Projetos Logísticos, envolvendo técnicas e conceitos para desenho e dimensionamento de novas operações. Por fim, os profissionais da área precisarão investir no aprimoramento da gestão de projetos diversos. Dada a limitação das economias futuras com o frete, as empresas precisarão buscar novas oportunidades de ganhos, principalmente com a redução de estoques e a otimização da infra-estrutura existente. Também, em função do crescimento planejado para os próximos anos, será imprescindível elaborar um Plano Diretor de Logística, contemplando novos investimentos em Centros de Distribuição, reavaliação de níveis de serviço, mudança de parceiros logísticos, etc. Os próximos anos também envolverão aplicação de novas ferramentas, como sistemas WMS, roteirizadores e TMS, daí a necessidade da competência em gestão de projetos.”

Marco Antonio Oliveira Neves, diretor da Tigerlog Consultoria e Treinamento em Logística, de São Paulo, SP



“ O mercado exige e exigirá profissionais focados no aumento da produtividade – ou minimização do desperdício. Na indústria, o profissional de logística (Supply Chain) já começa a assumir a área industrial, tornando-se, então, o responsável por comprar, fabricar e entregar aquilo que o mercado deseja. No comércio, o profissional de logística será o responsável por encantar o cliente com o atendimento na hora combinada e com baixo custo. Nos serviços, terá que fazer cada vez mais com menos. Ou seja, o profissional de logística era responsável ‘apenas’ pelo ciclo de material de entrada, até a produção, e de saída até o cliente. Hoje, a tendência mostra que ele assumirá a necessidade do cliente desde a matéria-prima até a entrega ao mesmo. Isto porque o mercado está cada vez mais rápido, os custos estão subindo no mundo inteiro com a inflação e os clientes exigindo cada vez mais agilidade.”

Milton Bulach, consultor autônomo de gestão instalado em Valinhos, SP

“ De um ano para cá, com exceção da possível crise da economia norte-americana que, se confirmada, apresentará conseqüências no mundo todo, praticamente nada aconteceu que suscite novas exigências do profissional de logística. Em outras palavras, as exigências são praticamente as mesmas da última década, que foram motivadas pela globalização — e conseqüente aumento da concorrência —, pela massificação da Tecnologia da Informação e pelas novas exigências dos consumidores, que desejam cada vez mais produtos de melhor qualidade e preços cada vez mais acessíveis. Basicamente, os motivos destas novas exigências podem ser resumidos em dois: garantir a existência, competitividade e longevidade das empresas e atender ao cliente nas condições que ele exige ou deseja, sem comprometer a lucratividade das mesmas. Com relação às novas exigências, o profissional de logística deve entender, além das exigências tradicionais da função (que passam pelo planejamento, gestão, implantação e operação de transportes, armazenagem e processamento de pedidos e informações), os conceitos de estratégia (a teoria de Porter, entre outros, é sempre desejável que todos os executivos, seja da área de logística ou não, conheçam, mas, até pouco tempo atrás, esse assunto era exclusividade do *board* das empresas, que pouco ou nada entendia de logística), qualidade (ou Nível de Serviço, quando se fala de logística) e marketing. Uma prática muito freqüente nas empresas *world class*, que foi implantada pela Toyota e difundida no mundo todo nas últimas duas décadas — a *lean manufacturing* (ou *lean production* ou ainda produção enxuta) — que visa detectar e eliminar todas as perdas e desperdícios em seus processos de manufatura, reduzindo custos e/ou maximizando os lucros, está começando a ser empregada nos processos logísticos, dando origem à *lean logistics* (ou logística enxuta). Além disso, podem ser citados também os conceitos de SCM — *Supply Chain Management*, que passam por viabilizar e integrar as *agile enterprises* (ou empresas virtuais), através da aplicação das técnicas de *outsourcing* ou, em maior escala, de *globalsourcing*. É essencial que o novo profissional de logística possua competências técnicas e habilidades (comportamentais e motivacionais) que facilitem e permitam implantar nas empresas essas novas práticas e conceitos, fundamentais para atender satisfatoriamente aos seus clientes e garantir a competitividade de suas empresas.”

Manuel J. Lucas, professor da área de logística, engenheiro mecânico e mestre em engenharia de transportes e logística. Atua na Faculdade de Tecnologia de Jahu – FATEC-Jahu

“ O mercado hoje exige profissionais que estejam engajados com o projeto da empresa e que sejam empreendedores na busca pela inovação de processos, criando soluções para os problemas da empresa. Além disso, o profissional necessita cada vez mais buscar novos conhecimentos. Esta primeira década do século XXI está marcada por um novo capitalismo, que se baseia nas capacidades potenciais e nas habilidades reais do indivíduo. Quanto mais informação e maior a capacitação deste profissional, maiores serão suas chances de colocação. Associado a isto, tem-se como um dos fatores fundamentais do profissional de logística a sua capacidade de reduzir custos, eliminar desperdícios ao longo de toda a cadeia de suprimentos, assim como promover melhorias contínuas e, desta forma, agregar valor à empresa. Os motivos destas novas exigências estão relacionados com as novas exigências competitivas, como redução de custos, melhor aproveitamento dos recursos disponíveis, maior exigência de qualidade dos produtos e rápida resposta de produção e entrega. Antes o funcionário era apenas uma peça estática e sem vida dentro de uma grande engrenagem chamada empresa, hoje ele torna-se responsável por atividades que são diferenciadas para auferir lucros, reduzir custos, melhorar os processos produtivos e, também, satisfazer e agregar valor para o cliente.”

Marcos Vinicius Guterres Ibias, professor coordenador do curso de Logística da Unidade de Ensino São Lucas/ULBRA, em Sapucaia do Sul, RS

“ Creio que a maior exigência continua sendo diagnosticar e entender muito bem o papel que a empresa e/ou o negócio desempenham nas cadeias de suprimentos em que atua e, assim, poder oferecer mais valor a um menor custo aos clientes. O mercado exige cada vez mais um profissional com visão holística do negócio, um profissional capaz de identificar e desenvolver novas e inovadoras soluções para uma área cheia de desafios e oportunidades. No geral, espera-se que fundamentalmente o profissional tenha uma visão ampla do negócio e que possa prover a empresa de soluções bem fundamentadas e que proporcionem o retorno esperado. Nesse aspecto, um conhecimento básico do ‘ferramental analítico’ (métodos e softwares analíticos, métodos de diagnósticos, modelos de referências, etc.) existente hoje no mercado passa a ser uma grande competência diferenciadora do profissional. Fazer um bom curso de pós-graduação (especialização, MBA, mestrado e até doutorado) na área também tende a tornar um elemento qualificador do profissional.”

Sílvio R. I. Pires, professor titular na UNIMEP, em Piracicaba, SP, e na FGV Management, no Rio de Janeiro, RJ ●

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



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

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

Desenvolvemos projetos, consulte-nos. Atendimento diferenciado.

acesse: www.easytec.ind.br



Empilhadeiras de 2,5 a 16 ton. com cabine, ar-condicionado e freio à disco



www.commat.com.br
atendimento@commat.com.br
fones: (11) 2808-3333 (21) 3867-1723

*Sujeito a disponibilidade de estoque

Material de construção

Em nova sede, Merc abre as portas e fala sobre seu processo logístico



O novo CD, que tem 8.000 m², facilita a logística de entrega e quadruplica a capacidade instalada da empresa

Escrevendo um novo capítulo em sua história, a Merc Distribuidora (Fone: 11 3579.8700) – antiga Novo Cruzeiro – está de casa nova. A empresa especializada na distribuição de materiais hidráulicos e elétricos para construtoras trocou o antigo galpão, na Avenida Francisco Matarazzo, zona oeste de São Paulo, por um CD de 8.000 m², na Lapa, na mesma região.

Segundo o gerente comercial

da empresa, Eduardo Setti, a nova estrutura recebeu um investimento de R\$ 6 milhões e permitirá que a Merc quadruple sua capacidade instalada para atender à demanda crescente do setor da construção civil. “O espaço para movimentação de mercadoria ficou muito melhor, facilitando o processo logístico. Com isso, as entregas ficaram mais rápidas e eficientes”, comenta.

O gerente comercial explica que o fato de nos últimos cinco anos os

negócios terem crescido 26%, em média, foi decisivo para que a empresa decidisse ampliar suas oportunidades comerciais e aumentar a capacidade de atendimento personalizado às construtoras que, para ele, precisam de material de pronta-entrega e soluções de logística diferenciadas.

A vantagem apontada por Setti, além do espaço, é que a nova sede facilita a logística de entrega,

por ficar próxima das principais vias de São Paulo. “O CD conta com docas para facilitar o carregamento dos materiais diretamente nos caminhões, que garantem entregas no prazo de 24 horas”, complementa, revelando que a principal área de atuação da Merc Distribuidora é a Grande São Paulo e obras que estejam no raio de 300 km. “Também atendemos outras regiões do país, só que com pouca frequência”, acrescenta.

Para ilustrar as operações logísticas realizadas na nova casa, o gerente comercial conta que as compras e o recebimento de materiais são diários, com frequência de cerca de cinco caminhões grandes lotados de material por dia. “Temos uma área de descarga e conferência definida para não atrapalhar os outros processos e, no mesmo dia, a equipe de manutenção de estoque distribui os materiais em seus respectivos lugares”, diz.

Ainda segundo Setti, o departamento de vendas pode negociar pedidos até as 14 horas para entrega no dia seguinte em horário comercial. Desta forma, cada pedido fechado vai direto para o estoque, onde equipes setORIZADAS separam e conferem o material que será entregue. “Normalmente as separações e conferências são realizadas até as 16 horas, quando é feito o roteiro de cada veículo de acordo com o local de entrega e o volume de carga. Depois disso, os veículos são carregados e, no dia seguinte, às sete da manhã, saem para as entregas com um roteiro definido”, descreve detalhadamente.

Para ele, a principal dificuldade logística enfrentada pela Merc é o trânsito: “em 2002, um caminhão conseguia fazer em média 12 entregas. Hoje, com os congestionamentos, conseguimos atender oito obras por caminhão”, lamenta. “Além disso, os caminhões maiores não podem entrar ou passar pelo centro, o que dificulta a logística, que acaba tendo que ser feita em várias cargas de caminhões menores”, revela o gerente, que lembra ainda outro problema: o fato de o material transportado pela empresa ser volumoso e ter pouco valor agregado. ●

um grande estoque de idéias

Oferecemos as melhores soluções para seus projetos especiais.

- Caixas de Medição • Cantilever • Check-out
- Divisória • Drive-in Drive-thru • Estantes
- Estruturas Dinâmicas • Mezanino • Porta Pallet



Drive-in Dinâmico



Flow Rack



Rock Empilhável



Porta Pallet Conjugaço



Divisória / Cantilever



Estantes

www.agraastro.com.br - Fone/Fax: (11) 4748-6222

Av. Major Pinheiro Froes, 2207 - Pq. Maria Helenice - Suzano - SP



Infra-estrutura

Jundiaí em destaque na logística

A 58 km de capital de São Paulo, Jundiaí é uma cidade que tem como atrativos a localização e a qualidade de vida. De acordo com Luciano Correa da Rocha, presidente da ABEPL – Associação Brasileira de Empresas e Profissionais de Logística (Fone: 11 4581.2346), atualmente a logística vem ganhando destaque e colocando a cidade num patamar privilegiado, graças ao seu estratégico posicionamento geográfico.

“Jundiaí desfruta de uma situação ímpar: possui uma das melhores malhas de transporte do Estado de São Paulo, tanto rodoviário quanto ferroviário”, destaca Rocha, informando que o município é cortado pelo sistema Anhangüera e Bandeirantes, pela rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto, que dá acesso à rodovia Castelo Branco; e a rodovia Constância Cintra, que dá acesso às rodovias Dom Pedro II, Via Dutra, Fernão Dias e ao Circuito das Águas.

Além disso, a cidade conta com o encontro de duas das principais ferrovias do Estado de São Paulo e do país – a ferrovia MRS Logística, que liga Jundiaí aos Portos de Santos e Rio de Janeiro, e a ferrovia ALL – América Latina Logística, que une a cidade a todo interior do Estado de São Paulo, Mato Grosso, Goiás e Sul do país, ligando, ainda, com o Mercosul.

O presidente da ABEPL também destaca que a cidade está próxima aos principais aeroportos do estado: Aeroporto Estadual de Jundiaí, recentemente ampliado, com vocação para aviação executiva e manutenção de aeronaves; Viracopos (Campinas); Congonhas (São Paulo) e Cumbica (Guarulhos).

“A estrutura que a cidade e a região apresentam atraem, cada vez mais, empresas seduzidas pelas facilidades de escoamento da produção e, conseqüentemente, provoca uma grande concentração de profissionais de elevado nível técnico”, salienta Rocha.

Em Jundiaí, há empresas de transporte rodoviário, aéreo e ferroviário. Em rodoviário, os destaques são M3 Logística, Panzan Transportes, Expresso Jundiaí e Fassina. Em aéreo, a cidade conta com o aeroporto estadual de Jundiaí Comandante Rolim Adolfo Amaro. Em ferroviário, pode-se citar a MRS Logística. ●

Tendências

Neolog investe em Tecnologia da Informação e comunicação

Por entender que o mercado busca cada vez mais sistemas especializados em otimização da cadeia produtiva, a Neolog (Fone: 11 3046.4050), provedora de soluções em software para otimização da logística e cadeia de suprimentos, está investindo em Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC).

De acordo com Danilo Campos, diretor executivo da empresa, as tendências indicam que as empresas de software devem se preparar para oferecer seus sistemas como serviço (Software as a Service – SaaS), em vez de vender licenças, como no modelo tradicional. “O mercado mundial de software como serviço deve crescer para 11.5 bilhões de dólares, em 2011. Os grandes fabricantes observam aí uma oportunidade de incluir em seu ecossistema empresas especializadas nesse nicho. Com isso,



Campos: a empresa visa crescer acima da margem dos 100% este ano

esperam manter seu sistema como base aglutinadora de todas as boas soluções de mercado”, explica Campos, apontando que esta é a nova arquitetura SOA.

Ele diz que estes sistemas devem se conectar e se integrar naturalmente aos ERPs das empresas, e revela os investimentos na expansão da plataforma de software orientada a serviços da Neolog. “Ainda em 2008, serão disponibilizados sistemas de planejamento de demanda (de produtos ou de serviços logísticos), programação de fábrica (seqüenciamento de produção) e otimização de estoques. Para 2009, será disponibilizado o Supply Chain Planning na mesma plataforma de serviços.”

Visando um crescimento acima da margem dos 100% para este ano, a Neolog também está expandindo o seu portfólio de produtos, através de softwares para gestão de demanda, distribuição, estoques e planejamento de fábrica. “Esta solução da Neolog será um modelo que considera todas as restrições de produção e

distribuição para decidir o plano de ação (produção/vendas/distribuição) otimizado da empresa”, comenta Campos, que fala, ainda, sobre as parcerias com SAP e Oracle: “elas envolvem complemento de solução destes fornecedores através da integração de soluções especializadas”, completa.

Para o diretor da Neolog, o que impede muitas indústrias de saltarem do bom para o ótimo, quando se trata de logística, é a falta de ferramentas de otimização capazes de trazer visibilidade ao processo, que contemple planos de horizonte mais amplos, considerando cenários distintos e restrições de cunho prático. “Na maioria das vezes, as empresas resolvem bem os seus problemas de curto prazo e de menor alcance, mas no final do mês o custo de cada decisão acaba não sendo o melhor para a companhia”, finaliza. ●

CLARK. Presente em todo o território nacional.

A Clark possui 30 pontos de distribuição em 100% do território nacional. Esta completa e consolidada rede de distribuidores garante o fornecimento de peças de reposição, treinamento e capacitação, além de oferecer excelente serviço de pós-vendas. Clark, há 50 anos no Brasil.

Distribuidores Clark no Brasil:

ALFA Gala-SP Belo Horizonte Sorocaba - ABC (11) 3488.1408	ALPHAQUIP Gala-SP - Osasco Euzerai (11) 4186.3553 (80) 3232.4848	SAPONTE PE - RN - PB - AL (81) 3087.0208 (83) 3232.4848	DENÂMICA RO - AC (83) 2025.5284 (83) 2228.5284 (83) 3221.1157	FORMAGUINAS CE - PI (85) 3474.3818	LINCK RS - PR - SC (51) 2723.3232 (41) 3332.1300 (47) 2403.6883 (48) 3332.3535	LVM AM - RR (67) 3236.1465	MAPEL Guaíba-SP e Interior (11) 3642.1108 (18) 3278.1822 (18) 3645.3838	RECOMAP GO - DF - TO (62) 3265.2200 (61) 3365.0866 (62) 3277.1888	TECNOESTE MS - MT (67) 3847.2888 (65) 3818.1330	TIRACEL MG - ES - RJ (31) 2184.8881 (21) 2481.7576 (21) 2123.8888 (24) 2181.7556 (24) 3274.7888	TRAFOMAS PA - MA - AP (81) 3278.0231 (86) 3248.1788	TRAFOMASTER BA - SE (71) 3271.7238
--	---	---	--	---	--	---	---	--	---	--	---	---

www.clarkempilhadeiras.com.br

CLARK
PRODUTIVIDADE MÁXIMA



Venha expor na Logística 2008. Faça contatos e negócios!

Aproveite a oportunidade para destacar sua marca no mercado, apresentando seus produtos e serviços a um público visitante qualificado e com grande poder de decisão. A 2ª Feira de Logística e Movimentação de Carga é uma excelente estratégia para consolidar sua empresa, movimentar negócios e ampliar sua rede de relacionamentos no segmento com maior potencial de crescimento e impacto econômico do Brasil.

Especialistas da área, profissionais e empresas de renome estarão reunidos na feira. Participe da LOGÍSTICA 2008 e abra portas para novos mercados.

Garanta a sua participação.
www.marktevents.com.br

EVENTOS PARALELOS:
LOGISTEC 2008
 CONGRESSO DE LOGÍSTICA E TECNOLOGIA EMPRESARIAL
CURSO DE MOVIMENTAÇÃO DE EMPILHADEIRAS

LOGÍSTICA 2008 DE 21 A 24 DE OUTUBRO
 2ª FEIRA E CONGRESSO DE LOGÍSTICA E MOVIMENTAÇÃO DE CARGA
 PAVILHÃO EDMUNDO DOUBRAWA / JOINVILLE / SC
 Das 15h às 21h30

Organização e Realização: 

(47) 3028-0002
marktevents@marktevents.com.br
www.marktevents.com.br

Apoia:



Agenda

Setembro 2008

Feira

TranspoQuip Latin America 2008
 Período: 9 a 11 de setembro
 Local: São Paulo – SP
 Realização: Real Alliance
 Informações:
www.transpoquip.com.br
info@transpoquip.com
 Fone: (21) 3717.4719

Fóruns

Fórum Regional Supply Chain & Logística (Palestras e Cases)
 Período: 10 de setembro
 Local: Recife – PE
Período: 24 de setembro
 Local: Curitiba – PR
 Realização: Ciclo Desenvolvimento
 Informações:
www.portalsupplychain.com.br
ciclo@portalsupplychain.com.br
 Fone: (11) 3567.1400

Cursos

Curso de Extensão em Comércio Exterior, Logística Empresarial e Transportes – Ênfase no Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos (Supply Chain)
 Período: 6, 13, 20 e 27 de setembro e 4 de outubro
 Local: Guarulhos – SP
 Realização: Ceteal
 Informações:
www.ceteal.com
ceteal@ceteal.com
 Fone: (11) 5581.7326

Gerenciamento de Transporte de Frota
 Período: 13 de setembro
 Local: Salvador – BA
 Realização: Norte Consultoria
 Informações:
www.norteconsultoria.com/agend2008/agend2008.htm
contatos@norteconsultoria.com
 Fone: (71) 3379.1525

Desenvolvimento de Estratégias e Projetos Logísticos
 Período: 15 e 16 de setembro
 Local: São Paulo – SP
 Realização: Ceteal
 Informações:
www.ceteal.com
ceteal@ceteal.com
 Fone: (11) 5581.7326

Formação Básica para Almojarifes
 Período: 15 a 18 de setembro
 Local: São Paulo – SP
 Realização: Elimar
 Informações:
www.elimarconsult.com.br
elimar@elimarconsult.com.br
 Fone: (11) 4797.2172



Transpo Quip
 LATIN AMERICA 2008
 BRINGING TOGETHER TRANSPORTATION INDUSTRIES

9 - 11 DE SETEMBRO DE 2008
 SÃO PAULO - EXPO CENTER NORTE

A plataforma exclusiva para instalações de transporte seguros, eficientes e confortáveis tanto na terra quanto na água, bem como no ar

Feira e Conferência para rodovias, ferrovias, estações, portos, vias fluviais e aeroportos

Os três principais temas do evento são:

- Gerenciamento e logística
- Segurança
- Conforto do usuário

A HORA É AGORA!
 FORAM ANUNCIADOS INVESTIMENTOS EM INFRA-ESTRUTURA DE R\$ 58 BILHÕES NO BRASIL

» O apoio de mercado amplo refletirá na quantidade e na qualidade dos visitantes do evento

» O evento é focado na América Latina. Ele poderá ser usado como um ponto estratégico de entrada para os mercados chilenos, colombianos e peruanos

Ministério das Cidades | INFRAERO | Ministério dos Transportes

vendas@TranspoQuip.com www.TranspoQuip.com.br

Cursos

Técnicas Avançadas de Planejamento, Programação e Controle da Produção (PPCP) e Gerenciamento de Estoques

Período: 16 e 17 de setembro
 Local: São Paulo – SP
 Realização: Tigerlog
 Informações:
www.tigerlog.com.br
contato@tigerlog.com.br
 Fone: (11) 6694.1391

BSC – Balanced Scorecard Aplicado à Gestão da Cadeia Logística

Período: 16 e 17 de setembro
 Local: São Paulo – SP
 Realização: Tigerlog
 Informações:
www.tigerlog.com.br
contato@tigerlog.com.br
 Fone: (11) 6694.1391

Administração de Estoques e Inventários

Período: 17 e 18 de setembro
 Local: São Paulo – SP
 Realização: Elimar
 Informações:
www.elimarconsult.com.br
elimar@elimarconsult.com.br
 Fone: (11) 4797.2172

Gerenciamento das Operações de Armazéns

Período: 19 de setembro
 Local: Salvador – BA
 Realização: Norte Consultoria
 Informações:
www.norteconsultoria.com
contatos@norteconsultoria.com
 Fone: (71) 3379.1525

Curso Intensivo para Analistas e Gestores de Logística e Supply Chain

Período: 20 e 27 de setembro
 Local: São Paulo – SP
 Realização: Ceteal
 Informações:
www.ceteal.com
ceteal@ceteal.com
 Fone: (11) 5581.7326

Indicadores de Desempenho em Logística

Período: 27 de setembro
 Local: Salvador – BA
 Realização: Norte Consultoria
 Informações:
www.norteconsultoria.com
contatos@norteconsultoria.com
 Fone: (71) 3379.1525

Segurança e Confiabilidade na Movimentação de Materiais – Módulo II – Pontes Rolantes, Pórticos e Talhas

Período: 29 e 30 de setembro
 Local: Belo Horizonte – MG
 Realização: Coopertec
 Informações:
www.coopertec.com.br
eugenio-rocha@uol.com.br
 Fone: (31) 3278.2828

Segurança

Serviço de monitoramento on-line é a novidade da Suhai

A Suhai (Fone: 11 3058.3500), que oferece soluções na área de Segurança Pessoal e Empresarial, Eventos, Gerenciamento de Riscos e Consultoria, acaba de lançar um serviço de monitoramento on-line – que possui soluções, não só em monitoramento, mas também em rastreamento e segurança eletrônica – que pode ser utilizado nos setores de logística e transportes.

Segundo Nicolangelo Maglio Filho, diretor da empresa, para o segmento logístico, o sistema propicia, além de rastreamento básico, alguns diferenciais como: ferramentas de telemetria que permitem aplicações diversas, sensoriamento de portas e baús e acompanhamento da abertura das travas, o que garante o controle dos períodos de carga e descarga, otimizando as paradas do veículo e possibilitando maior número de entregas.

Ainda de acordo com o executivo, o sistema permite o manuseio de informações como alterações de rota e desvios de itinerários, impedindo qualquer ação criminosa. “É possível ter imagens internas e externas do caminhão, para ver quem está abrindo a porta ou se está sendo dada carona a alguém, já que estes eventos podem representar riscos para o motorista e para a carga”, comenta.

Outro diferencial da solução, segundo Maglio, é a possibilidade de acompanhar a temperatura de cargas sensíveis, como sorvete, por exemplo. “A quantidade de quilômetros rodados e o consumo de combustível também podem ser controlados. Sem falar que tudo é observado de perto através de uma central de monitoramento da Suhai, sendo que o acompanhamento do próprio cliente pode ser feito pela internet”, explica.

O diretor conta que a Rede Dia de Supermercados, que opera



O sistema oferece imagens internas e externas do caminhão

somente em São Paulo, tem todos os caminhões controlados e gerenciados pela Suhai, desde a saída dos Centros de Distribuição até as lojas: “o sistema controla abertura e fechamento, travamento de baús, não permite manipulação dos produtos no percurso, e caso haja algum problema com os produtos refrigerados, na hora o motorista é avisado. Nesse caso, em cerca de 20 minutos é possível localizar o caminhão e a carga”, exemplifica.

Maglio acredita que utilizando tecnologias cada vez mais eficientes e levando a sério o gerenciamento de risco para recuperar cargas roubadas, as transportadoras estão no caminho certo para combater a falta de segurança nas estradas brasileiras. Para ele, como a carga tributária no país é alta e há muita sonegação de impostos, o mercado paralelo ganha força. “Enquanto existir um mercado paralelo haverá o crime. Sem falar que, com as novas tecnologias, o custo da carga roubada está cada vez mais alto”, opina, garantindo que isso estimula o ladrão.

Segundo o diretor, com o lançamento deste sistema, a expectativa da Suhai para este ano é dobrar o faturamento com relação a 2007. “No Brasil, somente um terço da frota é rastreada. Isso significa que o mercado é bastante promissor, principalmente pelo fato de o rastreamento estar cada vez mais acessível”, finaliza. ●



Show Logistics

As novidades na área de logística

Este caderno, que já é uma tradição no setor, traz inúmeras novidades. Mas, não só produtos e serviços são apresentados. Estão incluídas muito mais informações: os novos posicionamentos do mercado, as mudanças nas atividades das empresas do setor e mais. Confira!

Armazenagem Armazenagem Armazenagem Armazenagem



A **Altamira Indústria Metalúrgica** (Fone: 11 2095.2855), que atua no mercado de soluções verticalizadas para armazenagem – estruturas porta-paletes, estanterias e mezaninos, entre outras –, está expandindo suas atividades. Neste segundo semestre, inaugurará uma nova planta industrial, localizada na zona leste da capital paulista. Com a ampliação da área fabril existente e a nova infra-estrutura, a empresa contará com mais 1000 m² para produção exclusiva de estantes e mais 1100 m² para incrementar a produção de porta-paletes, mezaninos, drive-in e outros produtos de sua linha. Na área de tecnologia, implantou, recentemente, um sistema totalmente informatizado para a produção de orçamentos, através de um software exclusivo que atende a todas as variáveis exigidas pelo cliente. Ele já calcula, por exemplo, as necessidades de embalagem do material, variações de recolhimento de ICMS por estados, frete, condições de pagamento e outras variáveis.



A **D.H. Systems Brasil** (Fone: 11 4990.0266) está anunciando o lançamento da linha 2008/09 de seus produtos: VLM – Sistema de armazenamento vertical inteligente de alta densidade; Carrossel – Sistema de armazenamento vertical inteligente para picking rápido, de média densidade; e Arquivos deslizantes – Sistema de armazenamento vertical inteligente para itens diversos.

A **Engesystems** (Fone: 21 3457.9000), indústria metalúrgica fabricante de equipamentos para armazenagem, verticalização e movimentação de cargas, está lançando o **Silo para Materiais a Granel**. É indicado para o transporte e armazenagem de grãos como o polietileno e materiais abrasivos. “Além da capacidade estrutural e das facilidades de operação por ponte rolante, paleteira e empilhadeiras, nossos equipamentos são projetados para atender às necessidades ergonômicas dos operadores”, destaca Bernardo Luis Ferreira, diretor superintendente da empresa.



A BASE FORT DA SUA LOGÍSTICA.

Consciência Ecológica e Crescimento Sustentável.

VENDA - LOCAÇÃO - REFORMA DE PALETES

Rua Maria Rita Ramos, 120 | Itararé | SP | 15 3532 4754
 vendas@fortpaletes.com.br | www.fortpaletes.com.br



Armazenagem Armazenagem

A **Longa Industrial** (Fone: 15 3262.8100) está presente no mercado há mais de 40 anos, produzindo diversos tipos de racks desmontáveis e auto-empilháveis. “Temos em nosso portfólio de produtos o MPA – módulo padrão de armazenagem, desenvolvido e patenteado pela empresa, que se tornou hoje o carro chefe, por ser prático, seguro e confiável. A companhia fabrica porta-paletes, racks aramados, porta-bags, autoportantes e muitas outras soluções para armazenagem”, diz Aline Sitta Iwanski, do departamento de marketing.



Uma das inovações da **SSI Schaefer** (Fone: 19 3826.8080) é o **Schaefer Case Picking (SCP)**, um sistema inteligente para armazenamento, separação de pedidos e transporte. Segundo a empresa, é o primeiro sistema de separação de pedidos e armazenagem completamente automatizado para o comércio de alimentos, e outros setores do mercado. Inclui todas as fases, desde a recepção dos bens, despaletização, buffering, separação de pedidos, organização seqüencial e paletização, conforme as exigências específicas do cliente. Tem capacidade de

expansão, por ser um sistema modular. Além deste sistema, a empresa também apresenta outras novidades e inovações em seus produtos: o Schaefer Compact Crane (SCC), ideal para unidades de carga e áreas operacionais até uma altura de aproximadamente 20 m; o Plastic Chain Conveyor, um novo sistema de transportadores com placas rígidas, ideal para móveis, que possibilita a utilização de paletes não-retornáveis; e o Silent Conveyor, que, com a adição de novos componentes, diminui o ruído durante o funcionamento. Também há o novo equipamento de A-FRAME, atualizado e remodelado para melhor desempenho.



Um inovador sistema de armazenagem automática está sendo lançado pela **Ulma Handling Systems** (Fone: 11 5092.6060). “Trata-se de um sistema desenhado em colaboração com a Daifuku – líder mundial em sistemas de armazenamento automático – para o manuseio e a armazenagem de carga com características únicas quanto à velocidade e capacidade de movimentação, o que faz deste sistema uma grande solução para entornos de fabricação e distribuição automática”, diz Marcos Passarelli, diretor de operações da empresa.

MICHELIN

XZM



A referência em menor custo/hora.

-  Maior conforto para o operador.
-  Durabilidade comprovada.
-  Performance excepcional.
-  Segurança reforçada.

SAC 0800 970 9400

www.michelin.com.br




A melhor maneira de ir mais longe



Show Logistics

Baterias e carregadores Baterias e carregadores Baterias e carregadores Baterias e

A **EnerSystem** (Fone: 11 6412.7522) está lançando a bateria tracionária Enerhawk, que, segundo a empresa, apresenta maior tempo de duração e suporta até 1500 ciclos.



A **Moura** (Fone: 0800 701.2021) está apresentando uma nova bateria, a Moura Premium, desenvolvida para veículos de tração elétrica e, segundo a empresa, uma evolução da já bem-sucedida Moura Log HDP. As novas tecnologias aplicadas neste modelo permitirão melhor desempenho e maior durabilidade do produto. O cliente também contará com a tecnologia de caixas emborrachadas, exclusividade da Moura no mercado nacional, informa a companhia. A Baterias Moura tem 50 anos de atuação no mercado automotivo. Nos últimos 10 anos, investiu significativamente na diversificação dos produtos. Com pesquisas, testes e busca incansável por tecnologia, ampliou o leque de baterias e abriu novas linhas de produção, como foi o caso da linha Log, criada para atender à demanda do mercado logístico e composta por três produtos: as baterias Log Diesel, desenvolvida para veículos movidos a óleo diesel; e as baterias Log Monobloco e Log HDP (agora Premium) para as aplicações tracionárias, empilhadeiras e máquinas elétricas de pequeno, médio e grande portes.

Em breve, a **BTR** (Fone: 31 3428.4077) estará disponibilizando aos seus clientes e parceiros um sistema de monitoramento de bateria tracionária para diagnosticar a utilização das mesmas no processo de carga e descarga, oferecendo condições para saber se a bateria foi descarregada adequadamente, e que também monitora o processo de recarga, temperatura e nível de eletrólito. Com isto, será possível saber, por meio de relatório e gráfico, se a bateria está sendo utilizada de forma correta. "Também colocaremos à disposição um sistema digital de carga resistiva portátil que faz o diagnóstico de forma precisa (com geração de gráficos de descarga) sobre a capacidade real em ampères/h. Este aparelho tem a finalidade de apresentar ao cliente se a sua bateria recentemente adquirida tem realmente a capacidade informada ou, no caso de baterias já em uso há alguns anos, avaliar e justificar a necessidade de reparos ou não", diz Rinaldo Alberto Drumond, diretor da empresa. Ele informa, ainda, que está em fase de testes um

equipamento também portátil para efetuar reativação em baterias que estiverem com baixa autonomia, sulfatadas, uma vez que isto pode acontecer quando os carregadores estão descalibrados. "De modo geral, a reativação das baterias com este equipamento é satisfatória e a um custo baixíssimo, com reabilitação em um curto espaço de tempo", destaca. Drumond informa ainda que, após vários meses de negociações, a BTR fechou uma grande parceria com a Moura, com o objetivo de oferecer aos clientes mineiros e capixabas uma equipe de vendas e de consultores especialistas intitulados "Battery Man", que darão total assessoria técnica para que as baterias sejam projetadas de acordo com a necessidade de cada equipamento elétrico, obtendo, assim, melhor performance. "A aliança entre a BTR e a Moura proporcionará uma maior sinergia e capilaridade na distribuição das baterias tracionárias Moura, dando aos clientes comodidade, confiabilidade, segurança e rapidez no atendimento, seja para serviços em garantia, consultoria ou venda", afirma o diretor.

LEVANDO SOLUÇÕES LOGÍSTICAS ONDE VOCÊ ESTIVER

- INTRALOGÍSTICA
- LOCAÇÃO DE EMPILHADEIRAS
- ARMAZENAGEM
- TRANSPORTES
- INVENTÁRIOS




Fone: (19) 2106-8100 | www.abrange.com.br





carregadores

A **Matrac** (Fone: 11 2905.4108) é especializada na manutenção, venda e locação de baterias tracionárias, e acaba de criar o atendimento através de moto técnico – visando ao atendimento na manutenção corretiva de baterias. Este ano, para atender ao crescente mercado de baterias tracionárias, a empresa deverá investir R\$ 2 milhões na compra de baterias que serão destinadas à locação.



A **Newpower** – fabricante das baterias **Fulguris** (Fone: 11 6413.5600) – é fabricante, em regime de OEM, das baterias da **ESA** (Still e Linde).

“Adquirimos uma nova planta de 46.000 m², que já se encontra operacional, e com isso passamos a possuir uma capacidade instalada de 12 milhões de Ah/mês. Recentemente adquirimos várias máquinas operatrizes e verticalizamos por completo a nossa produção com a injeção própria dos vasos das baterias”, comenta Sandro Ravazi, gerente comercial da empresa.

HANGCHA

EMPIHADEIRAS

Você não precisa pagar caro para ter um equipamento de primeira linha.

Fabricados com tecnologia de ponta, os equipamentos Hangcha são equipados com componentes globais de primeira linha como motores Nissan, Isuzu, Cummins ou GM, transmissão Okamura e controles Danaher Motion ou Curtis.

As empilhadeiras Hangcha combinam alta performance e durabilidade a baixos custos de manutenção.

Dispomos de um vasto estoque de peças originais, garantia de fábrica e suporte pós-vendas.

Faça já sua cotação e comprove. A Hangcha possui a máquina perfeita para o seu negócio.



Visite-nos

MOVIMAT 2008

FEIRA DE LOGÍSTICA, ARMAZENAGEM, ARMAZENAGEM E CARGAS DE BATERIAS

EXPO 5 a 8 de Agosto
São Paulo

Estamos na Rua D, Stand 1

Visite nosso website e conheça nossa linha completa de equipamentos.

CE CERTIFICATE

WIT

WIT

Distribuidor Exclusivo para o Brasil
ZenShin Brasil Comércio de Peças e Acessórios de Maquinários Ltda.
(11) 3208 2013
(11) 3272 8678
(11) 3208 0874

ZenShin
www.zenshinbrasil.com.br
zenshin@zenshinbrasil.com.br

**PARA
ARMAZENAR
E TRANSPORTAR,
A KARGA RIO
FAZ A DIFERENÇA.**



**KARGA RIO
SEU PROVEDOR
LOGÍSTICO
NO RIO**

Operações logísticas com recebimento, separação, montagens de pedidos, controle de estoques, etiquetagem etc. Executamos operações sob medida desde 1994.

Armazéns Gerais com 19.000 m² de depósitos próprios no Rio de Janeiro, com estanterias e WMS.

Armazéns limpos, ótimo padrão construtivo, atendendo às grandes empresas.

Recebimento de contêineres, desova, estufagem e transporte.

Terminal de contêineres com 40.000m², junto ao Porto do Rio, com armazém de 2000m² projetado para produtos químicos, atendendo às recomendações necessárias.

Empilhadeiras e guindastes para movimentação de cargas.

Todo o suporte de transporte da Carvalho para transferência, distribuição e transportes especiais.

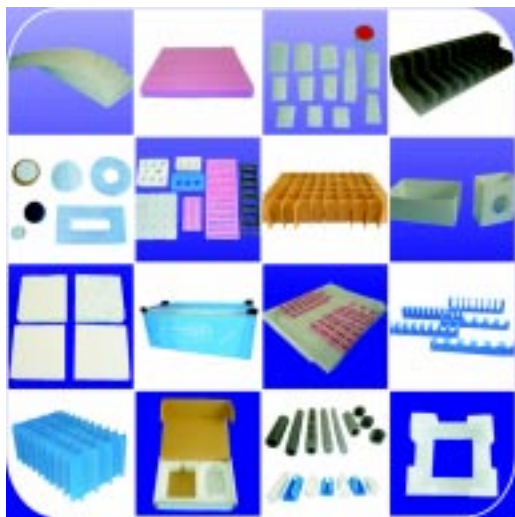


Rodovia Washington Luiz, 5049
Duque de Caxias - Rio de Janeiro - RJ
CEP: 25065-007 - Fones: (21) 2775.1700
2775.1712 - Fax: (21) 2671.4609
comercial@carvalho.com.br
www.carvalho.com.br

Show Logistics

Embalagens Embalagens Embalagens Embalagens

A **Astro Tecnologia** (Fone: 51 3475.6199) está oferecendo ao mercado uma nova solução na área de proteção de cargas. São dessecantes para contêineres e embalagens fornecidos em diversos tamanhos e que visam eliminar a ação da umidade, impedindo a ocorrência de mofo e corrosão. Entre eles está o Contêiner Dri II, que protege a carga durante o transporte por prevenir "a chuva de contêiner", que pode danificar o produto. É disponível em tiras ou em sachês individuais.



A **Styroplast** (Fone: 11 4611.2100) oferece soluções em embalagens especiais produzidas em EPE, EVA, EPS, PU e PP. Destacam-se: manta de polietileno expandido "Styromanta", Manta para isolamento termo-acústico "Praticfoil" e soluções em embalagens especiais e/ou retornáveis.

A **KBK Plásticos** (Fone: 51 3499.1849) produz os perfis plásticos multifuncionais Wood Plastic Composites Profile (WPCP), que significa perfil plástico composto com fibra vegetal, os quais podem ser utilizados para produção de paletes, estrados, caixas bins, guarnições e assoalhos de carrocerias e embarcações pesqueiras. Higienicos e ecologicamente corretos, são adaptados às normas da ANVISA e às Diretrizes da União Européia, pois são atóxicos, não proliferam bactérias ou microrganismos, evitando contaminações. Produzido em polietileno de alta densidade (PEAD), para baixas temperaturas, ou em polipropileno (PP), para temperatura ambiente, o pallet suporta cargas que variam de 1.500 kg, para carga dinâmica, e entre 3.000 e 5000 kg, para carga estática.

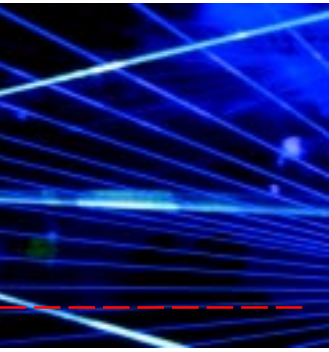


A **Kmack** (Fone: 11 4148.3500) criou uma nova embalagem híbrida de madeira e papelão ondulado que, segundo a empresa, suporta peso de até 9 toneladas no empilhamento. Há também a versão em madeira e plástico (polionda). "A caixa recebeu o nome de High Resistance Pack (HRP) e há dois meses foi homologada pela Volkswagen. As peças dos fornecedores da montadora no Brasil, África do Sul, Argentina, Irã e China são exportadas nestas caixas", diz Carlos Alberto Leimig, da área de desenvolvimento e logística da Kmack. Ainda segundo ele, a nova caixa é ecológica – o papelão pode ser reciclado e a madeira reutilizada ou, ainda, ter a caixa reutilizada; custa entre 10 e 15% menos que as convencionais de madeira; tem peso 50% menor e consegue transportar um maior número de peças. "A caixa pode se adaptar ao produto transportado, invertendo uma rotina de mercado", explica Leimig. Além disso, podem ser transportadas desmontadas.

A **Nefab** (Fone: 11 4785.5050) fornece embalagens de compensado que atendem todas as normas internacionais fitossanitárias vigentes (ISPM #15). Entre os vários modelos disponíveis está a ExPak, uma embalagem leve, dobrável e de fácil montagem, fabricada para as mais adversas condições de transporte.



"A combinação de materiais como o compensado naval e o aço oferece performance superior em resistência e adequação ao peso e volume. São entregues desmontadas, tendo lingüetas que facilitam a montagem e fechamento durante os processos de embalar e desembalar", diz Paula L. Caraça, do departamento de marketing da empresa.



Embalagens



A **Styrocorte** (Fone: 16 3984.9200) está apresentando uma linha especial de caixas com **isolação térmica duplicada** para transporte de perecíveis, como alimentos e medicamentos, em longas distâncias. São apresentadas nas capacidades de 5 litros (com medidas internas de 177x177x236 mm), 8 litros (medidas internas de 250x168x202 mm), 12 litros (medidas internas de 300x185x261 mm), 44 litros (medidas Internas de 400x307x359 mm) e 90 litros (medidas internas de 532x418x408 mm). A empresa também fabrica o S-pack, pequenos flocos que acomodam todo tipo de produto, independente de seu tamanho, proporcionando segurança e economia no transporte. Embala desde produtos delicados, como cerâmica e vidros, até produtos de grande porte, e contém apenas 1% de poliestireno inflável com 99% de ar. Segundo a empresa, é anti-estático, 100% reciclável e não contaminável.

Tecnologia na medida certa para a movimentação de materiais.

www.agrale.com.br



Recursos Adm. e Logística do Laboratório - AGRALUB

Trator Agrale 4100 GLP.



Tratores Agrale GLP.





Show Logistics

Diversos Diversos Diversos Diversos Diversos Diversos Diversos Diversos



O novo trator-rebocador 4100 GLP, equipado com motor de 16,2 CV de potência e movido a GLP, fabricado pela **Agrale** (Fone: 54.3238.8000), pode ser utilizado em aplicações de logística em indústrias e operadores logísticos, além de em serviços de movimentação de carga em aeroportos, condomínios e hospitais. Com capacidade para rebocar até 14 toneladas e autonomia para trabalhar até 16 horas com um cilindro de 20 kg de GLP, permite a utilização tanto em ambientes internos quanto externos. Equipado com direção hidrostática e câmbio de sete marchas à frente e três à ré, pode ser fornecido com opcionais como pneus superflexíveis, bicilindro de gás recarregável P20, contrapesos nas rodas dianteiras, protetor frontal, rodado traseiro duplo, teto solar, luz sinalizadora rotativa, farol auxiliar traseiro, extintor de incêndio, pára-brisa frontal com limpador, semicabine e cabine.

A **Drimec** (Fone: 41 3393.3344) é especializada na fabricação de equipamentos para movimentação de materiais. Apresenta basicamente duas linhas de produção: alumínio, formada pela Linha Hand Truck, Linha Dobrável, Linha Gemini, Linha Gemini 400, Linha Água, Linha Áudio e Vídeo; e aço carbono, abrangendo a Linha Carro Plataforma e a Linha Tambor. "As linhas apresentam um conceito modular, com inúmeras possibilidades de modelos que se adaptam a qualquer segmento do mercado. Os carrinhos manuais em alumínio Drimec podem ser utilizados em duas ou quatro rodas e sua capacidade de carga é de 225 e 450 kg, respectivamente. Já a linha em aço carbono compõem-se de carros



plataforma, em capacidades de até 1000 kg, e tambor, para até 300 kg e indicado para indústrias em geral", afirma Sandra Rosa Machado Luz Gimenez, do setor de comunicação da empresa.



Para a área de logística, a **Dânica** (Fone: 47 3461.5300) fornece conjunto de docas para aplicações principalmente em áreas de carga e descarga de Centros de Distribuição Frigoríficos. Conforme conta Daniel Kroin, coordenador de marketing da empresa, este conjunto é composto por portas seccionais de abertura vertical ou em ângulos (manual ou automática), portal de selamento de vedação retrátil que minimiza o fluxo do ar e de excelente padrão estético e almofadas de encosto para caminhões, além de plataformas niveladoras na opção mecânica, hidráulica ou vertical.



O destaque da **Cargomax** (Fone: 21 2676.2560) é o **Proldox**, nivelador de doca embutido mecânico com acionamento por molas, próprio para ser instalado em nicho reto. "Com operação amigável e segura, este equipamento utiliza o mínimo

de peças móveis e possui regulagem longitudinal e transversal da carga da mola de compensação da plataforma, o que permite o ajuste preciso do esforço de acionamento. A pestana é basculante e com dobra na extremidade, o que reduz o risco de a paleteira ficar retida. Com a utilização desses equipamentos, o veículo pode ser carregado ou descarregado com segurança em até 9 minutos por apenas uma pessoa utilizando uma empilhadeira", enfatiza Alexandra Kyrillos, diretora geral da Cargomax. A empresa também produz sistemas de docas mecânicas, eletro-hidráulicas ou a gás, docas móveis, plataformas elevatórias e niveladores portáteis, dobráveis e avançados.

A **Bambozzi** (Fone: 16 3384.2409) está anunciando o lançamento de talhas com opção de controle remoto à distância, sem fio, por meio de receptor e transmissor. Segundo informações da empresa, este sistema é indicado para aplicação em siderurgia, laminação, conformação, extrusão, fundição, indústria de papel e celulose, automobilística, metalúrgica, pré-formados, cimenteiras e outras.



Mastro vertical Star 12 e elevador pessoal Quick UP. Estas são as novidades da **Haulotte Group** (Fone: 11 4208.4206). O primeiro suporta cargas de até 200 kg e pode ser usado em áreas externas. Já os elevadores pessoais ("push around") operam em alturas de 7 a 14 m, sendo usados em indústrias, galpões de operação logística, empresas de manutenção, ginásios, salas de espetáculos e

outros locais. Apresentam dimensões reduzidas, permitindo passar por portas padrões de salas e/ou elevadores, e uma só pessoa pode carregar e descarregar o equipamento que, uma vez recolhido, pode ser facilmente transportado em veículo utilitário.



SOS



Os tratores/rebocadores de cargas Capacity modelo TJ7000, comercializados pela **Equiport** (Fone: 13 3227.6025), operam na área da indústria pesada, em portos ou terminais. Apresentam capacidade de carga de 56.250 kg e superam rampas de até 21% com uma carga máxima de 36.450 kg.

Tradicional distribuidor de empilhadeiras Hyster, a **Somov** (Fone: 11 3718.5031) passou a ser, também, representante autorizado Tennant, para varredoras e lavadoras de pisos industriais.

A **Tópico** (Fone: 11 4785.1200) fornece soluções em armazenagem através de galpões tipo duas águas e pirâmide. Além dos formatos especiais, a novidade da empresa é o "galpão retrátil", sanfonado e que permite "encolher" ou aumentar o seu tamanho original, dependendo do material a ser estocado.

A **Travema** (Fone: 11 3831.8911) está lançando almofadas isotérmicas para vedação de portas em armazéns frigorificados nas operações de carga e descarga de caminhões, como resultado da parceria efetuada com a Sansuy. Todas as junções do material da capa são soldadas por radiofrequência, conferindo-lhe uma resistência superior ao apenas colado.

BYG Transequip Propagando as melhores soluções em movimentação de cargas.

ART-R 2074
EVOLUTION

EMPILHADEIRA RETRÁTIL

Capacidade de carga: 2.000kg
Elevação máxima: 7.400mm



- ✓ Operador sentado
- ✓ Inclinação dos garfos e deslocamento lateral
- ✓ Direção hidrostática
- ✓ Câmera para visualização (opcional)

LANÇAMENTOS



Stand localizado na rua K, nº 15

Ampla linha de produtos com grande variedade de aplicação

ART-AC 1500
EVOLUTION

EMPILHADEIRA TRACIONÁRIA

Capacidade de carga: 1.500kg
Elevação máxima: 3.500mm

- Motor AC



ART-OP 1500
EVOLUTION

EMPILHADEIRA TRACIONÁRIA

Capacidade de carga: 1.500kg
Elevação máxima: 3.500mm

- Movimento dos paletes simultaneamente



COMPACT PE 136

PLATAFORMA ELEVATÓRIA SIMPLES

Elevação máxima: 8.000mm

- Com alimentação AC ou DC



BYG TRANSEQUIP

Rua Vereador João Cardoso, 2 - Bairro Povilho - Cajamar - SP - km 29 - Via Anhanguera - CEP 07770-000
Tel.: +55 (11) 3583-1312 - Fax: +55 (11) 3583-1324 - e-mail: byg@byg.com.br - www.byg.com.br

W. Imper

TOTALSOURCE®

Pecas e Acessórios

Peças que marcam o novo tempo.



Mais de 100 anos de movimentação e o começo da história da empilhadeira

Inovando e aperfeiçoando sua linha de produtos, desenvolvendo tecnologias visando sempre o melhor resultado, atenta aos efeitos do mercado globalizado. A SMH avançou no tempo fazendo história. Conquistou a liderança no mercado mundial oferecendo peças para as melhores marcas de empilhadeiras.

Conte com nosso Know-how internacional - Atendimento local - Melhor custo benefício
Melhor atendimento pós-venda - Peças para modelos elétricos e a combustão.

SMH, incomparável!

SMH

Faça parte disto!

TOTAL SOURCE
Peças e Acessórios

TVH Group

SMH
SYSTEMS MATERIAL HANDLING

www.smhco.com.br | smhbrasil@smhco.com.br | fone: +55 11 3205-8555 | fax.: +55 11 3205-8550

NAUTIKA

Solução em Armazenagem

- Locação e Venda
- Vãos livres de 10 a 50m
- Galpões Desmontáveis



Vista Externa



Vista Interna

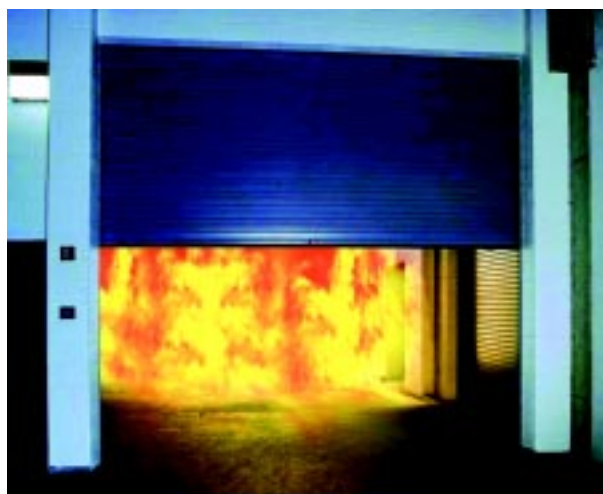


Vista Lateral

Tel.:(11) 6462-4622
www.nautika.com.br

Show Logistics

Diversos Diversos Diversos Diversos Diversos Diver



A Marcamp (Fone: 19 3772.3333) está anunciando dois lançamentos. O primeiro envolve as portas corta-fogo de enrolar Fire Gard, fabricadas pela Cornell Iron Works, EUA, que permitem fechamento automático no caso de incêndio, apresentando categoria de combate a incêndio de até 4 horas e flexibilidade de tamanhos, podendo ter até 10,36 m de largura e 9,10 m de altura. Segundo o engenheiro Antonio Carlos Domingues, gerente de vendas da Divisão Portas e Docas da empresa, elas permitem armazenagem compacta, com a cortina armazenada na bobina localizada na parte superior e totalmente suportada pelos trilhos. "Também apresentam diversos opcionais, como luz giratória ou sirene, detectores de fumaça e borda inferior de segurança, além de pintura epóxi em várias cores". Novidades também são as portas industriais de alta performance Fastrax, fabricadas pela Rite Hite, EUA. Indicadas para todos os tipos de abertura, podem ser usadas em aplicações de interior, exterior, frigorífica ou com pressão de vento. Possuem estrutura de trilhos versáteis, podendo elevar-se horizontalmente, verticalmente ou com configurações customizadas, velocidade de abertura de até 2,5 m/s e reinserção automática em caso de impacto acidental, reposicionando a cortina no trilho lateral.

A Rentank Equipamentos Industriais (Fone: 11 4138.9268) está lançando o serviço de limpeza e inspeções periódicas de contentores intermediários para grânéis de terceiros, se enquadrando nas portarias do INMETRO que entrarão em vigência.

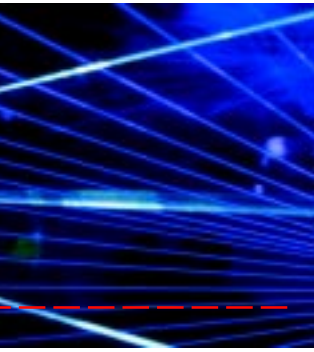


A empresa aluga contentores intermediários para grânéis para o transporte, armazenagem e auxílio na produção de líquidos, inclusive líquidos perigosos, com capacidades de 500 a 5.000 litros, fabricados em aço inox. Recentemente, firmou parceria com uma empresa americana, resultando em uma joint-venture denominada Tiger – Rentank, situada em Macaé, RJ, firmada para atender ao mercado de prospecção de petróleo. "Esta empresa oferecerá a locação de equipamentos utilizados para a movimentação de produtos químicos (tanques portáteis) e movimentação de materiais (cestos)", completa Kleber André Ludovico, gerente comercial da Rentank.

O Bulk 200 litros, da Rigesa (Fone: 19 3707.4162), é uma embalagem para o transporte de produtos granulados, pastosos e líquidos que, segundo a empresa, oferece diversas vantagens com relação aos tambores tradicionais, entre elas peso inferior, opção de desvase por gravidade, reciclabilidade, redução na área de armazenagem e ganhos no frete em contêineres. A empresa também oferece projetos diferenciados em embalagens de papelão ondulado de alta resistência para transporte de produtos semigranel e em substituição a outros substratos.



A Marksell – MKS Equipamentos Hidráulicos (Fone: 4789.3690) está lançando a plataforma niveladora de doca modelo MKS 6000 PND ME-2,5, do tipo de embutir na doca de concreto, com acionamento manual mecânico assistido por molas helicoidais. "Esse modelo, por nós patenteado, tem capacidade de tráfego de 6.000 kg e conta com as seguintes vantagens, quando comparado aos modelos acionados por contrapeso: fosso/nicho com construção mais simples, evolução na ergonomia para o operador, com sistema automático para abertura da pestana, instalação mais simples e barata, sistema construtivo inovador, com melhores características quanto à torção da mesa, e transporte mais barato em função de suas dimensões reduzidas", afirma Edison Salgueiro Junior, diretor da empresa.



sos Diversos

A **Wheelsar – “Rodaco”** (Fone: 11 4427.6656) está anunciando o lançamento dos pneumáticos Ohero, desenvolvidos com compostos de alta performance e proporcionando, segundo a empresa, um maior número de horas trabalhadas, melhor resistência à abrasão, cortes e deformações. Novidades da empresa também são as rodas para pneus maciços e pneumáticos fabricadas com chapas de aço com maior espessura. São apresentadas nos modelos bipartidas e com anel e trava, proporcionando maior vida útil.

A **Zeloso** (Fone: 11 3694.6000) lançou o EMTV 157, elevador de manutenção com torre telescópica, capacidade para até 150 kg e altura da plataforma de 7 m. Segundo a empresa, a sua principal característica é a versatilidade de manuseio, pois suas medidas de altura da torre abaixada (2 m) e largura (0,72 m) permitem a passagem através de portas normais. Possui, ainda, opções de rodas em nylon ou poliuretano e seu manuseio é suave, através de timão com rodas duplas. É fabricado em versões com motor em 220, 380, 440 V ou a bateria.





Lançamento

Cresce a família da máquina líder de mercado no Brasil. Nova Retrátil FMX Cabinada.

Mais conforto, maior produtividade e menor custo operacional

- Tecnologia AC.
- Opera em ambientes de até -30°C.
- Melhor disponibilidade de peças.
- Melhor pós-venda.

- Melhor relação custo benefício.
- Maior valor de revenda do mercado.
- Rede de serviços autorizados em todo o país.



• **Ampla cabine com excelente visibilidade**



• **Botão de controle dos desembaçadores das janelas e teto**



• **Sistema de aquecimento com controle de temperatura**



Tecnologia Alemã
com
Coração Brasileiro

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 / Eumilift (SA): (71) 8178-9930
 CE/PI/MA- Eurotec (REP/SA): (85) 3459-1667
 MT- Moviminas (REP/SA): (65) 3682-8570
 GO/TO- Moviminas (REP/SA): (62) 3283-3927 / (62) 3313-7476 (ANÁPOLIS)
 MG- Movimenta MG (REP/SA): (31) 3495-1486 / Temov (SA): (31) 3498-7100
 MG-UBERLÂNDIA/MS/RO/AC- Moviminas (REP/SA): (34) 3232-1410
 PR- Triplex (REP/SA): (41) 3278-4968

PE/AL/PB/RN/SE- Tolentino (REP/SA): (81) 3441-5629
 RJ- FFLógica (REP): (21) 3882-3943
 RJ/CAPITAL- Evemam (SA): (21) 3882-3943
 RJ/V. DO PARAÍBA- Imãos Martini (SA): (24) 3323-2885
 DF- Moviminas (REP/SA): (61) 3356-3733
 RS- Requipel (REP): (51) 3337-8577 / Empilhasul (SA): (51) 3337-0310
 SC- Transpotech (SA): (47) 3326-0700
 SC/LESTE- Empitec (REP/SA): (47) 3337-6340
 SC/OESTE- Requipmaq (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) 2954-7472
 Movelev (SA): (11) 2421-4545
 Logística (REP): (11) 2647-7707
 Logix (REP): (11) 6442-7631
 Logismaq (REP): (11) 6408-4639
 Uselit (SA): (11) 6452-5101
 SP/INTERIOR- Mascamp (REP/SA): (19) 3772-3333
 SP/V. DO PARAÍBA- Movelev Vale (REP/SA): (12) 3655-1513
 ARGENTINA- AG Zirma S.A.: +54 (11) 4745-8400
 URUGUAY- Essen LTDA.: +59 (82) 901-0305
 CHILE- Kreis S.A.: +56 (2) 854-5667

Qualidade em movimento

Show Logistics

Empilhadeiras, paleteiras ... e componentes Empilhadeiras, paleteiras ... e



As rodas para paleteiras e empilhadeiras desenvolvidas pela **AFL Plastic** (Fone: 11 4541.5035) são fabricadas em "AFLFood", um revestimento de poliuretano de alta performance aditivado com agentes antibactericida e antifúngica.

"A principal característica é evitar a contaminação das rodas de empilhadeiras elétricas na movimentação de cargas alimentícias, proporcionando, assim, uma excelência na eliminação de contaminantes microbiológicos na movimentação. Temos disponíveis os mais variados tamanhos e modelos de rodas e rodízios revestidos de poliuretano", explica Sidilei Rodrigues, gerente comercial da empresa.



O grupo sino-americano **Baoli** (Fone: 62 3941.9500) iniciou suas operações no Brasil em fevereiro de 2008, com sede em Goiânia, GO, e base operacional em Itajaí, SC. A sua linha de produtos inclui empilhadeiras a GLP, elétricas e a diesel. As empilhadeiras a combustão utilizam motores japoneses Mitsubishi 4G64 (GLP) e Isuzu 6BG1 (diesel), enquanto as elétricas integram o controlador americano GE, para equipamentos DC, e o italiano SME, para empilhadeiras AC.

São quatro os lançamentos da **Byg Transequip** (Fone: 11 3583.1312). O primeiro deles é a empilhadeira retrátil modelo ART-R 2074, com operador a bordo e deslocamento lateral. Conta com display LCD e câmera para facilitar a visualização de cargas quando os garfos estiverem totalmente elevados, além de banco com sistema de segurança switch, que faz com que a empilhadeira pare automaticamente quando o operador deixa o assento. Possui motor de elevação equipado com o sistema PWM (Pulse Width Modulation), sistema de controle MOSFET, capacidade de carga de 2 toneladas e motor de 4 kw, podendo elevar cargas até 7,40 m. Já a nova empilhadeira tracionária ART-AC 1535 tem como principal característica o motor AC, além de capacidade para carga de 1,5 tonelada. Pode elevar cargas até 3,5 m, possuindo garfos com comprimento de 1,15 m e raio de giro de 1,785 m. A nova empilhadeira tracionária ART-DP 1535 pode movimentar duas cargas separadamente, uma nos garfos, outra nos braços de suporte, em operações simultâneas. Tem capacidade para 1,5 tonelada, garfos com comprimento de 1,15 m e altura de elevação até 3,5 m. Por último, o quarto lançamento da BYG Transequip é a plataforma elevatória simples BYG PE 136, com aplicação em manutenção predial e industrial. Pode ser operada e transportada por um único usuário. Comandada por AC (elétrica) ou DC (bateria), possui botoeira de comando para operador ou remota, ambas com parada de emergência; sapatas de apoio rosqueadas com regulagem de nível para pisos irregulares; dispositivo de segurança para fim-de-curso; piso antiderrapante em sua plataforma; movimento de translação manual e sistema de guarda-corpo. Tem capacidade de carga de 136 kg e operação por uma pessoa.

Tem capacidade para 1,5 tonelada, garfos com comprimento de 1,15 m e altura de elevação até 3,5 m. Por último, o quarto lançamento da BYG Transequip é a plataforma elevatória simples BYG PE 136, com aplicação em manutenção predial e industrial. Pode ser operada e transportada por um único usuário. Comandada por AC (elétrica) ou DC (bateria), possui botoeira de comando para operador ou remota, ambas com parada de emergência; sapatas de apoio rosqueadas com regulagem de nível para pisos irregulares; dispositivo de segurança para fim-de-curso; piso antiderrapante em sua plataforma; movimento de translação manual e sistema de guarda-corpo. Tem capacidade de carga de 136 kg e operação por uma pessoa.



A **BT** (Fone: 41 3306.1255) está lançando a linha **BT Levio**, de transpaletes elétricos, e a **BT staxio**, de reach-stacker equipados com **AC-Power**.

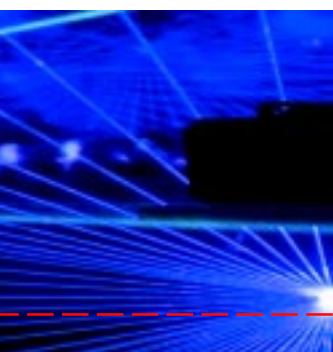


Com o objetivo de oferecer tecnologia e aumento de produtividade à movimentação do maior porto latino-americano, a **Cascade do Brasil** (Fone: 13 2105.8800), em parceria com o Grupo **José Fassina**, está colocando em teste nos principais armazéns e operadores logísticos de Santos o **Single Double**. "O duplo posicionador de garfos tem como principal objetivo o aumento da produtividade, pois permite a movimentação de um ou dois paletes simultaneamente, reduzindo em até 50% o tempo da operação", afirma Maurício Escobar, consultor de negócios da Cascade. Ainda segundo ele, neste cenário portuário, o **Single Double** também é capaz de otimizar o processo de estufagem, pois posiciona automaticamente a carga nas laterais do contêiner. "O resultado desta ação gera ao mesmo tempo equilíbrio e um corredor interno para livre acesso aos produtos."



O pneu industrial **CSEasy**, considerado o único sistema no mundo que possibilita a troca do pneu com a roda montada na própria empilhadeira, é o grande destaque da **Continental** (Fone: 0800 170061).

"Ele dispensa o uso de prensa para ser instalado na roda: seu adaptador cônico reutilizável torna possível que a operação de montagem e desmontagem seja feita com a roda no veículo, reduzindo drasticamente os custos de manutenção do sistema e o tempo de máquina parada para a troca dos pneus", explica Ricardo Dias, supervisor nacional de vendas de Pneus para Veículos Comerciais da Continental. Ainda segundo ele, entre outros diferenciais estão menor geração de calor durante a operação, maximizando a durabilidade dos pneus e gerando economia de energia, seja no combustível ou na bateria, e menor emissão de CO₂. Outro destaque da Continental é o sistema **TSR**, que permite a montagem de pneus sem câmara em aros convencionais com câmara. O sistema é composto por um anel de borracha reforçada, com uma válvula integrada. Este anel tem por função selar o ar contido dentro do pneu, substituindo o conjunto câmara + protetor presente nos sistemas atuais. "No sistema **TSR**, a perda de ar no caso de furo no pneu se dá de forma gradativa, reduzindo o risco de acidente e permitindo que o equipamento continue se movendo, sem comprometer a operação. Desta forma, o reparo não precisa ser feito imediatamente, os pneus têm a durabilidade aumentada e o processo de montagem, além de mais simples, é bem mais rápido", explica Dias.



componentes

A **Clark** (Fone: 19 3881.1599) traz como novidade duas empilhadeiras: uma a combustão (diesel e GLP) e outra elétrica. “Os modelos de empilhadeiras a combustão – C40, C45, C50 e C55, para, respectivamente, 4; 4,5; 5 e 5,5 toneladas – têm rodado maciço e são ideais para operações em siderúrgicas, madeireiras, indústria de bebidas, etc. Um dos focos da empresa está na empilhadeira de 5,5 t, a mais compacta para sua categoria, para trabalhos em corredores mais estreitos, com menor consumo de combustível, motorização mais potente para dar maior produtividade e transmissão separada do eixo (transmissão split), o que possibilita manutenção mais simples e barata, além de melhor acesso aos componentes, eliminação do risco de contaminação dos sistemas e blindagem dos componentes”, diz Fabiano Faga, gerente de vendas da empresa. Já o segundo lançamento é uma empilhadeira elétrica de quatro rodas supercompacta, de corrente alternada, capacidade de carga de 1.600, 1.800 kg e 2.000 kg, blindada e a prova de explosão. “A GnEX é uma aposta para substituição das empilhadeiras a combustão, pois oferece a versatilidade de trabalho em ambientes internos e externos, em pisos regulares ou irregulares, bem como em variações de temperaturas”, completa Faga. Para 2008, a empresa projeta um crescimento de 33% no número de empilhadeiras vendidas e 50% de aumento em seu faturamento em relação ao ano passado, chegando a R\$150 milhões. A Clark estima ainda, colocar 2.000 novas máquinas no mercado.



Há mais de 35 anos atendendo o mercado com as melhores soluções em armazenagem vertical, com Qualidade, Segurança e Durabilidade

Mezaninos, porta-paletes, estanterias, drive-in e estruturas especiais para armazenagem

Tel.: (11) 2095.2855 - Fax: (11) 2095.2852

Contato: vendas@altamira.com.br

www.altamira.com.br



altamira
Tecnologia moldada em aço.





Show Logistics

Empilhadeiras, paleteiras ... e componentes Empilhadeiras, paleteiras ... e

A **Equilift** (Fone: 19 3305.5402) é distribuidora Heli e está apresentando como novidade a CPQD25 Linha "Green Series". Trata-se de uma empilhadeira de 2 a 3,5 toneladas,



nas versões a GLP e diesel, equipadas com motor Nissan K25, transmissão automática com alavanca eletrônica, comandos ao lado do assento do operador, ampla visão – pois o cilindro de elevação da máquina é mais fino – e com sistema de redução de resíduos tóxicos para não poluir. A empresa também oferece máquinas elétricas, como transpaleteira, retrátil, patolada e contrabalançada de 3 rodas, sendo que a linha completa abrange máquinas em capacidades de 1,5 a 32 toneladas. "A Equilift vem surpreendendo nos outros estados fora da região sudeste. Grandes vendas foram feitas no Rio Grande do Sul para a Perdigão e a CTS Tabacos – Exportadora de Fumo. No Mato Grosso, a Heli desperta interesse em locadores como a Trackcenter. Já no sudeste, cresce cada vez mais: no Rio de Janeiro, grandes empresas, como Petrobras, Grupo Votorantin e Esso, operam com máquinas Heli. Em Santos, SP, terminais portuários como Grupo Rodrimar e Dínamo Terminais também operam com empilhadeiras Heli. Em Goiás, a Equilift faz mais uma parceria com a Dynamaq, outra empresa locadora que irá reforçar o mercado na região", conta Kleber Li, gerente de importação da Equilift.

O Pit Stop **Consigaz** (Fone: 11 4197.9302) é um sistema de abastecimento de cilindros P-20 diretamente nas empilhadeiras, realizado na própria empresa, eliminando a troca e garantindo uma economia estimada em até 15% em relação aos cilindros retornáveis. Segundo a empresa, este sistema elimina interrupções no abastecimento, além de oferecer mais segurança, reduzindo a incidência de manutenção dos cilindros.



manutenção de carrinhos hidráulicos, equipamentos e ferramentas industriais (elétricos, mecânicos, hidráulicos e pneumáticos).

A **FEMC** (Fone: 11 6910.6473) está lançando o serviço de locação de transpaletes e um plano de manutenção a preço fechado para esses equipamentos. Segundo explica José Roberto de Moura, diretor administrativo, a empresa é especializada na fabricação e manutenção de carrinhos hidráulicos para movimentação de paletes, além de prestar serviços de



A **Hyster** (Fone: 11 5683.8500) tem duas novidades no segmento de máquinas elétricas.

O primeiro é o lançamento da empilhadeira contrabalançada elétrica pneumática J2.50EX, com tensão de 48 V e motorização AC. A segunda novidade é em relação aos modelos Hyster retráteis: a empresa está colocando à disposição do mercado novas opções de elevação máxima dos garfos, até 12 m.



Rampa e Plataforma Niveladora de Docas

As rampas e plataformas niveladoras de docas são aplicadas em todos os tipos de depósitos, ligando o piso ao caminhão e compensando a diferença de altura entre os mesmos.

Sua instalação elimina degraus e preenche a fenda entre o veículo e o piso, proporcionando mais segurança ao operador e agilizando o fluxo de carga e descarga.



Acesse o site www.saur.com.br, e surpreenda-se com as soluções para a movimentação de cargas.

Unidade Fabril: Panambi-RS (55) 3376 9300 - saur@saur.com.br - Centrais de Atendimento: São Paulo-SP (11) 2148 1020 | Cuiabá-MT (65) 3637 1020

SAUR 



componentes

A **MSI-Forks** (Fone: 11 5694.1000) está apresentando a nova família de garfos para empilhadeiras com capacidade de elevação de 10 a 15 toneladas. A novidade dessa linha – segundo a empresa – é que nunca houve no Brasil garfos com esta capacidade disponível para pronta entrega ao mercado de reposição.



A **Movicarga** (Fone: 11 5670.5670) está apresentando ao mercado a linha de empilhadeiras da bandeira Nissan, da qual é a nova representante oficial no Brasil.

A **Movilog** (Fone: 11 2207.4547) comemora cinco anos de atuação no mercado de empilhadeiras oferecendo opções de locação, compra, venda e manutenção. A empresa está investindo em um novo galpão, refazendo sua estrutura organizacional, lançando o seu site e adquirindo máquinas zero. “Ao combinar uma frota nova, parcerias estratégicas, investimentos tecnológicos e atuação comercial altamente competitiva, a Movilog pretende continuar se destacando pela eficácia e qualidade em suas atividades”, afirma A. Tiago Rios, diretor da empresa.

Grupo Rentank

A Solução Logística Mais Eficaz Para Seus Negócios.



O **Grupo Rentank**, há mais de 15 anos no mercado, é formado a partir de uma união de empresas brasileiras voltadas para o desenvolvimento de soluções que proporcionem a seus clientes qualidade, segurança e eficiência no transporte, processo e armazenamento de produtos para todos os segmentos industriais e agronegócios. Com IBC's homologados para transporte de produtos perigosos, conforme legislações vigentes. (Resolução 420).



Contentores de Aço Inoxidável para transporte e armazenamento de produtos químicos, tintas, alimentícios, cosméticos e farmacêuticos.



Contentores Articulados (dobráveis) pode ser utilizado com ou sem bag plástico, para transporte e armazenamento de produtos químicos, alimentícios, tintas, farmacêuticos e cosméticos.



Galpões e Pirâmides com estrutura em aço zincado e cobertura e fechamento em lona vinílica de alta resistência.



Coberturas para Eventos: Coberturas Duas Águas, Coberturas Tensionadas, Pirâmides e Pirâmides Tensionadas.

Rua Islândia, 280
Taboão da Serra - SP - Brasil
06785-390
Tel.: +55 (11) 4138-9266
Fax: +55 (11) 4137-3599
www.rentank.com.br

grupo
Rentank

Show Logistics

Empilhadeiras, paleteiras ... e componentes Empilhadeiras, paleteiras ... e



A Linde (Fone: 11 3604.4755) está apresentando a empilhadeira de 7 toneladas da série 396, que substitui a série 353. Este modelo trabalha com as capacidades de carga de 5 a 8 toneladas e, segundo Wilson Vizeu, gerente geral da empresa, o grande diferencial da nova série em relação ao modelo anterior é o motor diesel que trabalha como um gerador para a transmissão hidráulica: "com isto, reduzimos o consumo de combustível em aproximadamente 25%, já que conseguimos operar com um motor de 4 cilindros. Apesar do número de cilindros menor, o motor tem maior potência e torque e possui sistema de controle eletrônico que acelera o equipamento de acordo com a demanda de operação." Outro equipamento que será lançado é a empilhadeira série 351, com capacidade de 2,5 toneladas. "Na área de equipamentos elétricos estamos lançando a linha paleteira EW Active e a selecionadora de pedidos N Active, com capacidade de carga de 2750 kg e tecnologia AC. Ainda na linha de equipamentos elétricos também estamos lançando o rebocador P60, com capacidade de 6 toneladas", diz o gerente geral. A Linde

fabrica, ainda, a empilhadeira contrabalançada elétrica série 386, nas versões de 1,2 a 2,0 toneladas. Possuem cilindros de inclinação montados sobre a cabine do operador que, segundo a empresa, além de garantirem maior segurança na operação, permitem uma maior visibilidade ao operador pelo fato de os perfis do mastro serem menores. Outra característica é a facilidade na troca da bateria, pois a porta do compartimento da bateria tem abertura lateral e ângulo de 180°. A empresa também fornece equipamentos pesados para movimentação de contêineres cheios ou vazios. Os destaques da divisão incluem o reach stacker modelo 4531/5TL, aplicado na movimentação de contêineres cheios, o novo modelo C90/6, para movimentação de contêineres vazios, e o modelo H160D, para movimentação de contêineres vazios com capacidade de carga de 16 toneladas. Aliás, como conta Vizeu, na área de equipamentos pesados, a Linde já comercializou 26 equipamentos em 2008. Entre os principais clientes que compraram reach-stackers estão a Deicmar, a Log-in, a Conexão Marítima e a Santos Brasil.



A grande novidade da Michelin (Fone: 0800 970.9400) são os pneus industriais 7.00 R12 XZM e 6.00 R9 XZM, que agora podem ser montados de maneira tubeless, ou seja, sem uso de câmara de ar e protetor.

"A roda monopeça especialmente desenvolvida permite ganhos para os usuários, como, por exemplo, eliminação de danos na câmara devido à fricção do protetor e pneu contra a câmara de ar; perda de ar lenta em caso de perfuração, minimizando o risco de parada instantânea da máquina e segurança da carga e do operador; maior facilidade e menor tempo de montagem e desmontagem; e economia no orçamento de compra de materiais (câmaras e protetores)", diz Guilherme Nigri, gerente do segmento para pneus industriais. Ele também informa que a linha de pneus XZM, para aplicação em empilhadeiras e que colabora na economia de combustível, foi desenvolvida com tecnologia radial. "A gama XZM foi especialmente projetada para uso em portos, aeroportos e indústrias. Por utilizarem uma banda de rodagem larga e elaborada com compostos de borracha extremamente duráveis, são mais resistentes ao desgaste. Esta característica, unida às lonas de aço da carcaça radial, torna a rodagem do equipamento mais estável e garante maior aderência ao solo, enquanto os recortes da escultura facilitam a rodagem em pistas escorregadias", informa Nigri.

A Palettrans (Fone: 16 3951.9999) está lançando a empilhadeira retrátil modelo PR16 para 1,6 tonelada e modelos com elevação máxima de 8 m. Segundo a empresa, este modelo traz como novidade a substituição das alavancas mecânicas de comando por um sistema de comando eletrônico finger tips, que possibilita, além de mais conforto ao operador, o uso da válvula proporcional para acionamento de elevação e descida, tornando as operações mais suaves e seguras. Além dessas inovações tecnológicas, o modelo é mais compacto e por isso exige um menor corredor operacional, também de acordo com a empresa.



Completando 15 anos de atuação, a Retrak (Fone: 11 6431.6464) é considerada a maior empresa de locação de empilhadeiras elétricas no Brasil. A linha de equipamentos oferecidos pela empresa inclui: transpaleteiras elétricas de operador a pé, embarcado ou sentado, empilhadeiras tracionadas de operador a pé ou embarcado, empilhadeiras de patola de operador sentado, empilhadeiras frontais elétricas de 1,5 até 2,5 t, empilhadeiras retráteis de 1,25 até 2,0 t e empilhadeiras trilaterais, além de vários modelos de empilhadeiras a GLP.

A Rodagás do Brasil Sistemas a Gás (Fone: 11 2823.0250) está apresentando a chave comutadora com indicação de reserva para empilhadeiras a GLP, que informa ao operador o momento que deve executar o abastecimento ou a substituição do cilindro, evitando desperdícios de tempo e dinheiro. "Também há mudanças em nossos produtos de linha, como o reparo do redutor Sênior III, que atualmente está sendo fabricado com membrana pré-formada, o que torna a sua substituição mais ágil, com menor possibilidade de erros", afirma Danila Salna, coordenadora de vendas da Divisão GLP.



componentes



Entre os acessórios para empilhadeiras desenvolvidos pela **Saur** (Fone: 0800 701.4122) está o empilhador trilateral, que eleva a altura de estocagem e reduz o espaço "morto" ao diminuir a largura dos corredores entre prateleiras, além de aumentar a velocidade de colocação e remoção de cargas.

Segundo a empresa, proporciona aumento da utilização de área estocada em até 50%, apresentando capacidade de carga de 1.500 kg, até 4 m, e de 800 kg, até 7 m, para empilhadeiras de 3 toneladas. A velocidade de deslocamento nos corredores é garantida por guias laterais instaladas na empilhadeira. Outro acessório desenvolvido pela empresa é a garra para eletrodomésticos, construída com materiais leves, como alumínio e aços de alta resistência, tendo braços articulados, revestidos com borracha, que, associados a válvulas que controlam a força de fechamento, garantem o manuseio seguro de até 12 geladeiras/freezers sem danificar as embalagens. Apresenta braços com 1.200 mm de altura e 1.650 mm de profundidade; aberturas de 450 a 2.250 mm; protetores de carga acoplados ao corpo e capacidade para 2.000 kg.

Paletes Matra, a base da sua logística



35 anos



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

Venda, manutenção e locação de paletes.

Show Logistics

Empilhadeiras, paleteiras ... e componentes

A **Schioppa** (Fone: 11 2065.5200) fabrica rodas direcionais e de carga em ferro fundido, revestido em poliuretano, para todas as marcas de paleteiras.

Entre os modelos estão rodas de carga injetadas em nylon poliamida, na medida de 80 mm de diâmetro X 100 mm de largura, permitindo menor atrito com o piso.

“Inovamos mais uma vez e ampliamos a série de rodas direcionais para paleteiras lançando a RDNT 170.50.47. Ideal para diversas marcas de paleteiras, tem como atribuição a diminuição do atrito com o piso, resistência a baixas temperaturas e também à oxidação. Desenvolvida na dimensão de 170 mm de diâmetro externo, 50 mm de largura e encaixe de rolamento de 47 mm, é injetada em nylon poliamida 6.0”, diz o gerente nacional de vendas da empresa, Claudio Tadeu Coutinho.



A **Hangcha**, representada no Brasil pela **Zenshin** (Fone: 11 3208.0874), produz as empilhadeiras R Series, movidas a diesel, gasolina ou GLP.

Os equipamentos a gasolina ou GLP têm capacidade de carga variando entre 1.000 e 7.000 kg e os a diesel atuam com cargas de 1.000 kg a 18.000 kg. No que se refere aos equipamentos elétricos, com opção da tecnologia de corrente alternada ou corrente contínua, estão: empilhadeiras contrabalançadas (J Series) em modelos com 3 ou 4 rodas e capacidades de carga variando de 1.000 kg a 5.000 kg; empilhadeiras retráteis (H Series), para corredores estreitos e espaços menores, carregando cargas de até 2.000 kg; empilhadeiras patoladas (H Series), para cargas de até 1600 kg e opção de operador a bordo em pé. A Hangcha fabrica também paleteiras elétricas para movimentação de cargas de até 2.000 kg. Em termos de equipamentos manuais, estão disponíveis: empilhadeiras totalmente manuais SYC Series, que elevam cargas de até 1.500 kg a 2,5 m de altura, e as empilhadeiras EMS Series, que também são manuais, mas contam com um sistema de elevação elétrico, elevando cargas de até 1.500 kg a 3 m de altura, indicadas para empilhamento de cargas em locais estreitos e de difícil acesso. Por fim, a empresa também fornece uma grande variedade de paleteiras manuais, com destaque ao modelo feito de aço inoxidável.

“Estamos lançando o controlador AC-Evolution, uma nova linha de controladores eletrônicos para motores AC, menores e robustos, com a última tecnologia lançada em mosfets.” A afirmação é de Jorge Ferrari, do departamento de assistência técnica pós-venda da **Zapi** (Fone: 11 4475.7334). Ele também informa que a linha de produtos da empresa inclui carregadores de baterias de alta frequência da marca Zivan, motores elétricos DC e AC da marca Best Motor, variadores de velocidade das marcas Still, Braslift (Novas Detas, Lughli e Omg), Cem, Rucker, Skam, Clark e Jacto.

Uma transpaleteira inovadora, indicada para todo tipo de transporte horizontal de materiais e que apresenta como diferencial o timão elétrico, é o lançamento da **Skam** (Fone: 11 4582.6755). De acordo com Luiz Gallo, gerente comercial da empresa, trata-se de uma máquina inédita no mercado justamente porque apresenta o timão

elétrico que facilita e torna a operação mais leve, dispensando qualquer esforço de manuseio e dirigibilidade e a necessidade de pessoal especialmente treinado. “Ela foi projetada para atender, principalmente, aos grandes armazéns, indústrias de diferentes ramos, operadores logísticos e centros de distribuição”, acrescenta o gerente comercial. A empresa também oferece outras máquinas especiais, como a empilhadeira modelo EPD/OS 4D (quadridirecional), com operador sentado e que permite elevação de até 8.200 mm; e a empilhadeira patolada e a prova de explosões modelo TOS/EX, especialmente projetada para ambientes críticos, onde costumam ser manuseados produtos inflamáveis, com risco de formação de atmosfera perigosa decorrente de liberação de gases e vapores.



Dentro da sua política de expansão de negócios, a **SMH no Brasil** (Fone: 11 3205.8555) está iniciando a comercialização de peças para plataformas aéreas, bem como efetuando o lançamento do e-commerce para o mercado B2B. Também está iniciando a importação de algumas commodities, como garfos, paleteiras, assentos e carregadores de bateria multivoltagem. Segundo a empresa, a intenção é começar a distribuir estes produtos do Brasil para toda a América do Sul. A SMH também comercializa peças para empilhadeiras, como sistemas de luzes, instrumentos, segurança, sistema de freio, filtros, ignição, fusível/bateria, sistema de tração, arrefecimento, escapamento, motores de partida e alternadores, sistema hidráulico, direção hidráulica, sistema elétrico, trem de força e de combustível.

A **TCIM** (Fone: 11 4224.6480) oferece as empilhadeiras TCM a combustão e elétricas de contrapeso. “O destaque é a nova série iNOMA, de 1 a 3,5 toneladas, equipada com o novo motor K21, de alto torque à baixa rotação e reduzido consumo de combustível.

Podemos destacar a suspensão antitombamento, a torre triplex ampla visão e as inúmeras inovações em ergonomia”, diz Sérgio Koji Saiki, supervisor comercial da empresa. A TCIM também fornece as empilhadeiras da marca Nichiyu, do Japão, retráteis, em capacidade de 1,4 a 2 toneladas, de corrente alternada, direção eletrônica a 360° e deslocador lateral integrado.



A nova máquina elétrica contrabalançada de 2,5 toneladas **FB 25 PGYE**, da **Yale** (Fone: 11 5683.8500), atua com tensão 48 V e três motores de CA. Opera em asfalto e em dias de chuvas moderadas, tendo classificação IP-54 – ou seja, esta limita o ingresso de pó nos motores através de sua blindagem específica e permite submeter o equipamento a sprays de água de até 60° C. Outra característica é o fato de possuir rodagem pneumática, com opção de superelástico.





componentes

A **Still Brasil** (Fone: 11 4066.8126) está apresentando vários lançamentos. As **transpaletas elétricas com operador a bordo** modelos **ERX** e **KMS X**, ambas com sistema elétrico de 24 V (AC), controle motriz eletrônico **Zappi** com freio regenerativo (frenagem automática), desligamento automático da elevação com o fim-de-curso e freio de estacionamento eletromagnético atuando no eixo do motor. A **FMX** padrão e cabinada, empilhadeiras elétricas com operador a bordo e mastro retrátil, sistema elétrico de 48 V, motores trifásicos (AC) encapsulados (tração/direção/hidráulica), painel de instrumentos (Smart Display), controle motriz e hidráulico eletrônico Mosfet, interface CAN-bus e regulagem de aceleração/velocidade/frenagem.

A **RX60-25**, empilhadeira elétrica de contrapeso, com operador a bordo, sistema elétrico de 80 V, capacidade de 2.500 kg, pneus superelásticos, controlador de impulso Mosfet, sistema CAN-bus, direção hidráulica e motor de tração de 15 kW. O **R06**, rebocador com operador a bordo, capacidade de reboque de 6.000 kg, sistema elétrico de 48 V, rodagem pneumática, faróis dianteiros, luzes de ré e horímetro marcador de descarga com redução de velocidade para 5 km/h com 20% de carga.

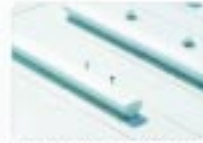
A **XL25** Cabinada, empilhadeira de contrapeso a GLP com capacidade de 2.500 kg, motor Nissan K25, transmissão powershift e direção hidráulica. E o **CX T**, rebocador com operador a bordo, capacidade de reboque de 4.000 kg, sistema elétrico de 24 V, rodagem superelástica, motor de tração de 3 kW (AC) e velocidade de translação de até 12 km/h.

Rapidez, versatilidade e segurança. Esse é o Sistema Construtivo Medabil.

As melhores soluções em sistemas construtivos metálicos, com a qualidade e a experiência de uma empresa que é líder nacional em seu segmento.



Sistema Construtivo Metálico



Sistema de Ventilação Metavent



Sistema de Cobertura e Fechamento

Escritório Nova Bassano - RS
Fone: (54) 3273 4000
Fax: (54) 3273 1380

Escritório Porto Alegre - RS
Fone: (51) 2121 4000
Fax: (51) 2121 4062

Escritório São Paulo - SP
Fone: (11) 3812 3322
Fax: (11) 3812 6230

Escritório Recife - PE
Fone/Fax: (81) 9906 7414

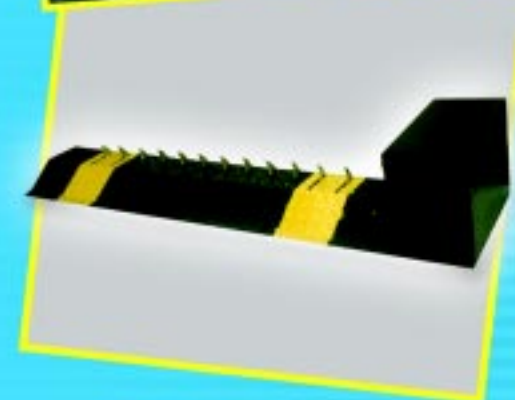
Escritório Rio de Janeiro - RJ
Fone/Fax: (21) 9978 4919

Medabil
Sistemas Construtivos

www.medabil.com.br

TRAVEMA

Proteções para Logística



Proteções para porta-paletes

- Protetores de colunas porta-paletes com revestimento a base de elastômero para redução de impacto.
- Exclusivo sistema de encaixe e travamento dos elementos construtivos.
- Completa linha de proteções para logística, incluindo:
 - Protetores para docas niveladoras (borrachão)
 - Protetores de docas secas (borrachão)
 - Guard Rail para estruturas porta paletes
 - Protetores especiais

Dilacerador de pneus

- Expõe garras metálicas quando acionada.
- Dilacera pneus de veículos de qualquer porte.

TRAVEMA
COMÉRCIO E INDÚSTRIA LTDA.
FONE: (11) 3831.8911
travema@travema.com.br

Show Logistics

Gestão e controle aplicados à logística – Soluções de TI

A **Alcis** (Fone: 11 2173.5400) está anunciando o lançamento do WMS com módulo fiscal – emissão de nota fiscal e livros fiscais, bem como do WMS Frio e o do CMS – Sistema de Gerenciamento de Contêineres. Já através de sua unidade de gerenciamento de transportes, denominada RDS, a empresa apresenta os novos softwares ECD (escrituração contábil digital), PCO (planejamento e controle orçamentário), TMS (sistema de gerenciamento de transporte), Tracking (visibilidade da frota e distribuição na web), SCMI (gerenciamento e controle de movimentação interna), Frotas (gestão de frotas), GMU (gestão de multas), GSI (gerenciador de sistema), monitor (disparador de eventos automáticos) e BI (inteligência de negócios).



As novas impressoras de linha P7000, da **Genoa Informática** (Fone 11 5078.66224), permitem a impressão do DANFE da Nota Fiscal Eletrônica. Com velocidades de 500 até 2000 linhas por minuto, incorporam interface de rede e rede wireless – que permitem controle total – e atuam com fitas de alta capacidade de impressão e possibilidade de atualização de funções e acessórios no campo.



A **Dematic** (Fone: 11 6877.3607) está lançando no Brasil seu sistema separação de pedidos por voz. “Este método inovador permite que o operador tenha as mãos livres para o manuseio dos produtos, o que torna a execução mais eficiente e aumenta a produtividade. Agora, a voz substitui a leitura de código de barras, sem perdas de tempo e de forma mais ergonômica. O sistema oferece as seguintes vantagens: produtividade na execução do picking; eficiência no processo; precisão e credibilidade nas entregas; e rapidez no retorno da inversão (ROI)”, diz Nathalie Brizolara, do departamento de marketing da empresa.

A **Intermec** (Fone: 11 5502.6770) está anunciando o pré-lançamento do computador móvel CK3, o qual, segundo a empresa, possui tecnologia avançada para o mercado de coleta de dados e logística. Integra tecnologias de ponta, como captura de imagens, leitura de código de barras multidimensionais à longa distância, tecnologia push to talk, comando de voz e RFID. Ainda segundo a empresa, outra característica fundamental deste equipamento é a leveza, que possibilita um melhor manuseio pelos operadores femininos, cada vez mais presentes no setor de logística.

Operações logísticas

A **ALL – América Latina Logística** (Fone: 41 2141.7555) investirá R\$ 110 milhões na compra de 50 locomotivas SD40, para atender à demanda da safra de 2009. As novas máquinas devem começar a rodar no primeiro trimestre de 2009. “O modelo SD40, da fabricante EMD, é equivalente em potência e desempenho à C30, da concorrente GE, que utilizamos desde 2004 e tem se mostrado bastante eficiente nas condições operacionais de nossa malha”, explica Carlos Augusto Moreira, gerente financeiro da ALL. As locomotivas circularão, principalmente, no trecho de bitola larga da operadora.

A **Iochpe Maxion** informa que sua controlada **Amsted Maxion Fundição e Equipamentos Rodoviários** (Fone: 12 3184.1000) fechou vendas de 916 vagões ferroviários. Destes, 836 foram para a Companhia Vale do Rio Doce, com entrega programada para o período de agosto a dezembro deste ano, e 80 foram para a Comilog (Gabão), com entrega prevista para o período de setembro a novembro próximo. Com estes novos pedidos, as encomendas de vagões ferroviários de carga da Amsted Maxion para este ano alcançam 3929 unidades, o que irá representar uma receita bruta de aproximadamente R\$ 654 milhões.

A **BDP International Brasil** (Fone: 11 5504.3413), empresa que atua no gerenciamento logístico, tem investido nos serviços de despacho aduaneiro – a expectativa é que já no primeiro ano, o despacho contribua para o aumento de 40% no faturamento da empresa – e se especializando no transporte de produtos químicos e petroquímicos, com grandes parceiras como Dow e Exxon, entre outras. Com isso, tem ampliado seus negócios, contratado funcionários e se estabelecido cada vez mais em praças estratégicas, e vislumbra dobrar seu faturamento este ano. Em 2007, faturou US\$ 12 milhões. Também estão nos planos da companhia a abertura de novos escritórios pelo Brasil e a contratação de novos colaboradores. A empresa tem sede na Filadélfia (EUA) e operações em 113 países. No Brasil, a sede fica em São Paulo, SP, desde sua abertura, no ano 2000. Conta com escritórios em Santos, SP, Belo Horizonte, MG, Recife, PE, e Porto Alegre, RS. No Brasil, a BDP oferece uma série de serviços, como o agenciamento de frete aéreo e marítimo, transporte rodoviário, análise, desenho e gerenciamento de procedimentos logísticos, logística de projetos e sistemas de acompanhamento e controle via web. Opera nos modais marítimo, aéreo e rodoviário, sempre no transporte internacional de carga, e não investe em ativo fixos, preferindo o modelo de parcerias e tirando proveito de contratos globais com grandes armadores. Cerca de 65% da movimentação da empresa é feita por via marítima. Já o transporte de cargas via avião responde por 30% da movimentação.

A **Conseil** (Fone: 71 2203.9000) decidiu adaptar e alinhar o grafismo impresso nos veículos da frota com a nova fase da empresa. “Completamos um ciclo com o grafismo antigo. Estamos começando um novo, com os mesmos princípios de qualidade que nos trouxeram até aqui”, explica Paulo César Carvalho, diretor de desenvolvimento de negócios. São mais de 20 anos executando soluções para o mercado logístico do Brasil. O desenho com linhas discretas deu lugar a formas mais curvas e cores vibrantes. Uma tentativa de traduzir o momento de transição pelo qual passa a empresa. “Hoje estamos presentes em 11 Estados da União, atuando em logística, armazenamento, fretamento e turismo, e gerando mais de 10 mil postos de trabalho diretos e indiretos”, revela Pablo Garcia Villas Boas, presidente da Conseil. Apontada pela *Gazeta Mercantil* como a sétima melhor operadora logística do país, a Conseil registrou nos últimos sete anos, um crescimento próximo a 40%. Ganhou fôlego para se consolidar no mercado da região Nordeste e expandir para o Sudeste. A nova sinalização da frota foi criada pela Accessing Comunicação, agência que atende a Conseil há cinco anos. A palavra chave no desenvolvimento do layout foi modernidade. Os traços originais foram mantidos, mas as linhas estão mais onduladas, dando suavidade ao desenho. Além das cores vermelho e amarelo, presentes na versão antiga, foi acrescentada a cor laranja, que segundo Tiago Rocha, um dos responsáveis pelo projeto, contribui para dar leveza aos traços e imprime um aspecto moderno ao visual. As cores em seqüência representam transição.



Operações log

A Blue Tec Automação (Fone: 19 3213.5502) está anunciando o lançamento da linha 500.

“Os novos computadores de bordo ForkLog 500 e Bluetec 500 sairão com a tecnologia Zigbee (spread spectrum) para telemetria via radiofrequência e também com a possibilidade de transmissão de dados através de conexão com módulo GSM, que proporciona captura dos dados em tempo real.

Outra inovação significativa da série 500 é a conectividade através de barramento CAN BUS, que permite ligação de periféricos e aquisição de dados diretamente do módulo eletrônico do veículo”, explica Romeu Costa, diretor de atendimento ao cliente.

Ele também informa que as soluções ForkLog e Bluetec incluem, além do sistema de computação de bordo embarcada, estação de captura para radiofrequência e pacote de software para gerenciamento de toda a operação de captura de dados, cadastramento e set-up dos equipamentos e para análise dos dados, transformando-os em relatórios gráficos e convencionais com informações valiosas para o monitoramento da frota e, conseqüentemente, educação dos operadores e motoristas.

LYSE

Investimentos seguros

SOLUÇÕES
Yale



VERACITOR VX

Consulte formas de financiamento:

FINAME



- Tecnologia de ponta
- Mais versatilidade nas operações
- Mais itens de reposição em estoque
- Melhor atendimento pós-venda
- Melhor relação custo benefício
- Maior Rede de Distribuição

Yale

Pessoas. Produtos. Produtividade.

www.yalebrasil.com.br
Tel.: (11) 5521.8100

VISITE NOSSO SITE E CONHEÇA A COMPLETA LINHA DE EMPILHADEIRAS YALE



ESCOLHA A MELHOR SOLUÇÃO PARA SUAS NECESSIDADES. CONSULTE A REDE YALE.

BAUKO (SP) Tel.: (11) 3693.9339 - www.bauko.com.br • CARAMORI (MT) Tel.: (65) 3611.9000 - www.caramori.com.br • CEQUIP (CE) Tel.: (85) 3444.4444 - www.cequip.com.br
 ENTEC (AM) Tel.: (92) 3647.2000 - www.entecmanaus.com.br • MACROMAQ (SC) Tel.: (48) 3257.1555 - (49) 3361.5400 - (PR) Tel.: (41) 3373.0011 - www.macromaq.com.br
 MAKENA (RS) Tel.: (51) 3373.1111 - www.makena.com.br • MOTIVA (BA/SE) Tel.: (71) 2101.9224 - (PE/AL/RN/PB) Tel.: (81) 2102.8200 - www.motiva-net.com.br • PROTEC (MA) Tel.: (98) 3258.2007
 (PA) Tel.: (91) 4008.9700 - www.proteconline.com.br • TRADINAQ (MG) Tel.: (31) 2104.8004 - www.tradinmaq.com.br • TRIMAK (RJ) Tel.: (21) 2598.7000 - (ES) Tel.: (27) 3341.7000 - www.trimak.com.br



Show Logistics

Operações logísticas Operações logísticas Operações logísticas

A **DHL** (Fone: 0800 771.3451) acaba de inaugurar um novo **hub** Europeu de fretes aéreos no aeroporto de Leipzig/Halle na Alemanha, o qual requereu investimentos de, aproximadamente, **300 milhões de Euros** por parte da Deutsche Post World Net. Ele está situado justamente no cruzamento das estradas que permitem o acesso Norte-Sul e Leste-Oeste na Europa e conecta ambos os mercados, o estabelecido e o emergente, na Europa Central e Oriental e na Ásia. O hub compreende um centro de distribuição, hangar para aviões, pista de estacionamento, estação de tanques e edifício da administração. A transferência e alocação de remessas e seu devido transporte diário é atualmente de cerca de 1.500 toneladas por noite, mas em 2012 espera-se que esses números atinjam as 2.000 toneladas. Com relação às operações da empresa no Brasil, o novo hub irá acelerar o envio de remessas brasileiras para a Ásia e Europa, que hoje correspondem aproximadamente a 22% das remessas internacionais realizadas pela DHL Express Brasil.

A **DiCanalli Transportadora Internacional** (Fone: 54 3317.9833) acaba de adquirir um moderno sistema de tratamento de efluentes denominado **ETAR – Estação de Tratamento de Água para Resíduos**. Instalado na cidade gaúcha de Passo Fundo, matriz da empresa, o sistema é utilizado na lavagem dos veículos da frota e tem como função principal a separação do lodo sólido (graxa, óleo e outros resíduos) da água que é imediatamente reutilizada na operação de lavagem dos veículos.

A **Delta Serviços Logísticos** (Fone: 11 4208.1900) acaba de conquistar a certificação **Sassmaq – Sistema de Avaliação, Saúde, Segurança, Meio Ambiente e Qualidade**, cujo objetivo é reduzir, de forma contínua e progressiva, os riscos de acidentes nas operações de transporte e distribuição de produtos químicos. A certificação foi concedida pela DQS do Brasil, órgão certificador autorizado pela Abiquim – Associação Brasileira da Indústria Química, e obtida após submeter a Delta a um sistema de avaliação, por meio de auditoria. Entre os principais clientes da operadora logística está a GE Betz do Brasil, para a qual a Delta carrega diariamente 50 toneladas, além da Geoplan, situada em São Paulo, e Amcor, localizada em Minas Gerais.

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, paleteiras ou empilhadeiras durante a operação de carga e descarga. Com opção de embutir ou frontal, com acionamento eletro-hidráulico ou manual mecânico, em várias dimensões e capacidades.

20 ANOS (11) 4789 3690
www.marksell.com.br
MKS Equipamentos Hidráulicos LTDA.

AMARRAÇÃO, ELEVAÇÃO E FIXAÇÃO DE CARGAS

PolifitEMA **FITACABO**

A Marca da Confiança

Coloque Fixa 50 a 100mm

Fitas de 25 a 100 mm de largura

TR
GJ
GR
GG
GA
GP

55 (11) 3573-4500
www.fitacabo.com.br

MoveTrans made



A **Log-In Logística Intermodal** (Fone: 0800 725.6446) acaba de iniciar o novo serviço Amazonas, que atenderá aos portos de Santos, SP, Suape, PE, Fortaleza, CE, e Manaus, AM, por meio de navegação costeira. Serão empregados três navios de 666 TEUs de capacidade cada, oferecendo uma escala a cada dez dias naqueles portos. Os principais segmentos de mercado atendidos pelo novo serviço incluem as indústrias de eletro-eletrônicos, alimentos, bebidas e construção civil, entre outros. Além do Serviço Amazonas, a navegação costeira da Log-In conta com o serviço Atlântico Sul, que liga Fortaleza a Buenos Aires e atende a dez portos no país e Mercosul.

Pioneira no país como comissária de despachos, a **Pinho International Logistics** (Fone: 41 3219.4300) está no mercado há mais de 60 anos e, de acordo com o diretor executivo da empresa, Sávio Ferreira de Souza, é a primeira a obter registro no Porto de Paranaguá. Atua nos segmentos de logística internacional, desembaraço aduaneiro, agenciamento e operação de cargas marítimas, entre outros.

A **Randon** (Fone: 0800 5121 58) desenvolveu especialmente para a MRS Logística o novo vagão ferroviário GDT, para transporte de minério de ferro. O vagão gôndola foi desenvolvido para aplicação em ferrovia com bitola larga (1,60 metros), conta com PBTC de 130 toneladas e capacidade volumétrica de 45 m³. É fabricado em chapa de aço carbono resistente à corrosão atmosférica.

FORTTES

Pneus superflexíveis

Único pneu nacional com qualidade total

Empilhadeira - Carros Elétricos - Rebocadores
Varredeiras - Dolleys - Aeroportuários
Máquina Agrícola - Equipamentos Especiais

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

EMPICAMP

VENDAS, LOCAÇÃO E MANUTENÇÃO DE EMPILHADEIRAS

VENDAS DE NIVELADORAS DE DOCAS, ELEVADORES INDUSTRIAIS E MESAS PANTOGRÁFICAS

VENDAS DE PEÇAS, GARFOS E PROLONGADORES DE GARFOS

NOVO ENDEREÇO:

R. Dario Freire Meirelles, 175
Bairro Campo dos Amarais,
Campinas - SP CEP 13082-045

NOVO TELEFONE:

19 3246 3113

Sistemas de Embalagem

Versatilidade, Economia e Robustez

SML - 200

4 anos de garantia



WVL - 100

1 ano de garantia



FITAS DE ARQUEAÇÃO

para fechamento de embalagem



FERRAMENTAS PORTÁTEIS



Compromisso com qualidade para melhores soluções

SERRALGODÃO
 Consulte-nos
 Tel:(11) 5061-8711

serralgodao@serralgodao.com.br
 www.serralgodao.com.br

Show Logistics

Operações logísticas Operações logísticas Operações logísticas

A **Ryder Brasil** (Fone: 11 5644.9644) implementou um sistema de lavagem ecológica para a limpeza de suas carretas no centro de manutenção instalado em Mauá, na grande São Paulo. "Esse sistema está em funcionamento há três meses e tem se mostrado bastante eficiente", afirma João Lamas, gerente de manutenção da Ryder no Brasil, apontando que a lavagem ecológica implementada baseia-se no conceito de reutilização de recursos naturais, pelo qual a água utilizada para lavar as carretas é captada, filtrada, armazenada e reutilizada para outras lavagens. Atualmente, esse vaivém é responsável pela limpeza de uma média de 12 carretas por dia no centro de manutenção. "Cada carreta consome em média 450 litros de água em uma hora de limpeza. Por semana, são 38 mil litros e, no mês, algo em torno 114 mil. A economia é bastante considerável", analisa André Rovelo, coordenador de Meio Ambiente da Ryder e responsável pelo gerenciamento desse sistema. Anteriormente, a lavagem das carretas era feita em postos de gasolina e a Ryder não tinha controle de onde e como o descarte da água suja era feito.

A **Santa Fé Vagões** (Fone: 55 3028.8129), segunda maior fabricante de vagões do País, aposta nas regiões Norte e Nordeste do Brasil para sustentar seu crescimento nos próximos anos. A empresa pretende fornecer vagões para as novas ferrovias em obras, como a Transnordestina, que voltou a ser construída recentemente, ligando pólos industriais de nove estados nordestinos. A meta é conquistar fatias importantes deste novo mercado. Outra obra que atrai a Santa Fé para a metade de cima do Brasil é a Ferrovia Norte Sul, que contempla a construção de uma via de aproximadamente 2,1 mil km atravessando as regiões Centro-Oeste e Norte. O projeto terá continuidade nos próximos seis meses, após a VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias receber sinal verde do governo para tocar a obra.



A **Tracker do Brasil – LoJack** (Fone: 11 4002.7002) está lançando uma nova versão do Tracker Monitor Plus, sistema de rastreamento e monitoramento que reúne as tecnologias de

radiofrequência – que permite rastrear e localizar o veículo em casos de roubo ou furto até mesmo em lugares fechados (como túneis, garagens e subsolos) – com a versatilidade do GPS e GSM/GPRS. "Com essa associação tecnológica, e com o foco no roubo ou furto de veículos, o cliente pode se informar, via web, da posição do veículo 24 horas por dia e emitir relatórios gerenciais com informações de velocidade, quilometragem e cumprimento de rotas", explica o presidente da empresa, Fredy Zuleta.



A **Renault do Brasil** (Fone: 0800 055.5615) está lançando o Kangoo Express 2009, utilitário concebido para atender

autônomos, pequenas empresas, frotas e governos. O modelo, juntamente com o Renault Máster, integra a linha de veículos utilitários comercializados pela Renault do Brasil. Segundo a empresa, o Novo Kangoo Express é indicado para o transporte de cargas nos grandes centros urbanos, por suas dimensões compactas. Transporta até 760 kg de carga e 2,8 m³ em volume de carga.



A **Volvo do Brasil** está lançando um inovador programa de treinamento de motoristas de caminhão. Batizado de "TransFORMAR" e tendo como lema "Vida e

economia na mesma direção", o programa é baseado no gerenciamento de riscos da viagem e é executado levando-se em consideração o cotidiano do condutor. "Toda a metodologia do programa está dirigida para o comportamento do motorista nas diferentes etapas da viagem, desde o planejamento e a implementação das verificações, passando pela operação propriamente dita, até a avaliação final dos resultados da viagem", diz Nereide Tolentino, especialista em trânsito e educação e coordenadora pedagógica do programa.

A **TCM Logística e Transportes** (Fone: 11 2422.7272) é fornecedora de soluções em transportes e logística, atuando no setor automotivo, na linha têxtil e de papel e celulose. Foi a primeira transportadora a operar a logística da Fiat Automóveis, sendo responsável desde a captação das informações até a entrega do material na montadora. Com depósitos instalados em pontos estratégicos nas cidades de Guarulhos, SP, Contagem, MG, e Pinhais, PR, anuncia a abertura da nova filial em Itupeva, SP. "Para continuar oferecendo um atendimento diferenciado e respondendo ativamente à demanda do mercado, intensificamos os investimentos na renovação e otimização da manutenção preventiva da nossa frota, como também implementamos novas áreas de atuação. Estamos expandindo nossa filial paranaense e passando a realizar atividades de armazenagem, como faz hoje a Matriz (Guarulhos) e a filial de Contagem. Mantemos, também, uma base em Santos para gerenciar a movimentação de contêineres", diz Francisco Parente, sócio-diretor. A empresa realiza também serviços in-house, assumindo a gestão de transportes dentro do cliente, disponibilizando mão-de-obra especializada para expedição e locando equipamentos.



es logísticas

O sistema para gestão e monitoramento de toda a operação logística Neotrack, da **Truckweb** (Fone: 11 6867.1279), oferece informação em tempo real e visualização, além de possibilitar o acompanhamento do tempo de viagem, coleta e entrega. Também permite a visualização das operações logísticas nos mapas do Google e a integração com todos os dispositivos de rastreamento, segundo Álvaro Spínula Costa Jr., diretor. Ele também informa que entre os planos da empresa estão: habilitação, no segundo semestre, do Sistema Neotrack Mobile (sistema de baixa de notas fiscais via WAP) com mapas digitais e gráficos de performance operacional sendo atualizados em tempo real e indicando os locais de cada entrega e respectivos status de cada entrega e horários; e lançamento do Neotrack Gerenciamento Logístico, serviço destinado a usuários de rastreadores (embarcadores e transportadoras) cuja finalidade são: gestão do nível de serviço prestado pelas empresas de rastreamento; extrair maiores benefícios das tecnologias de rastreamento; e padronizar plataforma de rastreamento, entre outros.

HYSTER FORTIS

Maior valor de revenda e cobertura Pós-Venda

As empilhadeiras HYSTER têm valor de revenda superior a média do mercado e a mais completa rede de autorizadas para melhor atendê-lo em todo o país.

Componentes comuns em toda a série

Os componentes de toda linha Fortis são padronizados, otimizando logística, custos de manutenção e armazenagem.

A primeira no Brasil

Maior produtividade, ergonomia e economia em manutenção preventiva são itens de série em todas as empilhadeiras HYSTER, além de oferecer a primeira com capacidade para 3.500 kg produzida no Brasil.

Sistemas inteligentes

Elimina o uso indevido por parte do operador, evitando:

- Desgaste prematuro dos pneus;
- Trocas desnecessárias de componentes;
- Acidentes por inabilidade;
- Ergonomia superior.

www.hyster.com.br

COBERTURA NACIONAL

BRASIL (DF/ES/GO/MS/RJ/TO) www.brasilmaquinas.com.br • Belo Horizonte (31) 2129.3800 • Rio de Janeiro (21) 2123.3000 • Macaé (22) 2195.4242 • Brasília (61) 2102.3400 • Goiânia (62) 4005.5800 • Serra (27) 2121.3310 • DCDN (ALICE/PS/PE/RN) www.dcdn.com.br Recife (81) 3117.4190 • Fortaleza (85) 4011.6400 • J.MALUCELLI (PR) www.jmalucelli.com.br • Curitiba (41) 3351.5522 • MARCOS MARCELINO (AP/MA/PA/PI) www.marcosmarcelino.com.br • Anápolis (61) 4009.4100 • Redenção (94) 3424.2400 • São Luís (98) 2105.4100 PONTES (RS/SC) www.pontesd.com.br • Porto Alegre (51) 3205.4400 • Joinville (47) 3481.8102 • SOMOV (AC/AM/MS/MT/SP/RJ/RR) www.somov.com.br • São Paulo (11) 3718.5000 • Campinas (19) 3864.8322 • Campo Grande (67) 3398.1818 • Curitiba (95) 2121.1400 • Manaus (92) 3652.7600 • TECNICO (BA/SE) www.technico.com.br • Salvador (71) 3248.2400.

Show Logistics

Sistemas de movimentação de materiais



Transportadores com perfis de alumínio dotados de roletes e correntes, de acordo com o tipo de produto a ser movimentado; sistemas de separação e sortimento; looping de carros automáticos (SLS) para movimentação a alta velocidade; e armazéns automáticos com transelevadores e veículos guiados a laser (LGV).

Estas são as novidades da **Cassioli** (Fone: 11 4525.1001), que produz linhas de movimentação contínuas, descontínuas e flexíveis com células, dotadas de transportadores de roletes, correntes, taliscas ou correias, de acordo com o tipo de produto a ser movimentado, como também sistemas de picking e sorter

e uma linha de armazéns automáticos, composta por transelevadores e veículos guiados automaticamente (LGVs), além de toda a inteligência necessária para seu funcionamento e gerenciamento, com softwares de automação que monitoram e controlam todas as atividades das linhas.

São quatro as novidades da **Linx Logística** (Fone: 11 2103.2455).

A primeira é o sistema transportador **Ambaveyor**, para caixas e produtos em geral – um conjunto contendo um único motor pode ser composto por trechos retos, curvas e planos inclinados e, dependendo da aplicação, transportadores com larguras de 200, 400 ou 600 mm podem operar com apenas um acionamento (moto-redutor) em comprimentos de até 50 m e atingir velocidades de até 60 m/minuto. Sua principal característica encontra-se na forma construtiva da esteira plástica, composta por “slats” em TPO fixados em uma corrente central, acionada por uma engrenagem com um eixo acoplado. Também possui estrutura modular. Já o **Spiral Veyor** é um sistema de elevação em espiral, acumulação dinâmica e transporte contínuo. É construído a partir de um sistema de rolamentos simples e seu movimento contínuo atende a diversas aplicações, sobretudo onde se apresentam produtos ou embalagens instáveis, altas velocidades e alta produtividade, tanto para operações em temperatura ambiente como para as que exigem resistência ao resfriamento ou ao congelamento. O terceiro lançamento é o sistema classificador de caixas **Slide Belt Sorter (SBS)**. Permite separar caixas plásticas ou em papelão, pacotes, artigos multimídia, etc. e sua flexibilidade de layout possibilita diversas configurações em 3D, economizando espaço e mantendo uma larga faixa de saídas: de 2 a 300 saídas por equipamento. Tem construção que permite que os produtos sejam alinhados automaticamente sem a necessidade de equipamentos adicionais com singuladores. Pode operar com pesos de 0,10 a 25 kg e tem capacidade para separar de 1.500 a 5.200 produtos por hora. O último lançamento é o **Opti Sorter**, sistema separador de pedidos fracionados ideal para caixas pequenas, cosméticos, farmacêuticos, vestuário em geral, livros, CDs e DVDs. Tem capacidade de separar até 5.000 produtos por hora, 5 kg por produto, e a alimentação pode ser manual ou automática.



A Setten (Fone: 19 3469.5266) fabrica, sob medida, diversos tipos de produtos com roletes.

“Os roletes e trilhos são de fabricação própria e, aplicados em vários produtos em diferentes situações, oferecem muitas possibilidades para quem trabalha com logística”, diz Pepijn van Setten, diretor da empresa.



A Kaufmann (Fone: 11 3758.5654) está lançando mesas de esferas para movimentar produtos em qualquer sentido.

Utilizadas para montagem de kits, transferências ou qualquer manuseio de produtos pesados, também podem ser apoiadas sobre rodas com sistema de freio e pés telescópicos que permitem ajustes de altura e inclinação para se conseguir um fluxo por gravidade.

Unitização de cargas

Vários lançamentos estarão sendo realizados pela **Myers do Brasil** (Fone: 19 3847.9999): paletes dupla face para acondicionamento e transporte de sacarias diversas e a nova linha **NRKLT**, linha **RAKO** e caixa para transporte de frango vivo. “A empresa também produz contêineres plásticos tipo silo para armazenamento de grãos, contêineres plásticos para armazenamento e transporte de massas e líquidos e de produtos sólidos diversos com dimensões maiores que as atualmente conhecidas pelo mercado, paletes de diversas dimensões e capacidades de carga para variadas aplicações, caixas com tampas articuláveis e bins multicoloridos para montagem de células de produção e abastecimento de linhas de montagem com pequenas peças”, explica Ivan Senteio Riado, gerente de vendas e marketing da empresa.

A linha de produtos da **Pallet do Brasil** (Fone: 11 4581.9288) é bastante variada.

Inclui: paletes de madeira na medida de 1.200x1.000 mm, convencional, para carregamento de 1.500 kg, ou light, versão de menor custo, para carregamento de 1.200 kg; paletes plásticos de 1.200x1.000 mm, 100% recicláveis, injetados em HDPE, de quatro entradas e com opção de longarinas para proporcionar maior estabilidade, sendo disponíveis em duas versões para 500 e 750 kg dinâmico; paletes metálicos de 1.200x1.000 mm, projetados para até 4.000 kg de carga dinâmica ou executados sob medida; paletes com colares encaixados em sua base, transformando-se em caixa para armazenamento e transporte, sendo possível a desmontagem e armazenamento de acordo com a necessidade; caixas-paletes; e paletes tipo dolly, para transporte interno, com rodízio e apoio com revestimento antiderrapante, em diversas medidas.



O **Smartfilm**, da **Plastseven** (Fone: 19 3861.73 51), é usado para embalar cargas palletizadas.

Segundo a empresa, mantém sua largura ao ser aplicado e possui alta memória, o que garante melhor proteção das mercadorias durante o transporte, pois torna o pallet mais estável. “Por ser ultrafino, envolve mais paletes com menos filme em relação ao stretch convencional. Também facilita a tarefa do aplicador, porque sua bobina é bem mais leve”, diz Alexandre Ferreira, consultor técnico-comercial da empresa.



Os contêineres aramados da série **STR**, fabricados pela **Rod-Car** (Fone: 11 2145.8507), podem ser empregados em indústrias de produtos acabados ou matéria-prima, no estoque e nas linhas de produção.

Fabricados em arames de aço com baixo teor de carbono, pesam 87 kg e suportam cargas de até 700 kg unitários – considerando o empilhamento de 4 peças sobre 1. Quando desmontados, diminuem substancialmente de tamanho e ainda mantêm a opção de empilhamento. Possuem 4 rodízios giratórios e dispositivo para engate.





A **José Bráulio** (Fone: 11 3229.4291) atua no fornecimento de paletes de madeira, plásticos e racks metálicos. "Com mais de 45 anos de experiência no mercado e mais de 15 milhões de produtos comercializados, a empresa desenvolve projetos especiais para todo o Brasil e Mercosul. A companhia tem, desde 2007, suas atividades neutralizadas, tendo efetuado o plantio de árvores nativas de modo a compensar e neutralizar suas emissões de CO₂", conta José Ricardo Bráulio, diretor da empresa.

A **Matra** (Fone: 11 4648.6120) apresenta a nova versão do sistema PDS-PBR Dynamic System (pool de paletes), variando de uma locação simples até o gerenciamento completo do fluxo de paletes. A empresa destaca que o sistema PDS elimina o investimento em ativo, coleta e manutenção dos paletes.

O lançamento da **Serralgodão/Wulftec** (Fone: 11 5061.8711) é o equipamento Wulftec WVL-100 Modelo Econômico. Segundo a empresa, é uma solução de automatização que eleva a produtividade e funcionalidade do processo de embalagem dos paletes sem representar um investimento demasiado. Tem capacidade para paletes com 1.500 kg e para até 40 paletes por hora. É equipado com cabeçote NTPS com pré-estiramento motorizado de até 300%.



www.kzmf.com

Single-Double Série G

Duplo Posicionador de Garfos



LANÇAMENTO

aumento da produtividade

movimenta 1 ou 2 pallets por vez

...

vida útil de 230.000 ciclos

O melhor equipamento pelo menor preço.
Surpreenda-se!

cascade
DO BRASIL

MOVIMENTAÇÃO EM TODOS OS SENTIDOS

www.cascadedobrasil.com.br



fone (13) 2105 8800

Matra do Brasil completa 35 anos

A MATRA ATUA NA VENDA, LOCAÇÃO, POOL E MANUTENÇÃO DE PALETES. A NOVIDADE É O SISTEMA DE GERENCIAMENTO DE PALETES, SOFTWARE CRIADO PELA MATRA PARA A ADMINISTRAÇÃO DO SISTEMA PDS-PBR DYNAMIC SYSTEM (POOL DE PALETES).

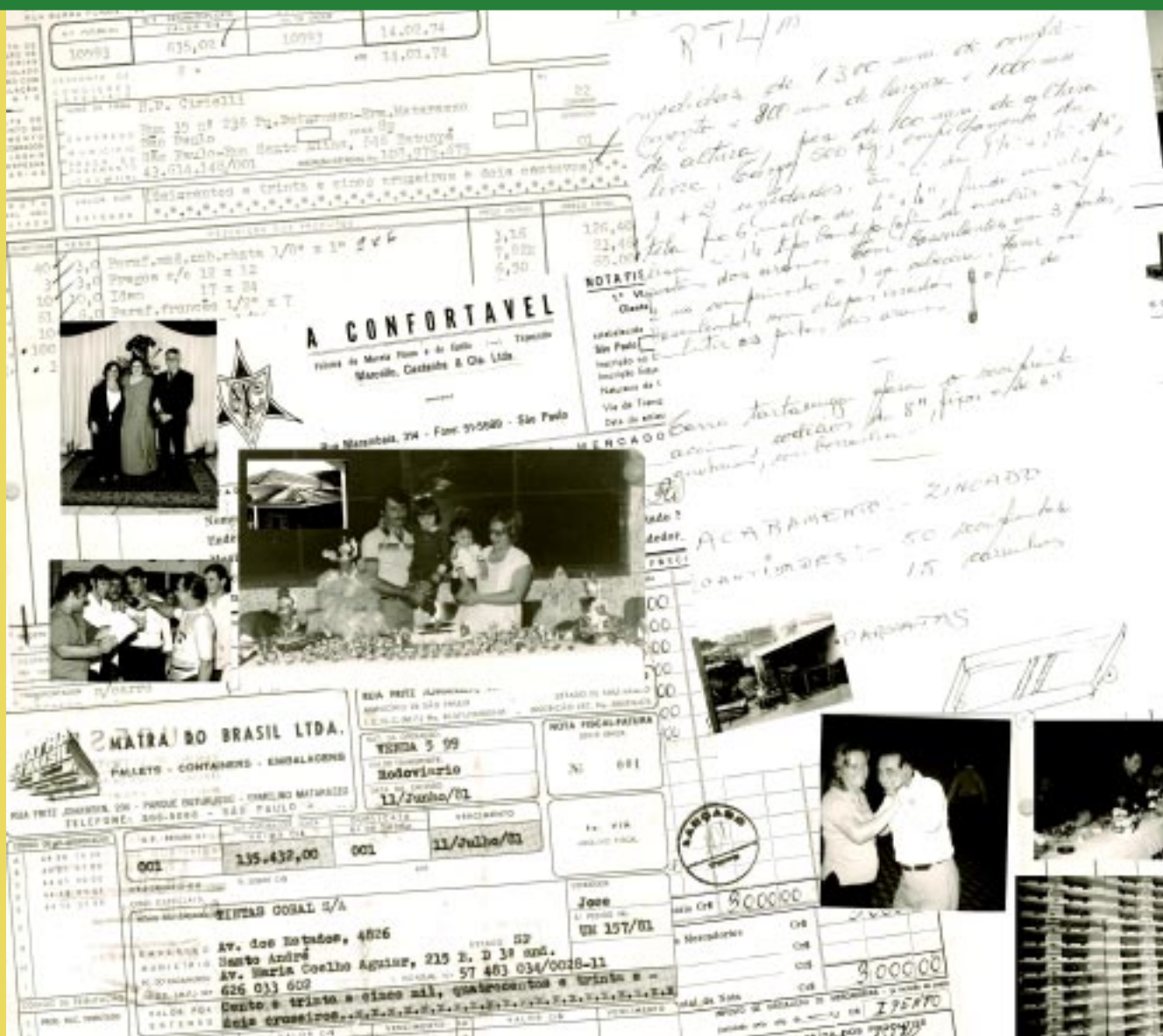
Há 35 anos,

quem acreditaria que o proprietário de uma casa lotérica na Avenida das Nações Unidas, em São Paulo, SP, se tornaria dono de uma das mais conceituadas empresas especializadas na produção de paletes e caixas de madeiras para movimentação e armazenagem de materiais, credenciada pela Associação Brasileira de Supermercados – ABRAS para a produção de paletes PBR e pela APME-Bélgica para a produção dos paletes tipo CP? Quem protagoniza esta interessante história é Valdir Cirielli, diretor da Matra do Brasil.

No início da década de 70, época em que as casas lotéricas sobreviviam graças às apostas da loteria esportiva, Valdir planejava se casar, mas sabia que para isso precisava encontrar outra forma de ganhar dinheiro para conseguir estabilidade financeira. Incentivado por seu pai, Ícaro Cirielli, na época gerente da Indústria Metalúrgica Pazini, Valdir optou por procurar outra atividade profissional.

Certo dia, Ícaro encontrou um anúncio de um rapaz que, junto com o avô, fez toda a mobília do Teatro Municipal de São Paulo. Neste anúncio, o rapaz – por morar em apartamento e não ter lugar para guardar os equipamentos – estava vendendo as quatro máquinas que foram utilizadas na construção. O pai de Valdir não teve dúvidas: comprou as máquinas para o filho, que as guardou na oficina do sogro. Destas máquinas, três ainda estão na sede da Matra, em Itaquaquecetuba, SP.

Em 1972, Ícaro, que durante um tempo ajudou nos orçamentos da empresa, alugou um galpão de 200 m² que era da Transportadora Castelo Branco. A partir de então, Valdir deu os primeiros passos comprando tábuas. Naquela altura do campeonato, ele ainda não tinha fechado a casa lotérica e, por isso, registrou a nova empresa no nome de sua mãe, Norma Pons Cirielli (NP Cirielli). O nome fantasia escolhido foi Matra Paletes.



Primeiros clientes

Quando o representante do primeiro cliente, a AMF do Brasil, foi conversar com Valdir, as máquinas não estavam nem instaladas, o que gerou certo receio no representante da empresa fabricante de máquinas para debulhar fumo. Mesmo assim, a AMF apostou na Matra e por algum tempo usou as caixas de madeiras da empresa de Valdir.

O segundo cliente foi a GE (General Eletrics), em

Santo André, SP. Após receber uma indicação, Valdir foi até a empresa – fabricante de geladeiras – e levou três caixas para ter uma base e, assim, desenvolveu novas caixas para a empresa do ABC. Como elas se mantiverem firmes e fortes, o teste foi considerado um sucesso. Naquele momento, a Matra já alugava o segundo quintal na vizinhança. Sinal de que a empresa estava crescendo.

E foi em uma de suas visitas que Valdir encontrou a Cummins, o primeiro cliente de paletes, que fez um pedido de 50 unidades, o que na época, segundo Valdir, era uma quantidade assustadora. Para conseguir atender ao pedido, ele precisou da ajuda de um tio-avô que trabalhava na Infa Estofados. Resultado: em duas horas e meia, os 50 paletes estavam prontos.

Com os bons ventos soprando a favor, Valdir convidou Amaro Caetano da Silva, gerente da Infa, a fazer parte da empresa. “Ele é um dos grandes responsáveis pelo nosso crescimento”, exalta. Convite feito e aceito, mas Amaro precisava de um auxiliar. Então, com ele veio Helton Almeida Pimentel, que hoje é gerente da fábrica. Enquanto isso, mais um terreno era adquirido pela Matra (cujo significado é uma junção das palavras “madeira tratada”).



Ascensão

Em 1977, a empresa de Valdir se torna fornecedora da Scania. O empresário se orgulha em dizer que os paletes produzidos pela Matra eram feitos em peroba rosa e pinho araucária de primeira qualidade. Mas, a Scania parecia não pensar da mesma forma. O primeiro pedido – 50 paletes – foi rejeitado pela indústria de caminhões. “Eles disseram que estavam mal acabados e queriam o melhor pallet do mundo”, comenta. Valdir levou as peças de volta para a fábrica, refez e, finalmente, os paletes foram aceitos. Com a boa relação entre as empresas, a Scania resolveu encomendar, também, cantoneiras e laterais dobráveis. Como o sogro de Valdir trabalhava na Consmetal, ficou a cargo de produzir as dobradiças.

Com isso, a Volvo, outra indústria de caminhões, também passa a ser cliente da Matra. “Essa história é engraçada. Eu viajei até Curitiba para encontrar os representantes da Volvo, e só quando já estava no aeroporto percebi que estava com sapatos diferentes. Naquela altura não havia o que fazer. Então eu fui à reunião daquele jeito mesmo. Isso sem falar que o voo atrasou”, conta Valdir. Apesar do dia cheio de situações inusitadas, ele fechou um pedido de 40 mil laterais dobráveis.

Na década de 90, com a chegada da globalização, Scania e Volvo passaram a comprar produtos vindos do exterior e deixaram de ser clientes da Matra do Brasil. Em contrapartida, é nesse período que se inicia a relação Matra/Nestlé. “Pediram que eu levasse uma amostra de pallet até o escritório da empresa. Ao chegar ao centro de São Paulo, constatei que não daria para entrar com o carro na rua onde estava instalado o escritório, e tive que levar o pallet nas mãos. Ao chegar ao prédio, não me deixaram subir, e deixei o produto na portaria”, narra Valdir. Inconformado com aquela situação, querendo saber por que motivo não foi atendido, ele persistiu tanto que conseguiu fechar um pedido de 600 paletes com a Nestlé, que é cliente até hoje.

Ainda na década de 90 aconteceu outra passagem que ficou marcada na história da empresa. Valdir foi até a Vila Maria, zona norte da capital paulista, para visitar uma transportadora chamada BilBahia, que tinha solicitado uma amostra de pallet igual ao que era

fornecido para a Nestlé. “Eu não imaginava quem estava por trás daquela transportadora”, explica. Quando o pallet foi aprovado, veio a surpresa: o pedido era para a inauguração de um centro de distribuição do Paes Mendonça – grande rede de supermercados na Bahia.

Valdir conta que ficou surpreso quando viu a quantidade de paletes que teria que fazer no período de seis meses: 25 mil unidades. A partir dali, em um ritmo alucinante, a Matra passou a produzir 250 paletes por dia e entregou o pedido.



Nova Sede

Em 1991, Valdir adquiriu um terreno de 5.000 m² em Itaquaquecetuba, sede da Matra até hoje. A construção demorou cerca de seis anos e a produção só mudou para lá em 1997. Hoje a empresa ocupa uma área de 12.000 m².

O processo de mudança não foi muito fácil, principalmente, para ele, que teve dificuldades em abandonar a antiga sede por razões sentimentais. “A estrutura já estava montada e eu ainda teimava em vir pra cá (sede atual)”, revela. Após entender a necessidade da mudança para acompanhar o crescimento da empresa, Valdir seguiu seu caminho.

Hoje, a empresa já está solidificada no mercado nacional, atuando na venda, locação, pool e manutenção de paletes.

Fabrica paletes PBR nas medidas de 1.000 x 1.200 x 145 mm, em pinus e eucalipto e com fixação por pregos espirais, além de paletes de duas entradas e uma face simples, de duas entradas e uma face com fundo reforçado, de duas entradas, dupla face e com vãos entre tábuas, com duas entradas, uma face fechada e com fundo reforçado, com duas entradas, uma face, fundo reforçado e com área para cabotagem, com quatro entradas, uma face, fundo reforçado e opção de assoalho fechado, de quatro entradas, dupla face e assoalho padrão ISO ou com assoalhos fechados, de quatro entradas, uma face, fundo nivelado e assoalho padrão ISO ou assoalho fechado, extensores mistos para paletes e bins para colheita.



Fone: 11 4648.6120



Durante anos a Matra produziu as caixas para a GE e praticamente toda semana Valdir se reunia com um representante da empresa de Santo André. Em razão de algumas mudanças ocorridas na GE, este representante foi para os Estados Unidos e outra pessoa assumiu o seu lugar. Com esta mudança, a Matra acabou perdendo o cliente.

O jeito foi passar a procurar novos caminhos.

Alimentação empresarial

Nutriplus expande atuação para o exterior

Pertencente ao Grupo Empresarial JLJ, que atua, também, nos segmentos de transporte e logística, locação de frotas, construção civil, incorporação, segurança patrimonial, coleta seletiva, limpeza patrimonial, agroindústria e combustíveis, tanto na área pública quanto na privada, a Nutriplus Alimentação e Tecnologia (Fone: 11 4602.9300) está expandindo sua atuação para o exterior.

Recentemente, a empresa, com sede em Salto, SP, montou um escritório de negócios em Buenos Aires, na Argentina, de onde pretende fechar contratos de produção na área de alimentação empresarial, hospitalar e escolar – já que produz 1,5 milhão de refeições por dia e conta com sete mil colaboradores distribuídos em todas as suas unidades – e assim, abrir caminho para expansões em outras áreas.

Na parte logística da distribuição destes alimentos,



A idéia da empresa também é negociar contratos na área de transporte e logística

além da frota própria, a Nutriplus tem a ajuda da Vali Log – empresa do mesmo grupo – que oferece soluções que englobam desde a concepção e a adaptação de equipamentos em função da carga transportada, da rodovia utilizada e da regulamentação aplicável até o desenvolvimento de soluções de informática, como softwares de gestão. Já na locação de

frotas, quem participa é a Meridional, também do Grupo JLJ, que administra frotas de caminhões, empilhadeiras, caminhões de lixo, ambulâncias, utilitários, etc. e opera com importantes seguradoras.

Com a expansão, por meio de uma empresa especializada em transporte e logística do Grupo, por exemplo, a idéia é negociar contratos também

nesta área. “A meta da Nutriplus no segmento logístico e de transportes é expandir a atuação para o exterior a partir de Santa Catarina, que fica na mesma linha geográfica de Buenos Aires, Santa Fé, Córdoba e Mendoza, na Argentina, e de Valparaíso, no Chile”, explica Eloy de Oliveira, responsável pelo Departamento de Comunicação do Grupo Empresarial JLJ.

Ele revela que o intuito é formar uma rota de negócios por essas províncias. “A partir do Chile, a Nutriplus deve chegar a 98 países que têm alíquota zero para importação e exportação com o país andino”, acrescenta, para em seguida revelar que o projeto de internacionalização visa ampliar o faturamento da empresa, aproveitar um nicho de mercado favorável aos negócios atuais e ampliar as possibilidades de crescimento nas áreas exploradas e em novas áreas de negócios.

Para atender à demanda desta gama de serviços, o Grupo conta com um Centro Empresarial instalado em Salto e quatro centros de armazenamento e distribuição divididos entre os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Santa Catarina. “Todos os CDs são informatizados e possuem amplo espaço para estoque seco de não-perecíveis, câmaras frias para hortifrutigranjeiros e de resfriamento e congelamento para carnes, peixes e aves”, comenta Oliveira.

Além disso, segundo o responsável pelo Departamento de Comunicação, o Grupo tem filiais em todo o Brasil e frota com mais de 300 veículos entre caminhões e utilitários. “Os caminhões próprios usam o sistema tripartido, que separa refrigerados, produtos de limpeza e insumos em uma mesma carga”, complementa. ●

Alimentos diversos

Predilecta destaca a importância da logística

Os investimentos são feitos de forma sistemática, tanto na parte física de nossos CDs quanto na tecnologia de planejamento de entregas e operação logística por roteirizadores. Desta forma, buscamos otimizar a estrutura já existente e tornar a área de carga mais funcional e moderna.” A afirmação é do gerente de marketing da Predilecta (Fone: 11 6674.3848), Rogério Byczyk, ao explicar a importância da logística para a empresa.

Atualmente, a Predilecta exporta cerca de 12% de sua

produção para 55 países e fábrica 11 marcas privadas no exterior. Além disso, participa, em média, de oito feiras mundiais por ano, com montagem de estandes para exposição de seus produtos, e ainda possui um departamento interno (in house) para toda a logística de vendas, embarques e distribuição no exterior.

De acordo com o executivo, com uma linha de produtos que inclui chocolates, atomatados, caldos, coberturas, condimentos, conservas, doces, geléias, molhos, pescados, etc., a Predilecta tem buscado atender a todos os segmentos,



Byczyk: processar um alto volume de frutas, produzir e transportar produtos acabados é um grande desafio

como atacado, varejo, indústrias de transformação e grandes utilizadores, marcando presença

nas principais redes de atacado, varejo e fast-food.

Para distribuir estes produtos em todo o Brasil, a empresa conta com veículos próprios e prestadores de serviço, operadores logísticos e seus CDs localizados em pontos estratégicos nas regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste. “Os produtos são entregues em todo o território nacional através de caminhões baús, contêineres e vans, e as embalagens possuem alta resistência mecânica, facilitando o transporte em cargas tradicionais ou paletizadas”, informa.

Para ele, processar um alto volume de frutas diariamente, receber insumos e embalagens, produzir e transportar produtos acabados é um grande desafio que envolve investimentos e pessoas altamente treinadas e preparadas. “Por isso, o controle de cargas e descargas de toda a fábrica é rigoroso e otimizado de forma que possamos atender pontualmente clientes de Norte a Sul de um país com dimensões continentais”, ressalta.

A produção da empresa tem crescido nos últimos anos: em 2006, foram produzidas 77.477 toneladas; em 2007, o número passou para 86.677 toneladas; e, para este ano, Byczyk projeta 96.000 toneladas, o que ocasionaria, também, um crescimento no faturamento, que no ano passado foi de US\$ 115 milhões, sendo US\$ 13,8 milhões gerados pelas exportações. ●

LOGÍSTICA

IX FEIRA DE PRODUTOS, SERVIÇOS E SOLUÇÕES PARA LOGÍSTICA

11.13 InterContinental
R. de Janeiro - RJ
06 agosto de 2008

Expositores

A **Ceva Logistics – Divisão de Contratos Logísticos** (Fone: 0800 7703987) anuncia que, com o objetivo de ampliar suas atividades na área de transporte de cargas, desenvolveu um projeto para fazer a movimentação de commodities. Em parceria com a BR-S Brasil Sistema Logístico, a empresa oferecerá ao mercado um Contêiner Multimodal e Multicarga (CMU), único no Brasil. Este contêiner foi especialmente desenvolvido para transportar produtos como aço, grãos e granéis sólidos, entre outros, e economizar tempo de carga e descarga, pois é revestido com um material antiaderente para facilitar sua limpeza, além de ser basculante. Com o início da operação prevista para o segundo semestre deste ano, o serviço terá abrangência nacional, mas a expectativa é que seja expandido para outros países do Mercosul. “No setor de commodities há uma grande demanda por transporte, com os grandes embarcadores fazendo a movimentação de seus produtos de forma independente. A proposta da Ceva é conciliar fluxos de transportes complementares e buscar sinergias gerando ganhos para todos os envolvidos”, destaca Ricardo Melchiori, diretor de Operações da empresa. O CMU foi inteiramente desenvolvido e patenteado pela BR-S. “O papel da Ceva é fazer a gestão da informação e de todo o fluxo logístico do contêiner, desde o cliente até o destino final. Usaremos toda a malha de modais disponíveis no Brasil, por meio de contratos com diversos fornecedores”, completa Melchiori.

Linde, garantia de qualidade.

Linde Material Handling

Linde

A Linde possui uma completa linha de empilhadeiras e equipamentos para movimentação de carga, de paletas a empilhadeiras para contêineres com ampla gama de capacidade de carga. Todos com alta performance, ergonomicamente projetados para uma melhor produtividade e terem uma longa vida com baixo custo de manutenção.

Linde Material Handling

A Linde tem o equipamento do tamanho que você precisa.

A melhor opção com o menor preço.

Paleta/Empilhadeira Elétrica
L14/L16
Capacidade de carga 1,4 - 1,6 toneladas
Elevação: 5466mm



FABRICADA NO BRASIL

Empilhadeira Elétrica
R17/R20
Capacidade de carga 1,7 - 2,0 toneladas
Elevação: 11525mm



FABRICADA NO BRASIL

T20 Paleta Elétrica
Capacidade de carga 2,0 toneladas



FABRICADA NO BRASIL

Empilhadeira GLP / Diesel
H25
Capacidade de carga 2,5 toneladas



Empilhadeira GLP / Diesel
H20
Capacidade de carga 2,0 toneladas



FABRICADA NO BRASIL

Consulte-nos, vendas através:



Assistência Técnica e peças de reposição em todo o território nacional!

Solicite a visita de um de nossos representantes:

AM/Monauis - Rollis: (92) 3624-2531
BA/Camaçari - All Parts: (71) 3082-1109
CE/Tortaleza - Vertical: (85) 3295-4755/1174
DF/Brasília - Emp. Santana: (61) 3362-0827
ES/Serra - Empilhavix: (27) 3318-1776
GO/Goiânia - Emp. Santana: (62) 3297-3001
MG/Belo Horizonte - Metal Parts: (31) 3362-4855
PR/Curitiba - Remocarga: (41) 3284-3238/6992

PE/Recife - Agemar: (81) 4009-7070
RJ/Rio de Janeiro - Fimatec: (21) 3284-7000/7001/7002
RS/Campo Bom - Retro: (51) 3598-2010/3598-2268
SC/Jaraguá do Sul - RAC Equipamentos: (47) 3371-8141
SC/Itajaí - Maqcen: (47) 3348-9333
SP/Interior - JM Lubrificantes: (14) 3262-1130/3264-8823
SOS: (19) 3543-7777
Empicamp: (19) 3246-3113

Portomaq: (13) 3273-2278
Cam System: (19) 3849-7606
SP/Capital - Linde Empilhadeiras: (11) 3604-4755
E-Lift: (11) 3685-1999
Motorep: (11) 4122-1604
Movitrade: (11) 3628-9535
Tractus Empilhadeiras: (11) 5625-1450

Linde Empilhadeiras

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

Produtos naturais

Alimentos a base de soja sustentam crescimento da Samurai Tofu

Desde a sua fundação em 2005, a Samurai Tofu (Fone: 41 3292.9897), indústria de alimentos vegetais a base de soja orgânica, vem obtendo uma média de crescimento de 400% ao ano. Para conseguir um suporte que sustente uma nova etapa de crescimento, a indústria acaba de mudar sua sede de Florianópolis, SC, para Campo Largo, PR.

Esta estratégia de reestruturação foi adotada em razão do crescimento do volume e do mix de produtos a base de soja, como burgeres e patês de tofu. O diretor Gerhard Dannapel enxergou a necessidade de expandir a cadeia produtiva, que já estava em 12 toneladas por mês. Com o suporte de dois investidores europeus que têm experiência no mercado de alimentos orgânicos, além da



A empresa vem crescendo em média 400% ao ano, desde 2005

mudança de sede, a empresa investiu R\$ 500 mil na compra de equipamentos para ampliar a sua capacidade de produção para 40 toneladas por mês.

As principais vantagens oferecidas com as novas

instalações são a proximidade com o principal fornecedor, já que a Agrorgânica tem sede na mesma cidade; e a localização estratégica com os principais mercados consumidores, no sul e sudeste do país. "A Agrorgâ-

nica está a 7 km daqui, com isto conseguimos resolver o transporte da soja com veículos próprios, várias vezes por semana", comenta Dannapel.

Ele ressalta que a logística interna melhorou muito na questão do fluxo, espaço, câmaras, antecâmaras, portões que permitem entrada de pequenos caminhões etc. "Do ponto de vista de logística externa e distribuição dos produtos, estamos em um ponto central e muito desenvolvido da região sul, com fácil acesso aos demais estados do sudeste e planalto central", reforça. "Como trabalhamos com produtos refrigerados e de validade limitada, as logísticas interna e externa são fundamentais. Trabalhamos somente com prestadores de serviço do segmento que tenham frotas de veículos adequadas e agilidade

nas entregas", salienta o diretor e fundador da empresa.

Para ele, se comparado ao que é produzido pelas grandes indústrias deste mercado, o volume produzido pela Samurai Tofu ainda é pequeno. Por isso, os custos com transporte e distribuição ainda são significativos. "Sendo assim, procuramos contornar estes incômodos através de negociações com transportadoras que apostam no volume crescente", diz.

Dannapel revela, também, que a intenção é que em 2009 se inicie o projeto de construção de uma nova sede no mesmo terreno da Agrorgânica, visando sempre o crescimento dentro deste nicho de mercado. "A infra-estrutura da região de Curitiba é muito boa, tem uma grande variedade de fornecedores capacitados e mão-de-obra comprometida", finaliza. ●

Peixes enlatados

A logística de pescados da Gomes da Costa

Para a empresa do setor de pescados enlatados Gomes da Costa (Fone: 0800 7041954), o Brasil tem um grande potencial de crescimento neste segmento, já que o hábito de consumo de peixe no país ainda é baixo: 6,9 kg/per capita/ano. Apostando neste crescimento, já que em países como a Espanha, o consumo chega a 36,7 kg/per capita/ano, a fabricante sabe da importância da logística para o seu desempenho.

A empresa criada pelo português Rubem Gomes da Costa sabe que armazenar e transportar produtos enlatados, como sardinha e atum, são tarefas que exigem habilidade, embalagens resistentes, cuidados especiais e, acima de tudo, uma estrutura logística eficiente. Por isso, conta com cinco Centros de Distribuição,



Entre os cinco CDs da empresa, o único próprio é o de Itajaí, SC

sendo que um deles – localizado em Itajaí, SC – é próprio. "Os demais são terceirizados junto a parceiros – operadores logísticos – e localizados em Brasília, São Paulo (o quartel general da nossa logística), Recife e Buenos Aires", conta o gerente de planejamento logístico e serviços

a clientes, Cláuder Gondim Meireles.

Ele explica que os CDs terceirizados são de tamanhos flexíveis, ou seja, podem aumentar ou diminuir, conforme a necessidade. Em Recife e Buenos Aires, a área é de 1.500 m²; em Brasília e São

Paulo, de 1000 m²; e o CD próprio, que é responsável pelo embarque de 90% das vendas da empresa, tem 3.000 m². "Toda a frota de distribuição é terceirizada, sendo acompanhada muito de perto através de KPIs e relatórios de entrega", diz, ressaltando a importância do controle no transporte.

No que se tange aos cuidados especiais que a Gomes da Costa tem durante o transporte, Meireles revela que as mercadorias têm procedimentos para carregamento e transporte pré-estabelecidos com os parceiros. "Estes procedimentos garantem a total integridade do produto até a chegada ao cliente, seja a 10 km da fábrica, seja a 4.000 km de distância, como é o caso das entregas nas regiões Norte e Nordeste", afirma. Além disso, em todo carregamento há um colaborador da empresa que acompanha e assina a liberação.

O gerente garante, também, que todas as embalagens, antes do envio ao mercado, sofrem exaustivos testes de transporte e armazenagem. "Para se ter uma idéia, elas ficam armazenadas em paletes sobrepostos por 90 dias. Após isso, viajam 7.000

km de caminhão, para que possamos ter todas as dúvidas sanadas com relação à resistência, rugas, amassamentos, etc.", salienta.

Para Meireles, procedimentos como estes são fundamentais, pelo fato de o Brasil ser um país com dimensões continentais: "isso faz com que grandes distâncias sejam alvo de estudos constantes para se observar o melhor ponto de origem, agregando custo-benefício. Destas alterações, surgem os Centros de Distribuição", justifica, lembrando, ainda, de outro problema que exige uma logística eficiente – o pico de vendas nos finais de mês: "isso gera um acúmulo operacional de grandes proporções, além da falta de caminhões, uma vez que todas as demais indústrias têm o mesmo problema", lembra.

O gerente conclui destacando que o grande 'gap' da área de logística é atender ao cliente fundamentado em uma questão: "entregar no local certo, no tempo acordado, nas quantidades corretas, com as mercadorias integras, ao menor custo possível, independentemente do modal utilizado". ●

LOGÍSTICAIX FEIRA DE PRODUTOS,
SERVIÇOS E SOLUÇÕES
PARA LOGÍSTICA11, 13 InterContinental
de agosto de 2008 Vila de Jussiaé - RJ**Expositores**

A GKO Informática (Fone: 21 2533.3503) apresenta uma série de novidades este ano, envolvendo seu principal produto, o sistema **GKO Frete**, bem como as soluções complementares visando atender à gestão logística de transporte. O GKO Frete, considerado líder no mercado de sistemas para gestão de fretes para embarcadores em todo o Brasil, "deve chegar à marca de 250 empresas atendidas até o final deste ano, registrando, por meio destes usuários, a contratação e controle de transportes em valor superior a 2,5 bilhões de reais anualmente, ajudando seus clientes a economizar cerca de 5% do frete contratado, em média. São mais de 50 das 500 maiores empresas do Brasil utilizando o GKO Frete", afirma Ricardo Gorodovits, diretor comercial da companhia. Ele também informa que, ampliando sua área de atuação, a GKO oferece serviços de consultoria especializada na gestão de transportes, apoiando a execução de concorrências para redefinição do conjunto de fornecedores que atende ao embarcador cliente, auxiliando na composição dos contratos, na definição dos indicadores de qualidade e, principalmente, na avaliação de valores de fretes projetados frente às mudanças no perfil de distribuição, volume de vendas ou mix de produtos. A GKO, por meio de parceria com a Cometa Soluções, disponibiliza o GKO Frete num modelo alternativo de negociação e implantação, também para aqueles que contratam volumes menores.



Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.

Mercedes-Benz

Axor Mercedes-Benz. Transporta muito mais. Inclusive rentabilidade.

Caminhões Mercedes-Benz. A sua excelência é o nosso negócio.

Se você procura um caminhão para trazer ainda mais sucesso para sua empresa, visite um Concessionário Mercedes-Benz e escolha o Axor, o caminhão mais vendido na sua categoria. E não é para menos: além da robustez e do consumo reduzido de combustível, ele oferece dois anos de garantia sem limite de quilometragem para o trem-de-força e

ainda traz na bagagem a maior e melhor Rede de Concessionários do país, o mais completo pós-venda e o atendimento exclusivo do Axor Center. Por tudo isso, você vai contabilizar muito mais rentabilidade para sua empresa. Afinal, a sua excelência é o nosso negócio.

CAC: 0800 970 90 90 • www.mercedes-benz.com.br

SUSTENTABILIDADE

ALL faz investimentos maciços em responsabilidade social

A ALL – América Latina Logística (Fone: 0800 701.2255) é conhecida por ser uma das maiores empresas de logística da América Latina e a maior companhia ferroviária do Brasil. São 21.300 quilômetros de malha, que abrangem os estados do Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul – além das cidades de Paso de los Libres, Buenos Aires e Mendoza, na Argentina.

Mas, nos últimos anos, a empresa vem se destacando em outra área que não é a logística: responsabilidade social. “Queremos despertar a responsabilidade socioambiental nos colaboradores, para estimular que todos contribuam para a sustentabilidade do nosso negócio”, conta Carolina Figueiredo Goulart, coordenadora de responsabilidade corporativa da ALL.

Atualmente são vários os projetos sociais desenvolvidos pela ALL. Um deles é a “Oficina de Talentos”, que desde 2005 já formou cerca de 100 jovens de escolas públicas e da comunidade próxima à empresa em cursos de elétrica e mecânica básica. “Através deste projeto, a ALL promove a inclusão social dos jovens adolescentes da comunidade local, contribui com o desenvolvimento social destas comunidades, proporciona aos jovens a oportunidade de conhecimento e desenvolvimento de suas potencialidades e, ainda, contribui para sua maior empregabilidade na comunidade local. O objetivo é capacitá-los para atuar futuramente em empresas da região ou mesmo na ALL”, explica Carolina.



O projeto “Oficina de Talentos” já formou cerca de 100 jovens



O “Trem Ambiental” é um projeto de educação ambiental móvel

Dentre os programas destinados à comunidade, ela destaca, ainda, o “Trem da Comunidade”, que é um projeto de diálogo da empresa com seus diversos públicos de interesse; a “Oficina da Terceira Idade”, na qual senhoras desempenham atividades de artesanato e pintura como forma de desenvolvimento, gerando uma renda extra para suas famílias; o “Programa de Educação Ambiental no Bosque ALL”, que visa sensibilizar os estudantes da 4ª série do ensino fundamental para as questões relativas à cidadania, meio ambiente e segurança, disseminando práticas de preservação ambiental e otimização de recursos naturais; o “Vagão do Conhecimento”, que cobre toda a malha ferroviária da ALL, oferecendo às comunidades oficinas culturais, oficinas de reciclagem, artesanato, cursos de informática, palestras educacionais e cuidados pessoais com a saúde; e, por último, o “Trem Ambiental” – “trata-se de um projeto de educação ambiental móvel que atinge, principalmente, as crianças de comunidades mais carentes de cada região onde a empresa está inserida”, comenta Carolina.

No ano passado, a unidade da ALL em Santa Maria, RS, realizou 14 projetos de responsabilidade social e recebeu o prêmio de melhor “Comitê de Gente” da empresa no Brasil. “O Prêmio é um reconhecimento ao

‘Comitê de Gente’ que mais se destacou no ano, ou seja, que realizou ações focadas nas diretrizes da empresa, atendendo tanto a colaboradores quanto a nossa comunidade”, relata a coordenadora de responsabilidade corporativa.

Enquanto isso, para os funcionários e colaboradores da empresa há os programas de integração, como o “Projeto Trem da Família” e o “Portas Abertas”, que permitem que os maquinistas levem suas companheiras ou familiares e amigos para conhecerem suas rotinas de trabalho e, também, a estrutura da ALL. “E ainda tem o ‘Conheça o meu Trabalho’, que permite aos gerentes corporativos conhecerem de perto as operações ferroviárias e rodoviárias”, lembra Carolina.

Concluindo, ela fala sobre o “Programa ALL nos Trilhos da Educação”, que conta com nove núcleos de educação dentro de suas unidades de trabalho, assim como parcerias com instituições de ensino reconhecidas pelo MEC, e foi criado para valorizar e investir no crescimento contínuo da equipe profissional. “Este programa tem como objetivo dar oportunidade aos colaboradores para a conclusão do ensino fundamental e médio. Ele formou, até o momento, uma média de 250 colaboradores, mantendo anualmente 100 deles em estudo”, encerra. ●

SUSTENTABILIDADE

Jamef cria programa “Faço Parte”

Além de ser conhecida no transporte de cargas fracionadas, investindo constantemente em tecnologia, renovação de frota e terminais para atender ao território nacional, a Jamef Encomendas Urgentes (Fone: 11 2121.6161) segue a tendência de ações de sustentabilidade praticadas por empresas de transporte.

Preocupada com a preservação do meio ambiente, a transportadora acredita que é preciso haver uma conscientização mundial para a redução dos impactos ambientais causados pelas próprias empresas. “A preocupação com o meio ambiente já foi um dos últimos itens da lista de muitas empresas, mas não é mais. Cada uma deve fazer a sua parte, contribuindo com a otimização do uso dos recursos naturais e a redução no descarte de resíduos e atuando com uma política de crescimento sustentável, tanto físico quanto econômico”, opina Paulo Nogueirão, diretor comercial da Jamef.

Para contribuir, a transportadora de cargas fracionadas criou o programa “Faço Parte”, que foi desenvolvido para incentivar os funcionários a separar o lixo reciclável do comum. Segundo Nogueirão, a primeira medida foi apresentar o programa aos colaboradores e informar quais os tipos de materiais recicláveis. Em seguida, todas as lixeiras da Jamef foram identificadas, banners explicativos com informações sobre o projeto foram espalhados internamente e uma empresa de coleta seletiva foi contratada. “Para confirmar os resultados, realizamos trimestralmente uma auditoria que verifica se a organização



rograma

e a coleta seletiva estão sendo feitas corretamente”, complementa.

Ele conta que o programa arrecada um grande volume, que é vendido para empresas que trabalham com material reciclado. Além disso, a renda é reinvestida no próprio projeto, através de treinamentos, compra de materiais, lixeiras, etc. “O transporte é feito pela própria empresa que compra os materiais”, revela, aproveitando para acrescentar que a Jamef mantém uma estrutura de captação e armazenamento da água da chuva para ser usada na limpeza dos caminhões.

Nogueirão acredita que o “Faço Parte” – que está implementado nas filiais de São Paulo e Belo Horizonte e chegará a todas as outras filiais até o final do ano – além de contribuir com a preservação do meio ambiente e reduzir gastos da empresa, também gera satisfação nos funcionários. “Este tipo de cultura interna, geralmente, ultrapassa as dependências da empresa e chega às residências dos colaboradores e a toda sociedade”, conclui. ●

Nogueirão: o objetivo é incentivar os funcionários a separar o lixo reciclável do comum



A escolha por quem tem experiência global é que determina o melhor caminho



Sua logística precisa da ID

Gerenciamento total da maior operação de varejo in house da América Latina.

O primeiro operador logístico a utilizar a tecnologia VOICE PICKING no Brasil.

Profissionais qualificados e um vasto know-how construído com experiência internacional formando agentes multiplicadores.

Acompanhamos sua empresa onde ela estiver otimizando a operação conforme a sua necessidade.

Gerenciamento, tecnologia e criatividade que traz resultados.



Brasil França Espanha China Polónia Argentina Indonésia Ilha Maurício Taiwan Ilha da Reunião

+55 11 3809 3400

Visite nosso novo site: www.id-logistics.com.br

Transporte rodoviário

Decreto tira caminhões das ruas de São Paulo. E agora?

QUAIS AS CONSEQÜÊNCIAS DESTA MEDIDA PARA TRANSPORTADORES, OPERADORES LOGÍSTICOS E USUÁRIOS DA LOGÍSTICA EM GERAL? QUAIS AS ALTERNATIVAS QUE ESTÃO SENDO TOMADAS? HAVERÁ AUMENTOS DE CUSTOS DE TRANSPORTE? A MEDIDA É CORRETA OU OUTRAS PODERIAM SER TOMADAS PARA MELHORAR O CAÓTICO TRÂNSITO DA CIDADE DE SÃO PAULO?

O Decreto 49.637, que entrou em vigor no dia 30 de junho último, restringindo a circulação de caminhões na ZMRC (Zona de Máxima Restrição de Circulação), somando 100 km² do centro expandido da cidade de São Paulo, SP, de segunda a sexta-feira, das 5 às 21 horas, e aos sábados, das 10 às 14 horas, provocou drásticas mudanças nas operações logísticas, tanto das transportadoras e dos operadores logísticos, quanto dos que dependem das atividades logísticas.

Mas, as novas medidas não param por aqui. Os VUCs – Veículos Urbanos de Carga (caminhões de pequeno porte, de até 6,3 m de comprimento) também entraram em um sistema de rodízio de placas par e ímpar até 31 de outubro. A partir de 1º de novembro, todos os veículos de carga – de pequeno, médio e grande porte – só poderão circular entre 21 e 5 horas. Estão livres da proibição (em determinados horários) caminhões utilizados em mudança, coleta de lixo, concretagem e concretagem-bomba, feira-livre, transporte de produtos



Brandão, da C&C: liberação dos VUCs é fundamental para a continuidade da prestação de serviço de entrega



Marques, da Cargolift: uma das alternativas para reduzir o caos no trânsito de São Paulo é a implantação do Placa Brasil

alimentícios perecíveis, transporte de valores, remoção de terra/entulho e transporte de caçambas. O motorista pego na área proibida leva multa e é orientado a sair da zona de restrição. Caminhões de empresas terão multas mais severas – na primeira multa, a pessoa jurídica pagará R\$ 85,13. Na segunda, o dobro, e assim por diante.

E tem mais ainda. O prefeito da capital paulista, Gilberto Kassab, anunciou a ampliação de restrições à circulação de caminhões na cidade. A previsão é que o rodízio desse tipo de veículo ocorra na área do centro expandido, como já ocorre com os automóveis comuns.

A aposta da prefeitura é que a complementação das ações auxilie na diminuição do tráfego intenso da capital. De acordo com Kassab, as restrições foram adotadas aos poucos, conforme planejado pela administração municipal, há três meses. Ainda segundo o prefeito, estas restrições podem vir a ser revogadas quando as obras do trecho sul do Rodoanel estiverem prontas.

Mudanças

Como já destacamos, e como pode ser notado, estas novas regras levaram à necessidade de mudanças na rotina de operadores logísticos e transportadores. Uns foram mais afetados, outros menos.

Francisco Furtado Júnior, gerente de transportes, e Jalaertem de Souza Campos Junior, diretor comercial, ambos da AGV Logística (Fone: 19 9876.9000), comentam que a empresa possui atuação baseada na não detenção de ativos, o que significa terceirizar o transporte e reduzir ao estritamente necessário sua frota, onde utiliza em 97% da sua operação empresas no regime de subcontratação (parceiros regionais ou por tipo de operação). “Mas, com essa mudança fomos afetados pela maior complexidade operacional, o que trouxe, além do aumento nos custos, a falta de veículos para mantermos o fluxo das entregas, pois um caminhão que faz entrega de 15 toneladas terá de ser substituído por quatro menores, com capacidade



Patury, da Martin-Brower: a cidade não está preparada para alterar tão rapidamente as entregas para a noite

máxima de 4 toneladas. Com isso, o custo do frete por tonelada aumenta 3 vezes, como também aumenta o custo da mão-de-obra, à medida que mais motoristas, ajudantes e seguranças têm de ser contratados para trabalhar em horários alternativos. As entregas também são menos freqüentes e as lojas têm de ampliar seus estoques, e isso também custa. Nossas entregas nessa região de São Paulo já eram feitas em veículos leves (VUCs e vans), porém como a única alternativa imediata para todo mundo é a utilização dos caminhões mais leves e furgões, cuja procura nas concessionárias e locadoras de veículos vem dando saltos nas últimas semanas, nossos esforços então se voltaram, de 60 dias para cá, em acompanhar as ações de nossos parceiros quanto à adequação da frota que passa por aquisições, locações e contratação de agregados, ou seja, nossa preocupação é que não falem veículos leves para mantermos o fluxo de entregas das nossas operações”, analisam os representantes da empresa.



Melchiori: Ceva montou malha logística com depósitos localizados em três níveis de distância do centro de São Paulo

Prefeitura X SETCESP

Na visão do secretário municipal de Transportes de São Paulo, Alexandre de Moraes, as empresas terão que se adaptar às mudanças impostas pela restrição de caminhões. Para ele, é só uma questão de adequação por parte do setor de transportes, que não deve insistir em práticas antigas que “não existem em nenhuma outra metrópole do mundo e que prejudicam o trânsito de 11 milhões de habitantes”, garante.

Em contrapartida, para o presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região – SETCESP, Francisco Pelucio, caso ocorra alguma melhoria no trânsito, será em virtude de dois fatos: “a não suspensão do rodízio de placas neste mês e as férias escolares. Porém, no mês de agosto a situação deve voltar à normalidade”, afirma, convicto de que a restrição não resolverá a questão dos engarrafamentos.

Em seu editorial semanal publicado no site do Sindicato, Pelucio diz que estas medidas adotadas pela Prefeitura já estão trazendo problemas de desabastecimento e aumento de custo nas operações: “o próprio comércio prevê reajustes nos preços dos fretes devido ao aumento dos custos da mão-de-obra e das medidas que as transportadoras estão adotando para fazer frente ao impedimento de sua frota de rodar em dias pares ou ímpares” alerta.

Mesmo assim, o secretário municipal de Transportes de São Paulo declara que nos últimos três meses tem ouvido sindicatos, transportadoras e operadores logísticos, mas que dificilmente serão abertas exceções. Ele destaca, ainda, que as críticas só estão acontecendo porque faltou planejamento logístico das empresas, sendo que as medidas vinham sendo discutidas há meses.

No que diz respeito às reivindicações de cada categoria, Moraes não entra em maiores detalhes, mas a assessoria de imprensa da Secretaria Municipal de Transportes garante que a Prefeitura irá analisar todos os pedidos de flexibilização das restrições, mas isso não significa que serão aceitos ou haverá um recuo nas medidas que, para o prefeito da cidade, Gilberto Kassab, eram inevitáveis.

“Devido à restrição, estou aumentando o número de veículos na região através da compra de vans. Anteriormente atendíamos com 9 VUCs e agora estamos atendendo com 16 vans”, destaca Oscar Cesar Bevilacqua, gerente geral da Log Frio Logística (Fone: 11 2175.7100).

A JadLog (Fone: 11 3932.3900), empresa de carga expressa fracionada, também já está substituindo seus caminhões por novas vans.

De acordo com a transportadora, a definição da mudança na logística de

entregas foi feita rapidamente para garantir agilidade nos serviços. São transportadas 15 toneladas de cargas diárias dentro da região de restrição – sendo 9 toneladas de encomendas maiores de clientes dos setores financeiro e farmacêutico. Volume este que era coletado por caminhões e, agora, passou a ser atendido por três vans recém-adquiridas. Segundo o gerente de operações Fabio Vicentin, essas mudanças contemplarão plenamente as operações da JadLog na capital, mas não representarão grandes impactos na logística da empresa na cidade. Isso porque, segundo ele, a grande maioria de cargas transportadas é fracionada e pulverizada por utilitários leves.

Além das novas vans, a empresa está migrando parte de sua frota paulistana de caminhões para filiais de outros estados – também substituídos por vans. “A idéia é trazer de 10 a 15 vans, justamente para circularem na ZMRC”, revela Vicentin.

Evonir José Kohl, gerente de captação e distribuição do Expresso Araçatuba (Fone: 011 2108.2800), também diz que estão remanejando a frota entre filiais, a fim de evitar a grande concentração de veículos em São Paulo com o mesmo final de placa. “Independente do remanejamento, estimamos que 20% de nossa frota deixará de rodar em função da zona máxima de restrição. Estamos também



Dias, da Mesquita: legislação vigente aumenta o custo de mão-de-obra em até 100% para a jornada de trabalho noturno



Fracionamento das cargas foi uma alternativa dentro das condições possíveis em alguns clientes

trabalhando em um plano de revisão de rotas e horários de coletas. No Expresso Araçatuba os impactos da nova lei do rodízio serão menores em função de não realizarmos entregas na grande São Paulo. Nossa operação se concentra em captação de mercadorias, o que de certa forma facilita a operação. O impacto será menor, porém teremos que adequar alguns horários de coletas e, para fazermos isto, teremos que envolver nossos clientes”, justifica ele.

Situação parecida vive a Brasilmaxi Logística (Fone: 11 6889.6100), segundo conta o gerente de vendas e marketing da empresa, Álvaro Fagundes Jr.

“Neste primeiro momento, a Brasilmaxi não teve suas operações afetadas, já que não tem clientes dentro da ZMRC determinada pela prefeitura. Na segunda etapa, entretanto, quando do rodízio no perímetro da ZMRC, seremos afetados”, lamenta.

No caso da Armazéns Gerais Columbia (Fone: 11 3305.9999), a restrição à circulação dos caminhões também trouxe mudanças operacionais. “Tivemos duas mudanças significativas: a primeira foi na roteirização dos veículos que seguem para a ZMRC e a segunda na equipe de transportes, onde fomos obrigados a montar uma equipe de distribuição para o período noturno”, conta Marcelo Ribeiro Neiva, gerente de transportes e contratação de fretes da empresa.

“Também alteramos rotinas de coletas e entregas de cargas na área da ZMRC e a operação da frota de caminhões foi realinhada, além de termos feito a abertura de turno para recebimento de carga após as 21 horas”, completa Paulo Sergio Fonseca, gerente de operações da UPS (Fone: 0800 770.9035) para Supply Chain Services.

Outra empresa que otimizou o horário noturno foi a Cargolift Logística (Fone: 41 3317.8496), conforme conta o diretor-presidente, Markenson Marques.

“Também passamos a adotar horários alternativos de entrega – durante à noite e aos sábados – para que o veículo possa fazer até duas ou três entregas no dia”, acrescenta André Ferreira, diretor da Rápido 900 de Transportes Rodoviários (Fone: 11 2632.0900), enquanto José Umberto Pontes, gerente de site da ID Logistics (Fone: 11 3809.3400), afirma que também foram realizadas mudanças no horário de preparação e entrega de algumas lojas.

SOLUÇÕES EM MOVIMENTAÇÃO



Transelevador

Mini-Load

Elevadores de Carga

Transportadores

Mesas Elevatória Hidráulica

Elevadores Contínuos

Projetos Especiais



SCHEFFER
Logística e Automação

www.schefferlogistica.com.br
scheffer@schefferlogistica.com.br
Fone:(42)3239-0700 - Fax: (42)3227 9917



Locação

Terceirização de Frota

Venda de Peças Multimarcas

Manutenção e Reforma

Venda de Empilhadeiras

Novas e Semi-novas



CLARK
THE FORKLIFT

Distribuidor Autorizado

Prêmio de "Dealer do Ano"

Av. Giovanni Battista Pirelli, 2100
Cep: 09111-340 - Santo André - SP
Fone/Fax: (011) 3488-1466
Email: aesa@aesaempilhadeiras.com.br
www.aesaempilhadeiras.com.br

E os usuários de logística, como estão se adaptando a esta nova realidade paulistana?

A seguir o relato de alguns deles, dos mais diversos segmentos.

Aços e metais

A Açometal (Fone: 11 5660.5100), empresa distribuidora de aços e metais oficial da Gerdau e Lodec Metall-Handel, que realiza entregas em empresas em São Paulo, localizadas dentro da zona restrita, além das empresas fora da cidade, está estudando diversas medidas. A curto prazo, está usando caminhonetes de manutenção, de tamanho menor do que o limite mínimo imposto pela prefeitura.

A empresa está efetuando a compra de outras caminhonetes nessas dimensões, porém não para substituição total dos caminhões.

"Estamos estudando quais são os nossos clientes dentro da área proibida para circulação e avaliando o tamanho freqüente dos seus pedidos, para definirmos quantos veículos formarão nossa 'frota menor'. Não temos medida padrão. Entregamos desde peças de 50 cm, por exemplo, até de 2 toneladas. Por isso, podemos apenas aproximar os cálculos de quanto cada cliente usa normalmente e tentar planilhar o atendimento dentro do horário restrito com caminhões pequenos, ou fora do horário com caminhões grandes", explica o gerente de logística da distribuidora, Armando Del Neri.

A Açometal ainda espera que as empresas clientes se adaptem para o recebimento de mercadorias, refazendo turnos e criando horários de trabalho após as 21 horas, de forma que as entregas possam continuar sendo feitas com caminhões. "A adaptação acontecerá por parte do fornecedor e do comprador. Agora temos que planejar e nos adequar conjuntamente", finaliza Del Neri.

Materiais de construção

A C&C Casa e Construção (Fone: 11 4004.1444) se preparou desde abril para essas mudanças. "Reorganizamos turnos de trabalho no CD, que entrega em domicílio e nas lojas dentro da área de restrição, para recebimento noturno. Tivemos que alterar o perfil da frota privilegiando veículos menores (VUCs). Alteramos o sistema de vendas, no caso de o cliente solicitar entrega na área de restrição e o produto for muito grande/pesado, agendamos com ele a entrega de madrugada ou final de semana. Fizemos treinamento com os vendedores para oferecer uma boa orientação aos nossos clientes sobre a nova legislação, além dos folhetos e

cartazes explicativos que produzimos para as lojas", conta Ailton Brandão, diretor de informática e logística da empresa.

Sobre as alternativas que estão sendo tomadas, estão priorizando a contratação de VUCs. "Entretanto, a liberação dos VUCs está limitada, devido ao rodízio. A lei não prevê a continuidade dos VUCs após novembro. Isto é fundamental para a continuidade da prestação de serviço de entrega na cidade."

Sobre as conseqüências desta restrição à circulação dos caminhões, tanto positivas quanto negativas, Brandão assume que a C&C Casa e Construção entende a posição da prefeitura quanto à necessidades de ação no trânsito de São Paulo. "Somente uma avaliação técnica poderá dizer se os efeitos são de fato positivos. Estamos tirando das ruas um toco e colocando 2 ou 3 VUCs no lugar. De maneira geral, o setor de material de construção e seus clientes foram muito penalizados. Quem vai se dispor a receber material de construção de madrugada em uma obra ou condomínio? E a lei do PSIU?"

Cestas básicas

A Savon Indústria, Comércio, Importação e Exportação (Fone: 11 2136.1014), que oferece as Cestas "CBA", Produtos Alimentícios "Paladar" e integra a Rede Supermercados "Econ", também está entre as empresas afetadas pelas mudanças. "Tivemos de alterar as rotinas do CD em Jundiaí, SP, adequando o quadro de colaboradores, pois as rotinas de separação de carga, carregamento e expedição sofreram alteração para atender aos horários permitidos para descarga. O remanejamento de pessoas também foi efetuado. Nos pontos fixos de distribuição de cestas de alimentos, os horários foram alterados, atendendo ao horário permitido para descarga. Fomos obrigados a criar procedimento de segurança que exigiram um aumento da atividade de segurança, pessoal, rastreamento, acompanhamento, etc.", conta Wagner Vieira Chachá, gerente de logística da empresa.

Ele também ressalta que o fracionamento das cargas foi uma alternativa dentro das condições possíveis em alguns clientes. E que outra alternativa foi contar com a colaboração dos clientes que alteraram sua rotina de trabalho, possibilitando a entrega após as 21 horas.

Sobre as conseqüências desta restrição à circulação dos caminhões, tanto positivas quanto negativas, Chachá conta que o problema no abastecimento é fato consumado, mas deve se regularizar

no decorrer do tempo, pois todos os envolvidos – fornecedor, transportador e cliente – se adequarão e já estão se adequando. Há conseqüências nos custos operacionais visando as adequações, podendo se agravar caso a exclusão dos Veículos Urbanos de Carga venha a acontecer.

"A retirada de caminhões entendendo ser um ato lesivo ao mercado como um todo, a ordenação do trânsito é algo importante e necessário, pois o trânsito infelizmente é caótico, mas o caminhão não é o vilão; temos os veículos quebrados, os acidentes, a indisciplina dos motoristas, a ação dos orientadores de trânsito que se mostram ineficientes em muitos casos, etc."

Para o gerente de logística, os volumes de carros (76%), caminhões (4,5%) e motos (21,5%) mostram que caminhões não são realmente os vilões, mas a sua retirada obriga em muitos casos a utilização de veículos menores (permitidos) e, em conseqüência, gera uma quantidade maior de veículos menores, portanto fato comprometedor.

Sobre se esta restrição vai aumentar o custo do transporte, ele pondera que o fracionamento das entregas, alterações nas rotinas que obrigam a utilização do horário permitido, ou seja horário noturno, têm custo para essas adequações: custo de mão-de-obra - aumento de quadro; custos trabalhistas - encargos e adicional noturno; custo de segurança - aumento da estrutura para atender ao horário adicional; fracionamento - significa utilizar veículos menores, cujo custo/tonelada é maior; no caso da Savon, por sair de Jundiaí, há adicionais, como valores de pedágio e consumo de combustível.

Supermercado

O Wal-Mart (Fone 11 2103.5357), por sua vez, informa que as entregas em suas lojas de São Paulo são feitas no período noturno – depois das 22 horas – desde novembro de 2007. "O novo decreto, que proíbe a circulação e entrega de mercadorias durante o dia não afeta, portanto, a operação das lojas da rede na cidade. Os produtos perecíveis continuam sendo entregues durante as primeiras horas da manhã, todos os dias, garantindo o frescor de alimentos refrigerados e congelados. Para estes itens, a restrição começa ao meio-dia", informa a assessoria de imprensa da rede de supermercados.



Sarti: "apenas 20% das entregas foram afetadas pelas novas regras. Para essas entregas, a Penske utiliza van e VUC"

Para a Grecco Logística (Fone: 11 4512.6000), as mudanças foram parecidas. "Estamos realizando cotações especiais para os horários noturnos liberados para a circulação, além de reestruturar toda a nossa operação no que diz respeito ao atendimento a clientes e turnos especiais de trabalho", conta Andréa Carla Fernandez, diretora comercial & marketing da empresa.

O presidente da Ryder (Fone: 11 5644.9644), Antonio Wroblewski, também concorda que o planejamento foi a saída para não sofrer danos. "As empresas que se julgam afetadas pelas limitações devem reavaliar sua atuação", afirmou ao completar que "operadores logísticos mais atentos, como a Ryder, já trabalham há algum tempo com o cenário de atuação na capital fora do horário comercial".

Para Wroblewski, a equação é simples, basta perceber que mesmo tendo que gastar mais para operar de madrugada, por outro lado, a empresa, se livra dos prejuízos causados pelo trânsito caótico da capital, que significa perdas de aproximadamente R\$ 4 bilhões ao ano.

"Apenas 20% das entregas em São Paulo foram afetadas pelas novas regras. Para essas entregas específicas, a Penske utiliza van e VUC. Por conta da restrição de dias para a circulação de pequenos veículos, solicitamos aos clientes aumentar um dia no tempo de trânsito", acrescenta Paulo Sarti, diretor de operações da Penske (Fone: 11 3306.0051).

Ricardo Melchiori, diretor de operações da Ceva Logistics, conta que, em 2002, a empresa começou a se preparar para uma possível restrição na circulação de veículos de carga na cidade de São Paulo. Na ocasião, começou um projeto de entrega noturna para um grande cliente do setor automotivo, distribuindo peças de reposição para algumas concessionárias. Atualmente, passados seis anos, a Ceva realiza entregas noturnas em 45 pontos distintos da grande São Paulo.

Em relação a Delta Serviços Logísticos (Fone: 11 4208.1907), Pêrsio de Carvalho Jr., superintendente comercial, conta que uma das principais mudanças é referente ao tipo de transporte que passou a utilizar. A empresa, que já empregava veículo pequeno para fazer entrega urbana e estava investindo em veículos menores – porque não ocupam grande espaço e dão mais flexibilidade – para se adequar à nova lei, foi pega de surpresa com a implantação de rodízio também para veículos leves (VUC).

Ele garante que há, ainda, uma preocupação com a segurança. A Delta trabalha, por exemplo, com o transporte de caixas eletrônicas e, com as mudanças de horário para carga e descarga, será necessário reforçar a segurança nos bancos durante o período noturno. "O processo de entrega pode até ser feito nos horários estipulados pela lei, desde que haja condições de segurança para o transportador. Abrir uma agência bancária durante a noite é uma situação extremamente complexa", completa.

Além disso, a nova medida vai impactar na ampliação em 25% do quadro de funcionários que trabalham à noite, com o conseqüente aumento das despesas para o operador logístico decorrente da necessidade de se pagar o salário adicional noturno, considera o superintendente comercial da Delta.

"Nós já havíamos trabalhado junto aos clientes para alterar horários de recebimento para o período noturno. É uma medida que tomamos desde que foram anunciadas as novas regras de circulação de veículos na cidade de São Paulo. Também haverá uma janela de entrega diurna para produtos perecíveis durante a parte da manhã que será explorada, respeitando as restrições locais já existentes", explica, por sua vez, Lucas Patury, diretor de logística América Latina da Martin-Brower Comércio, Transportes e Serviços (Fone: 11 3687.2800).



Fonseca, da UPS: mercadorias consideradas de alto risco poderão ter custos maiores com Gerenciamento de Risco



Ferreira, da Rápido 900: o mais óbvio é a diminuição de veículos particulares por meio da melhora do transporte coletivo

Alternativas

Sobre as alternativas que estão sendo tomadas para superar os transtornos causados pela restrição aos caminhões, Furtado Júnior e Campos Junior, da AGV Logística, alegam que é acompanhar as ações dos parceiros para adequação da frota, para aumentar a quantidade de veículos leves. "Estamos analisando o fluxo de entregas de nossos clientes nessa região avaliando os clientes que estão ou irão se adequar para recebimento noturno, para propormos um calendário de entregas nos horários permitidos e minimizarmos o impacto nos custos", definem os representantes da AGV Logística.

Bevilacqua, da Log Frio, anuncia que, no caso de sua empresa, a alternativa que está sendo tomada é a mudança do atendimento da rede Carrefour para o período noturno – caso contrário seriam necessárias 18 vans.

"Logo no início dos rumores sobre o novo rodízio, iniciamos uma batalha para agregar novos veículos terceiros à nossa frota, pois achávamos a idéia de investimento muito precipitada. Com a confirmação do rodízio de placas até novembro, fizemos uma campanha de comunicação para nossos clientes, durante a primeira semana de julho e, por fim, o fortalecimento da equipe noturna", comenta Neiva, da Columbia.

Em termos da UPS, Fonseca destaca que, como plano de ação imediato, para coleta e entrega de mercadorias na área de restrição está sendo adotado o uso de veículos de pequeno porte, como VUC, Sprinter e Ducato. Para coletas onde há necessidade de veículos maiores, a empresa está negociando a coleta fora do horário de restrição com os clientes. A Grecco também está recorrendo a caminhões menores ou ao atendimento emergencial com Kombis e Vans.

Ainda quanto às alternativas que estão sendo tomadas, Melchiori esclarece que, para minimizar os

Sistemas de Armazenagem



Racks Metálicos



Estruturas Fixas



LONGA

A medida certa para sua armazenagem.

ISO 9001

Tel. 15 3262.8100

www.longa.com.br

**MOVIMENTAÇÃO
ARMAZENAGEM**

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



SORTER DE CAIXA

Ideal para empresas que necessitam separar caixas fechadas (full-case). Permite separar até 10 mil caixas por hora com pesos de até 50 kg cada.



**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, 6 kg/item.

Linx Logística
Rua Aurélio, 648 - CEP: 05045-080 - SP
Tel: (55-11) 2183-2455 Fax: (55-11) 2183-2431
contato@linx.com.br - www.linxlogistica.com.br

GRUPO LINX

MOSTOLES DO BRASIL
Divisão de Logística Urbana

Realizado com o patrocínio do Câmbio de Comércio e Indústria de Moeda

Conseqüências da restrição à circulação dos caminhões

NEGATIVAS

Elevação do custo de transporte, com a mudança da operação para o horário noturno, sem contar a inexecutabilidade do funcionamento dos pontos a serem abastecidos no período liberado às operações de carga e descarga. Isso contribui para o aumento da criminalidade, pela ausência de policiamento que garanta a segurança de veículos, trabalhadores e produtos transportados durante a noite

Aumento da frota circulante em 500% durante o horário comercial, uma vez que o abastecimento não será prejudicado e, sim, a frota será substituída por veículos menores, cujo acesso à ZMRC é permitido. Analisando outro aspecto importante da questão, com relação ao aumento da frota circulante na cidade pelo fracionamento da carga em veículos menores, esse benefício parcial acaba-se diluído e poderemos inclusive enfrentar um agravamento do trânsito na região metropolitana de São Paulo em horários de fluxo intenso

Aumento do custo com contratação ou aquisição de frota adequada ao transporte de mercadorias na Zona Máxima de restrição

Aumento do prazo de entrega

Aumento do quadro efetivo

Aumento dos custos com segurança

Aumento do tempo de trânsito para os clientes

Maior risco de assaltos

Falta de caminhões no curto e médio prazo para atender à demanda

Aumento dos custos trabalhistas em operações noturnas e horas extras

Maior consumo de combustível e insumos (pneus, etc.) para novas rotas em atendimento diurno

Uso de mais veículos e necessidade de fazer mais viagens, conseqüentemente, tendo de empregar mais motoristas, o que gera mais custos

Obrigações de os varejistas/distribuidores criarem esquemas especiais em horários alternativos para o recebimento da carga, envolvendo mais mão-de-obra e gastos com energia

Picos operacionais noturnos e ociosidade diurna

POSITIVAS

- ✓ Aumento do número de funcionários, que passará de um motorista e um auxiliar para quatro motoristas e quatro auxiliares, o que gerará mais empregos
- ✓ Diminuição do trânsito em SP
- ✓ Redução de tráfego no horário de pico
- ✓ Redução nos tempos de carga e descarga
- ✓ Incentivo à otimização dos ativos, ou seja, da frota de caminhões
- ✓ Melhor velocidade média dos veículos
- ✓ A longo prazo, aumento de produtividade nas entregas noturnas, o que poderá compensar parte das perdas iniciais e que reverterá em economia para os processos de deslocamento/carga/descarga com redução dos insumos correspondentes



Fagundes Jr., da Brasilmaxi: Rodoanel é essencial para a melhoria do trânsito, evitando que caminhões circulem na cidade

impactos da restrição de veículos, a Ceva montou uma malha logística com depósitos de distribuição localizados em três níveis de distância do centro de São Paulo: 25 km (Diadema), 50 km (Jundiaí) e 80 km (Salto). Com essa iniciativa, a frota de viagem de transferência (veículos que passam por São Paulo ao se deslocarem de um Estado para outro) que cruza as novas ZMRC é mínima, não passa de 4%. Somente os veículos de distribuição e coletas, partindo desses centros de distribuições ou cross-docking, circulam próximos ou na ZMRC.

São várias as alternativas que estão sendo tomadas pela Delta: negociar custos junto aos clientes e fornecedores (forma de evitar greve); aproveitar a restrição que a prefeitura está implementando para buscar espaço de

recebimento mais flexível junto aos clientes e fora do padrão (à noite, quando o trânsito é mais acessível) – “através da negociação é possível conseguir novas janelas de recebimento em horários que não conflitem com a legislação que a prefeitura está implementando, e isso também permitirá que o carro não fique parado muito tempo, porque gera custo”; mostrar para os clientes que é necessário reverter o quadro de perda de produtividade, de cerca de 50% nos últimos anos – porque hoje se leva mais tempo para fazer algumas rotas que anos atrás, em função do trânsito, avalia o superintendente comercial da Delta.

A Martin-Brower não teve necessidade de criar novas alternativas, já que



Neiva, da Columbia: haverá demanda maior de serviço, e não de mercadoria, o que aumenta o custo das empresas com logística



Kohl, do Expresso Araçatuba: “estimamos que 20% de nossa frota deixará de rodar em função da zona máxima de restrição”

a maior parte das rotas (70%) já era realizada à noite. “Para o restante, estamos negociando novas janelas de entrega junto aos clientes, visando manter o nível de abastecimento atual”, destaca Patury.

Para a Penske, a alternativa foi reduzir o tamanho dos pedidos para encaixá-los em caminhões pequenos, ou agendar um nova janela de entrega para grandes pedidos – trailers ou carretas, conforme conta Sarti.

“Embora nossa empresa não opere com carga fracionada, o que resulta em um baixo índice de caminhões no centro expandido de São Paulo, também seremos afetados por essa medida. Para contornar o problema, iremos aumentar nossa frota urbana na capital paulista em 15% para atender ao rodízio e

propor aos clientes a inversão dos horários de coleta do nosso sistema milk-run para a noite. Criamos, também, um turno adicional em nosso terminal de Osasco, para realizar as operações de cross docking”, explica, por sua vez, Marques, da Cargolift.

Na Mesquita Soluções Logísticas (Fone: 11 4393.4900), segundo conta Angelo Gilberto Dias, diretor comercial & marketing, está sendo analisado o perfil da frota e o perfil das rotas para minimizar os impactos decorrentes dessas alterações – porém será fundamental rever rotinas operacionais com os clientes para evitar problemas nas entregas. “Além disso, estamos parametrizando nosso Sistema de Administração de Transporte (TMS) para equacionar a melhor disposição de frota e de rotas alternativas”, conta o diretor comercial & marketing.

Por outro lado, no Rápido 900, o diretor da empresa destaca que estão verificando junto às empresas a necessidade de cada cliente para otimizar as entregas dentro dos horários acordados. “Pontos importantes: realização de visita ao cliente para verificar o melhor dia/horário para entrega e realização de cross docking da carga em carreta até um ponto próximo à zona de restrição para aumentarmos o número de viagens com veículo pequeno”, explica Ferreira.

Conseqüências da restrição

Sobre as conseqüências, positivas e negativas, da restrição à circulação dos caminhões em São Paulo, Kohl, do Araçatuba, acredita que a nova lei trará grandes transtornos aos transportadores, ao comércio e à indústria. Sob o seu ponto de vista, as transportadoras terão dificuldades para entregar produtos, o que pode gerar desabastecimento. Além disso, os custos operacionais vão subir e, conseqüentemente, o valor do frete deve subir. “Com a nova lei, em um primeiro momento poderemos sentir melhoria no trânsito, porém devemos lembrar que o mês de julho não servirá de referência para avaliarmos as condições do trânsito em função da nova lei, pois é mês de férias escolares e isto representa uma redução significativa de veículos em circulação”, justifica o gerente de captação e distribuição.



Bevilacqua, da Log Frio: “anteriormente atendíamos com 9 VUCs e agora estamos atendendo com 16 vans”

Opinião não muito diferente tem Neiva, da Columbia. Segundo ele, teremos uma demanda maior de serviço e não de mercadoria – isso é ruim, ainda segundo ele, porque aumenta o custo das empresas com logística. “Ainda não temos uma idéia de quanto irá melhorar o trânsito, porque tiramos uma carreta das ruas com 18 m de comprimento e colocamos 24 vans para substituí-la.”

Outro ponto importante – também na opinião do gerente da Columbia – é que São Paulo recebe milhares de veículos por dia de empresas de transporte e logística que não possuem uma estrutura de distribuição para a capital. “Elas chegam de viagem e efetuam suas entregas, agora elas precisam se organizar para que consigam entregar na parte da noite (se o cliente aceitar) ou então montar uma estrutura para atendimento, ou seja, agregarão mais custos as suas operações.”



Andréa, da Grecco: “estamos realizando cotações especiais para os horários noturnos liberados para a circulação”

Fonseca, da UPS, acredita que a curto prazo poderemos ter resultados positivos para a melhoria do trânsito e redução na emissão de poluição, porém a médio e longo prazo o efeito poderá ser altamente negativo – as empresas já iniciaram um pesado investimento na aquisição de veículos de médio porte para atender às suas operações e a quantidade de veículos considerados de carga em circulação poderá ser ainda maior que a atual.

Já para Franklin Benvenuti Neto, do Rodoviário Schio (Fone: 11 3376.4000), esta restrição pode gerar um desabastecimento nas regiões onde a circulação de caminhões é restrita.

Custos também são a principal conseqüência da restrição, segundo Carvalho Jr., da Delta. Segundo ele, haverá um aumento nos custos, tanto com o investimento na frota quanto em combustível, na contratação de funcionários e no investimento em segurança, além de maior tempo para transportar volumes fragmentados de cargas.

A análise de Fagundes Jr., da Brasilmáxi, segue por outro caminho. Para ele, de maneira geral, as medidas são necessárias e o controle do tráfego nas zonas urbanas tem que ser feito. O que se discute é a eficácia dessas medidas, ou seja, os congestionamentos são causados pelos veículos de cargas

urbanos que efetuam entregas essenciais às diversas atividades da cidade? Todos terão estrutura para receber essas cargas nos horários noturnos permitidos?

“Observando a situação como cidadão que utiliza o trânsito da metrópole para chegar aos destinos, vejo a medida como positiva. O trânsito da capital paulista está cada vez pior, e alguma medida deveria ser tomada para melhorá-lo. O excesso de entregas diurnas faz com que muitos caminhões trafeguem pela cidade. Infelizmente, a maior parte da frota que circula na cidade é velha e quebras são constantes, parando o trânsito diversas vezes durante um dia. No entanto, a cidade não está preparada para alterar tão rapidamente as entregas para a noite. Segurança é um fator fundamental. Haverá segurança para garantir o funcionamento dos estabelecimentos até a madrugada para recebimento? E transportadores que vêm de longe para passar por São Paulo? Não há áreas de descanso ou bolsões onde os caminhões podem permanecer até a noite. O Rodoanel, por exemplo está inacabado. Os caminhões têm que atravessar a cidade para ir até o porto”, avalia Patury, da Martin-Brower.

Aumento de custos

Quando o assunto é se esta restrição vai aumentar o custo do transporte, a opinião dos representantes de operadores logísticos e transportadoras é unânime: sim. Só varia o percentual.

Para a AGV Logístico, este aumento de custo será entre 20% e 25%. Para a Cargolift, o aumento do custo operacional em São Paulo será de 13%. “Sem dúvida haverá aumento dos custos. O aumento de 20% necessário na frota – própria e de agregados – trará um aumento de custos diretos”, considera Fagundes Jr., da Brasilmáxi.

Mas, também há os que não falam em percentual. “Infelizmente teremos aumento sim, já que, para distribuímos a carga de uma carreta serão necessários 24 vans e o custo não é proporcional: uma carreta custa até quatro vezes o custo de uma van. Agora nosso cliente terá um custo 20 vezes maior. Outro ponto: teremos aumento de equipe, materiais de consumos, gerenciamento de risco, etc.”, analisa Neiva, da Columbia.



Chachá, da Savon: os volumes de carros, caminhões e motos mostram que caminhões não são os vilões

 **MOVELEV**



- **Assistência Técnica**
- **Reformas**
- **Locação**
- **Venda de Peças**
- **Venda de Equipamentos**

Serviço Autorizado Still do Brasil



- **Porta Paletes**
- **Mezanino**
- **Estantes**
- **Drive-In**
- **Cantillever**
- **Divisórias**

**Fones: (11) 6421-4545
(12) 3655-1513**

www.movelev.com.br

NIVELADORES DE DOCA CARGOMAX.

Um nível acima em sistemas para docas.



VENHA NOS VISITAR NA:

MOVIMAT - 05 a 08 de agosto 2008
São Paulo - SP
MERCOAGRO - 16 a 19 de setembro 2008
Chapécó - SC
FFATIA - 28 a 31 de outubro 2008
Goiania - GO



Cargomax
SISTEMAS PARA DOCAS

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

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

"De fato, para atender algumas necessidades de entrega serão utilizados veículos de porte pequeno, o que provocará menos otimização da carga global de um destinatário e aumentará o custo. Além disso, haverá um custo maior de adicional noturno para colaboradores", acrescenta Pontes, da ID Logistics.

Carvalho Jr., da Delta, faz uma análise parecida. Segundo ele, quando se migra do veículo leve (capaz de carregar até 6 toneladas) para o VUC (capaz de carregar 1.800 kg), há um impacto de custo em São Paulo de 15% a 30% e de 10% a 12% em todo o país, em decorrência da necessidade de se fragmentar a carga a ser transportada. "Com esses aumentos nos gastos, o valor terá que ser repassado e negociado com o cliente", adverte.

Fonseca, da UPS, também tem opinião semelhante. E acrescenta: outro ponto será o transporte de mercadorias consideradas de alto risco, que poderão ter custos maiores com Gerenciamento de Risco, quando a operação ocorrer durante a noite.

Já o diretor de logística América Latina da Martin-Brower considera que um pequeno aumento é razoável na medida em que o adicional noturno é incorporado ao salário. "Para os clientes, no entanto, deve haver um aumento maior pois eles provavelmente criarão estruturas não existentes hoje para receber à noite. Envolveria aí, além do adicional noturno, horas extras." Sarti, da Penske, completa: o aumento dos custos virá pois a maior parte dos operadores logísticos terá capacidade ociosa durante o dia e custos adicionais para trabalhar à noite.

"Conforme já comentamos, o parque de veículos em operação não está ajustado para uma mudança desse nível. O tempo de implementação das medidas não é suficiente para alterar a matriz de transporte, sem ajustar as mesmas regras junto aos estabelecimentos comerciais. Temos que lembrar que temos uma legislação em vigência que aumenta o custo de mão-de-obra em até 100% para a jornada de trabalho noturno e que dificilmente deixará de ser repassada aos custos de frete", avalia, por sua vez, Dias, da Mesquita.

Outras medidas

Sobre outras medidas que poderiam ter sido tomadas pelas autoridades públicas para melhorar o trânsito na cidade de São Paulo, Bevilacqua, da Log Frio, é radical: "simples, determinar toda e qualquer entrega na cidade de São Paulo no período noturno, como é feito nas metrópoles do mundo todo, e caso o comércio abra as portas durante o dia para receber mercadorias, será multado pesadamente".

Para Neiva, da Columbia, outras medidas incluem o investimento em infra-estrutura – estamos aguardando há 20 anos a construção de um anel viário

em São Paulo e teremos em 2009 a entrega de uma parte do Rodoanel, o resto da obra não tem prazo para terminar. "Isso complica muito o trânsito, estamos entre as cinco maiores cidades do mundo, mas parece que não entendemos isso. Uma medida como essa tem que ser discutida entre as áreas afetadas, há pouco tempo as empresas investiram muito dinheiro para atender a uma nova exigência, que era de trabalharem com o veículo VUC, depois de milhares de reais em investimento, esses veículos são proibidos de circular em SP, há um contrassenso nas decisões e quem acaba pagando a conta é o consumidor final", destaca.



Os caminhões pesados deixarão de circular na cidade de São Paulo com a conclusão do Rodoanel

Para Fonseca, da UPS, as medidas também seguem por caminhos parecidos: investimento na melhoria de vias públicas e rápida continuidade do Rodoanel. "Muito já se falou e se discutiu, mas a conclusão do Rodoanel é essencial para a melhoria do trânsito, evitando que os caminhões circulem dentro da cidade", avalia Fagundes Jr., da Brasilmaxi, com a concordância de Andréa, da Grecco, para quem o Rodoanel será um grande aliado da cidade de São Paulo, evitando o trânsito de caminhões pesados. "Além de concluir o Rodoanel, é preciso criar restrições para a construção de centros de distribuição dentro da área de restrição de São Paulo", complementa Sarti, da Penske.

Outras medidas poderiam incluir transporte público mais eficiente e estacionamentos subterrâneos, que tirariam 40% dos veículos das ruas e avenidas que estão estacionados a beira das calçadas, aponta Benvenuti Neto.

"De fato, em minha opinião, investimento em transporte público é a única saída. Principalmente transporte de alta capacidade, como metrô e trens urbanos. Sempre comparamos as restrições de circulação em cidades como Londres e Paris com pedágios urbanos, mas 'esquecemos' de citar que a malha metropolitana destas cidades permite ao cidadão mover-se em praticamente todas as regiões. No Brasil, porém, as medidas são freqüentemente tomadas antes de dar aos usuários alternativas para tal", destaca Patury, da Martin-Brower.

Dias, da Mesquita, também critica as obras de infra-estrutura de transporte coletivo, que não acompanharam o crescimento da cidade, e o baixo crescimento na malha viária urbana, que entrou em saturação após o forte aquecimento de vendas no setor automotivo.

"Como medida de curto prazo, entendemos que a proibição de circulação de veículos leves de passeio na cidade com mais de 20 anos de fabricação e que hoje causam grandes transtornos seria uma medida mais acertada que penalizar caminhões que cumprem uma atividade econômica. Lembramos que hoje essa frota (veículos de passeio com mais de 20 anos) representa 1.6 milhões, em um total de 6.0 milhões, e que os caminhões são 280.000", completa o diretor comercial & marketing.

Ferreira, da Rápido 900, também pensa de modo semelhante aos seus colegas. "Não somos especialistas em engenharia de tráfego e soluções urbanísticas, mas o mais óbvio é a diminuição do número de veículos particulares por meio da ampliação da oferta e melhora do transporte coletivo."

Pontes, da ID Logistics, emenda: é preciso criar mais alternativas coletivas de transporte para população, buscando a redução de automóveis nas ruas.

Marques, da Cargolift, faz uma análise mais abrangente. Para ele, existem várias alternativas para reduzir o caos no trânsito de São Paulo. Uma delas é a implantação de um programa de incentivo à renovação da frota de caminhões, como é o caso do Emplaca Brasil. Essa proposta prevê queda na idade média dos veículos pesados que circulam nas estradas do país, por meio da troca dos caminhões por bônus em Centros de Reciclagem. Esses bônus seriam usados para comprar carretas novas por preços menores. "Além de incentivar a economia, o Emplaca Brasil leva a uma diminuição na quantidade de veículos que circulam na cidade, o que é bom para todos", diz o diretor-presidente.

Ainda segundo ele, também é possível amenizar o problema com a proibição do transporte de cargas feito por caminhões de placa branca. Perante a lei, eles são vistos como de propriedade privada, não de empresas autorizadas a esse tipo de serviço. O impacto que causam no trânsito é tamanho que o carregamento de cada um deles ocupa, em média, apenas 30% das carrocerias. Com isso, temos muitos veículos com pouca carga nas ruas.

"Outra opção é dividir a cidade em setores, em que cada um ficaria a cargo de um número pré-definido de transportadoras, em quantidade suficiente para estimular a concorrência. Os veículos deveriam trafegar com, no mínimo, 80% de sua capacidade, para aproveitar o espaço na carroceria e diminuir o volume de carros nas ruas. Regularizar o serviço dos taxistas também é necessário. A liberdade que eles têm de parar no primeiro ponto que encontram só aumenta os congestionamentos em São Paulo. A prefeitura deve controlar esses serviços, a começar pelos prestados no aeroporto de Congonhas. Acredito que uma restrição a esse setor diminuiria em 25% a quantidade de táxis na cidade. Já o custo operacional cairia 15%", completa Marques. ●



Faça como as empresas anunciantes desta edição: apareça para o público certo

revista
Logweb

referência em logística
www.logweb.com.br

Fale com o nosso departamento comercial: e-mail: comercial@logweb.com.br **Fone/Fax:** (11) 3081.2772 **Nextel:** 11 7714.5380 - ID: 15*7583

Seja também um distribuidor HELI. Entre em contato com a LFL Trading ou com a EquiLift.



Empilhadeiras HELI: a melhor relação custo-benefício. Claro que o retorno só podia ser monstruoso.

A HELI, sediada na China, tem uma das mais modernas e completas linhas de empilhadeiras e maquinários do mundo. Suas instalações industriais moderníssimas produzem equipamentos que unem simplicidade, robustez, praticidade e sobretudo adequação na relação preço-qualidade, fundamental em mercados como o brasileiro. Ofereça empilhadeiras Heli aos seus clientes. Eles vão se surpreender com o tamanho do retorno:

- Baixo custo de manutenção e reposição de peças
- Mais de 1700 itens de peças estocadas
- Postos de serviço em todo o Brasil
- Top 10 ranking mundial
- Excelência no atendimento pós-venda
- Melhor custo-benefício



Linha Green Series. Projetada para não poluir o meio ambiente.

www.lfltrading.com.br (11) 8752-9116 • www.equilift.com.br (19) 3305-5402

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS
HELI
PARA TODO O BRASIL



Venda e Locação de Empilhadeiras



IMPORT-EXPORT



BRASIL 1970

EQUILIFT

São Paulo (Interior)
EQUILIFT

Santa Catarina:
Tropical Empilhadeiras
(47) 3348-7379

Minas Gerais:
Silmáquinas - (31) 3492-2772

Mato Grosso:
Trackcenter - (65) 3694-8000

Rondônia:

3F Empilhadeiras
(69) 3221-3079

Goiás:
Dynamag - (62) 3207-2817

Rio de Janeiro:
Primerlift - (21) 2263-7892
Tropical Empilhadeiras
(41) 3423-2862

LFL IMPORTAÇÃO EXPORTAÇÃO

Capital e Grande São Paulo
Oeste TEC LOG (11) 4706 3796
Leste PROMOV (11) 7733 4243
Norte / sul LFL Trading - (11) 3942-8126

Paraná:
LFL Trading - (11) 3942-8126

Rio Grande do Sul:
LAGEMAQ (51) 3748 1685
www.folhape-rs.com.br

Sul de Minas
TECSUL VALE (35) 3473 0880

Espírito Santo:
LFL Trading - (11) 3942-8126

Ceará
ENTREPOSTO COMERCIAL MAQS.
E SERVIÇOS (85) 3218 3200

Piauí
ENTREPOSTO COMERCIAL MAQS.
E SERVIÇOS (86) 3220 6700

Pernambuco
LFL Trading - (11) 3942-8126

Paraíba
LFL Trading - (11) 3942-8126

Maranhão
ENTREPOSTO COMERCIAL MAQS.
E SERVIÇOS
S.Luiz (98) 3214-1919
Imperatriz (99) 2101 6060

Alagoas
LFL Trading - (11) 3942-8126

Sergipe
LFL Trading - (11) 3942-8126

Rio Grande do Norte
LFL Trading - (11) 3942-8126

Tocantins
LFL Trading - (11) 3942-8126

Seja também um distribuidor
HELI. Entre em contato com a LFL
Trading ou com a EquiLift.