

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

Informe Publicitário

**BRASIF**  
*Rental*

## Máquinas Seminovas SUPERNOVAS

Mais  
de **1.000**  
Máquinas  
à venda

Pagamento  
facilitado  
para o setor de  
Logística



Equipamentos  
com Garantia  
de **Origem**  
e Procedência

Máquinas  
com até  
**2 anos**  
de uso



RECEBA JA O  
SEU EXEMPLAR  
GRATUITAMENTE.  
LIGUE 0800 OU  
ACESSE O SITE  
E PEÇA O SEU!

Para conhecer toda a nossa linha de máquinas, acesse:  
**www.brasifrental.com.br**

Para mais informações, ligue para:  
**0800 709 8000**



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

ESPECIAL

# Multimodal



TRANSPORTE FERROVIÁRIO

## SETOR CRESCE, MAS PRECISA DE ATENÇÃO

APÓS UMA DÉCADA DE PRIVATIZAÇÃO, O MODAL FERROVIÁRIO VEM SE DESENVOLVENDO CADA VEZ MAIS, MAS AINDA SOFRE COM FALTA DE INVESTIMENTO, INVASÕES NA FAIXA DE DOMÍNIO E PASSAGENS EM NÍVEL CRÍTICAS. (Página 20)

**Operação de empilhadeiras: há normas legais para segurança**  
(Página 6)

**Terceirização in-house: a logística por quem entende**  
(Página 12)

**Elevação e amarração de cargas: segurança é fundamental**  
(Página 14)

**Leroy Merlin inaugura CD em São Bernardo do Campo, SP**  
(Página 18)

**Fórum Rodoviário Nacional propõe melhorias para o setor**  
(Página 27)

LANÇAMENTO!

# Quando Qualidade e Credibilidade andam juntas o SUCESSO é inevitável.

## ■ Nova Empilhadeira Patolada Tracionária PT1454:

1.400kg de capacidade nominal de carga e agora com elevação de **5,40 metros**.

**R\$ 24.499,00**  
Sem bateria e sem carregador. **à vista**

**Paletrans**

Alto desempenho e melhor performance.  
Garantia total de produtividade.

## ■ Novo Transpalete Elétrico TE18:

1.800kg de capacidade de carga

**R\$ 11.999,00**  
Sem bateria e sem carregador. **à vista**

**Parcelamos em até 6 vezes**  
**CONSULTE!**

**Consulte também outros modelos!**

**E AGUARDE...**

vem aí a empilhadeira retrátil que o mercado inteiro está esperando.

LANÇAMENTO MUNDIAL EM AGOSTO, NA MOVIMAT 2006

**PIAZZA**

EQUIPAMENTOS

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

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

Fone 11.6481.2708

Fax 11.6488.8021

## Notícias

r á p i d a s

### Uniconsult vai fornecer software para a loja virtual das Casas Pernambucanas

O Sistema Integrado de Gestão Orientado para o Comércio Eletrônico (USS-eSige) da Uniconsult Sistemas (Fone: 11 5535.0885) foi escolhido pela Pernambuco para atender todas as funções de back-office de sua recém-lançada loja virtual ([www.pernambucanas.com.br](http://www.pernambucanas.com.br)). O sistema é composto dos seguintes softwares: Sistema Integrado de Gestão (USS SIGE), Sistema de Gestão de Armazém USS WMS), Sistema de Atendimento ao Consumidor (USS SAC) e Sistema de Gestão de Transportes (USS GTE).

## Errata

### Sistema Modall é da Modallport

Na matéria "Coopecarga lança terminal no Guarujá, SP", publicada à página 7 da edição nº 52, de junho de 2006, do jornal LogWeb, há um erro de informação no seguinte trecho: "Profissionais treinados com o sistema Modall, da Datasul, para controle de estoque, estarão atuando no Gate de 200 m²."

Informamos que o Sistema Modall é um software desenvolvido pela Modallport Sistemas (Fone: 47 3348-0434), e não pela Datasul. Segundo a assessoria de comunicação da Modallport, "o Modall implantado na Cooperarga em Guarujá é o mesmo utilizado no terminal da Cooperarga em Itajaí, ou seja, o Modall-Depot - sistema para controle de armazenagem de contêiner".

## Editorial

# TRANSPORTE FERROVIÁRIO É O DESTAQUE

Comemorando 10 anos de desestatização, o transporte ferroviário de cargas é o destaque desta edição do jornal *LogWeb*, no caderno Multimodal

Final, neste período, muita coisa mudou, e o setor, saindo de um sucateamento total, já adquire ares de modernidade, tanto que as malhas concedidas representam hoje a maior produção da América Latina, em termos de carga transportada, e a participação deste modal, na matriz de transportes brasileira, saltou de 19% para 26%.

Vários dados que mostram o significativo desempenho do setor são apresentados por representantes da ANTF – Associação Nacional de Transporte Ferroviário, da ABIFER – Associação Brasileira da Indústria Ferroviária e da Secretaria-Geral da Presidência da República, traçando um amplo panorama do setor e mostrando os seus benefícios, as limitações, os diferenciais, os desafios e as expectativas.

Ainda no caderno Multimodal estão as propostas do Fórum Rodoviário Nacional, promovido pela ABER – Associação Brasileira de Engenheiros Rodoviários.

Mais ainda: esta edição contém uma matéria sobre as exigências legais referentes aos aspectos construtivos e operacionais das empilhadeiras e da qualificação e habilitação dos operadores, além de um enfoque sobre a terceirização in-house – com destaque para os diferenciais, as vantagens e os fatores a considerar. E outra sobre a segurança na elevação e amarração de cargas.

Estas são apenas algumas das matérias desta edição, que destaca também as atuações das empresas do setor, as parcerias, os novos negócios e muito mais, de interesse para o dia-a-dia do profissional que atua no setor.



**Wanderley Gonelli Gonçalves** - Editor  
jornalismo@logweb.com.br

## Notícias

r á p i d a s



### Grupo argentino Cargo passa a agregar novos serviços logísticos

O provedor logístico Cargo da Argentina, pertencente ao grupo de mesmo nome que também controla as empresas Expresso Cargo e CSI Cargo Logística (Fone: 41 3381.2300) no Brasil – esta última instalada em São José dos Pinhais, PR, e responsável pela operação logística das plantas da VW/Audi, PepsiCo e AAM do Brasil, entre outras -, acaba de anunciar a conclusão da sua nova planta, localizada em Córdoba, Argentina, dedicada à fabricação de embalagens e paletes de madeira. A nova unidade tem 7.000 m<sup>2</sup> de área construída e, segundo Hector Giusto, vice-presidente da Cargo, “o investimento nessa nova planta vem ao encontro do posicionamento da empresa de oferecer um pacote completo de soluções logísticas e, principalmente, redução de custos para os clientes”. Dentre os serviços desenvolvidos na planta “FEM” - Fábrica de Embalagens de Madeira estão desenho, provisão de insumos, construção das embalagens, tratamento fitossanitário e consolidação nos meios de transporte. “A planta já está a todo vapor e atendendo, em operações destinadas à exportação, as principais empresas auto-

mobiliticas de Córdoba e Buenos Aires”, diz Giusto. As embalagens produzidas na nova unidade também acondicionam peças destinadas ao mercado brasileiro - Fiat em Betim, MG - e caixas de câmbio do Golf - VW/Audi em São José dos Pinhais.

### Artok lança rack metálico com rodízio e engate para linha de montagem

A Artok (Fone: 11 6100.8022), fabricante de contêineres aramados, apresenta o rack metálico com rodízios e engate como nova solução para armazenagem e movimentação de peças. O equipamento possui rodas e engate para transporte de peças em comboio que abastecem linhas de montagem em indústrias, podendo acelerar esse processo em até 30%. “Além de ser móvel, o equipamento é dobrável e empilhável, o que gera maior aproveitamento do espaço de armazenagem”, conta Helio Osaka, diretor comercial da Artok. O rack, que tem capacidade de carga de 400 kg e empilhamento de até quatro peças, pode ter acabamento com zincagem eletrolítica, pintura ou galvanização a fogo, para garantir proteção contra corrosão e maior durabilidade.



Seja qual for seu produto, conhecemos a melhor forma de armazená-lo

Estrada Municipal SMR 281 Campinas Hortolândia/SP - Caixa Postal 13 - CEP: 13184-972  
Tel: 0800-770-6870 - e-mail: esmena@esmena.com.br  
www.esmena.com.br



Você busca solução em Automação ?

Entre em contato com a EA3

Fone: +55 11 6967.3000 Fax: +55 11 6967.0003  
e-mail: ea3@ea3.com.br www.ea3.com.br  
Rua Newton Braga, 524 02120-020 Vila Maria  
São Paulo — SP Brasil

## ENTREVISTA

## Por Ismael Oliveira, o “clima” da Chocolates Kopenhagen

Os chocolates são transportados em caminhões climatizados de 18° a 24° C e o transporte por via aérea não é recomendado, a não ser em casos especiais.

Formado em contabilidade, o diretor administrativo e financeiro da Chocolates Kopenhagen (Fone: 0800 100.678), Oliveira – que trabalha desde 1963 com a família Moraes, atual administradora da fábrica – revela ao jornal *LogWeb* e aos seus leitores como é a logística da empresa que há quase 80 anos vem atuando no mercado de chocolates finos, balas e confeitos.

### LogWeb: Como é a logística de armazenagem da Kopenhagen?

Oliveira: Possuímos um almoxarifado climatizado onde ficam todos os produtos – menos os musses, que são colocados na câmara fria – de onde saem prontos para as lojas. A armazenagem é em caixas de papelão, em paletes de plástico; já as miudezas ficam nas prateleiras. Os produtos são estocados no máximo por 15 dias no CD, mas, geralmente, permanecem apenas por uma semana no local.

### LogWeb: Qual o tipo de transporte utilizado para a distribuição? A frota é própria ou terceirizada?

Oliveira: Terceirizamos caminhões da transportadora P.P. Roberto Custódio dos Santos, que atua especialmente para a Kopenhagen. São veículos climatizados que atendem às exigências GMP (Good Manufacturing Practices, ou Boas Práticas de Fabricação). A temperatura ideal dos caminhões é de 18° a 24° C, o que pode ser considerado um problema no transporte, já que é importante serem respeitados esses números. Por dia, saem cerca de 4 ou 5 t de produtos; no Natal e na Páscoa essa quantidade triplica. O local mais longe para entregas é Fortaleza, CE, e as maiores quantidades de produtos vão para São Paulo e Rio de Janeiro.



### LogWeb: É possível transportar os produtos via aérea?

Oliveira: Não é recomendado o transporte aéreo. Os terminais de carga não são adequados aos produtos, pois não utilizam contêineres para manter a temperatura. Somente em situações especiais vai por meio aéreo.

### LogWeb: Qual é o maior problema enfrentado em relação à logística?

Oliveira: A parte mais difícil está nas lojas: é preciso respeitar as normas de circulação de veículos para descarga. Por exemplo, os shoppings: cada lugar tem um horário específico para entrega, é preciso saber administrar e adaptar-se às exigências do local. Mensalmente é feito um planejamento loja a loja e o atendimento é semanal ou quinzenal.

### LogWeb: Quais as novidades da empresa em termos logísticos?

Oliveira: Estamos desde janeiro com o projeto de um sistema logístico integrado já aprovado, o Sistema Sapiens da Senior Sistemas. Seu funcionamento está previsto para dezembro deste ano e estamos em fase de implantação. Com ele, em virtude do código de barras, será possível rastrear lotes e identificar as prateleiras corretas de cada produto, ou seja, melhorar o controle de entradas e saídas. Outra novidade é a construção de um CD ao lado do atual em Barueri, SP, onde ficarão estocados os produtos prontos. ●

## Indicadores de Desempenho Empresarial

### ONDE ESTÃO OS INDICES DE DESEMPENHO?

Na verdade, estão em qualquer lugar dentro da empresa. Entretanto, é necessário não só vê-los, como medi-los.

Se dividirmos os índices de desempenho em três classes – Resultados, Atividades e Recursos – fica mais fácil encontrá-los.

Os de Resultados são os mais fáceis. São os resultados financeiros, logo conseqüências de ações antecedentes, que qualquer sistema de gestão ou uma boa planilha nos dá. São o lucro, a receita de vendas, os custos e as despesas e outros. São a satisfação dos clientes ou a participação de mercado. Nestes resultados pouco podemos interferir. São conseqüências ou efeitos. Não adianta o desejo de querer aumentar o lucro em 5% ou as receitas em 10%, de forma autocrática. Não funciona, temos que fazer algumas ações prévias e medi-las para saber se estão no rumo certo.

Ai vêm as demais classes de indicadores.

A de Atividades tem a ver com os processos internos da empresa. São os prazos de entrega, refaturamentos, custos de matérias-primas, erros de processamento, desperdícios, qualidade e outros. Veja como estes indicadores afetam a classe superior: a de Resultados.

Mas também não podemos diminuir os prazos de entrega ou os custos só por querer. Temos que esmiuçar mais estas atividades para encontrar as verdadeiras causas e aí atacá-las para obter a melhora do indicador.

A forma de ataque quase sempre está na última classe: a de Recursos.

Não só os recursos financeiros bem direcionados são necessários, mas os tecnológicos, físicos, humanos e, principalmente, os organizacionais, onde se destacam os valores das pessoas e os da empresa que necessitam estar alinhados, não causando ruídos ou estresse que afetem as Atividades, impactando finalmente os Resultados.

**Colaboração técnica:** Mauro Martins, sócio da MMConsult & Associados. E-mail: mm@mmconsult-a.com

## Notícias

r á p i d a s

### Tópico lança galpão duas águas com vão de 40 m

A Tópico (Fone: 11 3846.2510), fabricante de coberturas especiais, revela sua mais recente novidade: o galpão duas águas de 40 m de largura, pé direito de 6 m e altura central de 13,20 m, para locação e venda. O galpão, desenvolvido em estrutura treliçada de aço carbono galvanizado a fogo, possui colunas com base articulável e reforçadas com cabo de aço galvanizado para contraventamento e com canaletas de alumínio para fixação da lona que, por sua vez, é revestida em PVC flexível com tecido de poliéster, além de contar com tratamento antimofa, ser impermeável, auto-extinguível e modelada e soldada por sistema de alta frequência. "Este novo galpão atende às necessidades do mercado, pois hangares e portos necessitam de vão grande para a mercadoria a granel. No entanto, também distribuímos para o segmento em geral", declara Simone Milano, gerente comercial da Tópico.

### Total Express investe em ferramenta para identificar erros de destino

A Total Express (Fone: 11 2168.3200) - empresa do segmento de logística de distribuição especializada em entrega de produtos comercializados via Internet - acaba de completar mais uma fase no aprimoramento de seu sistema de rastreamento on-line. A empresa desenvolveu a ferramenta "Onde Estou", que auxilia na identificação de erros de destino das encomendas. Caso um pacote vá para o destino errado, no momento em que ele chega lá o sistema identifica o equívoco e gera um e-ticket informando que a encomenda que era para determinada cidade está em outra.

## Há 60 anos fabricando as melhores empilhadeiras do mundo

O mundo mudou bastante nas últimas décadas. Está mais rápido, mais competitivo, mais exigente. Porém, uma coisa continua igual: o padrão de qualidade, ergonomia e facilidade de operação que as empilhadeiras BT estabeleceram no mercado. Há 60 anos, este padrão conquistou o setor de logística e fez história, consolidando a BT como líder mundial em empilhadeiras elétricas. A BT investiu em tecnologia e aprimorou seus serviços, garantindo o melhor suporte técnico aos seus clientes de todo o mundo. Hoje, a BT Industries faz parte do Grupo Toyota. É uma empresa global, com forte presença nos mercados locais, que pensa no futuro e está preparada para surpreender o mundo da logística com soluções cada vez mais ousadas e eficientes. A BT continuará investindo forte no aprimoramento dos seus serviços, trabalhando com dedicação para continuar fabricando as melhores empilhadeiras do mundo.



No mundo inteiro as melhores soluções em logística levam a marca BT

Uma empresa do Grupo Toyota

BT do Brasil  
Curitiba - PR • (41) 3334 1255  
São Paulo - SP • (11) 4533 7877  
[www.bt-brasil.com](http://www.bt-brasil.com)

#### Distribuidores

Paraná  
Paraná Equipamentos: (41) 2183 2211  
Rio de Janeiro  
Sineq: (21) 3857 1544  
Rio Grande do Sul  
Paraná Equipamentos: (51) 2125 5355  
Santa Catarina  
Empilhadeiras Catarinenses: (47) 3340 1100  
Nordeste  
Magnum: (11) 2121 1900



Sua empilhadeira sempre em grande forma



## EMPILHADEIRAS

# Legislação: cuidados e qualificação garantidos por lei

Existem normas que tratam dos aspectos construtivos e operacionais das empilhadeiras e também da qualificação e habilitação dos seus operadores, tanto no aspecto técnico-operacional como médico e psicológico.

Não basta apenas adquirir uma empilhadeira e colocar um operador em ação, existe uma série de exigências legais para garantir segurança na movimentação e a qualidade técnica dos operadores, entre outros fatores. Mesmo assim, alguns problemas costumam acontecer com grande frequência, podendo prejudicar tanto as máquinas e os operadores quanto a própria empresa. Este é o assunto de uma das matérias especiais deste mês do *Jornal LogWeb*: legislação trabalhista na área de empilhadeiras.

## HÁ LEIS ESPECÍFICAS?

Questionado sobre a existência de normas específicas para operadores de empilhadeiras, Cristiano Cecatto, engenheiro de produção com especialização em logística industrial e segurança do trabalho e consultor sênior de logística e supply chain management da Qualilog Consulting (Fone: 11 3772.3194), explica que sim. “Atualmente a legislação brasileira prevê, por meio da Norma Reguladora nº 11 e da Portaria 3.214/78 do Ministério do Trabalho, uma série de exigências legais para melhorar a segurança dos operadores de empilhadeiras”, explica.

Como exemplo, cita: nos equipamentos de transporte com força motriz própria, o operador deverá receber um treinamento específico, dado pela empresa, que o habilitará nessa função; os operadores de equipamentos motorizados deverão ser habilitados e só poderão dirigir se durante o horário de trabalho portarem cartão de identificação com nome e fotografia, em lugar visível; deverão conhecer os míni-



mos detalhes do equipamento em operação; ter disciplina de trabalho e acatar as recomendações estabelecidas quanto ao regulamento interno da empresa.

Eugenio Celso R. Rocha, consultor e instrutor de treinamentos em logística e movimentação de materiais (Fone: 31 3278.2828), concorda e completa: “a operação de empilhadeiras, assim como de todos os demais equipamentos automotrizes utilizados na movimentação de materiais, é regulamentada pelo MTE - Ministério do Trabalho e Emprego por meio da Norma Regulamentadora nº 11 - Transporte, Movimentação, Armazenagem e Manuseio de Materiais, mais comumente conhecida como NR11”.

Rocha informa que esta norma trata dos aspectos construtivos e operacionais destes equipamentos e também da qualificação e habilitação dos seus operadores, tanto no aspecto técnico-operacional como médico e psicológico.

Além desta norma do MTE, o consultor também cita a norma técnica NB-153, específica da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas sobre empilhadeiras que também trata,

com maior profundidade técnica, dos aspectos construtivos, operacionais e de treinamento dos operadores.

Rocha, ainda, ressalta: “em função das peculiaridades de cada empresa quanto aos seus processos produtivos, outras normas, regras ou procedimentos operacionais podem ser implantados internamente, visando a segurança das operações, instalações e pessoas”.

Joaquim Moreira, sócio gerente da JGM/Movitruk Treinamento de Pessoas (Fone: 21 3276.2044), acredita que não só os usuários das empilhadeiras e transpaletes devam ser norteados pelas leis, “mas também aqueles que são responsáveis pelo enquadramento destes profissionais na legislação, ou seja, pessoal de RH, integrantes da área de segurança e medicina do trabalho, engenheiros, técnicos, CIPA - Comissão Interna de Prevenção de Acidentes e também nós, que somos os responsáveis pela qualificação destes profissionais”, admite.



**Rocha: “é facilmente constatável o descumprimento de inúmeras normas, sejam elas do MTE, da ABNT ou internas”**



## TODOS CUMPREM AS LEIS?

Normas existem, já sabemos, mas será que algumas deixam de ser aplicadas ou cumpridas? “Existe muita variedade de não-conformidades em diversas empresas pelo mau uso dos equipamentos de movimentação. Como consultor na área de logística já presenciei casos de empresas serem multadas pelo uso de cor inadequada dos equipamentos, acidentes ocasionados pela falta de manutenção e operadores acidentados por transitar com carga acima do peso permitido pelo fabricante”, assinala Cecatto.

Para Rocha, é facilmente constatável o descumprimento de inúmeras normas, sejam elas do MTE, da ABNT ou internas; em sua opinião, o grande problema é a falta de seriedade. “Considero a deficiência nos processos de admissão, qualificação e habilitação dos operadores, a falta de consciência e atitudes preventivas da supervisão e a apatia da maioria dos profissionais especializados em segurança do trabalho quanto ao assunto como os principais motivos para o descumprimento das normas que impedem ou dificultam a realização

das operações de movimentação de materiais dentro das condições mínimas de segurança.”

Rocha também revela o problema da ausência, em muitas empresas, de normas internas para as seguintes situações: circulação das empilhadeiras; condições gerais para empilhamentos (altura, estabilidade, locais, etc.); carga e descarga de caminhões; estacionamento das empilhadeiras; reabastecimento das empilhadeiras; cargas especiais fora de rotina; manobras simultâneas com duas empilhadeiras; utilização de acessórios especiais (extensão para os garfos, sistemas contra impactos, etc.).

Na opinião de Moreira, apesar da legislação precisar de alguns ajustes, é boa. “O que nos causa espanto é a total falta de fiscalização para verificação do cumprimento do determinado na NR 11, o que faz com que cada um faça o que achar melhor. Às vezes nos deparamos com empregadores que desconhecem totalmente a legislação, já entre os que têm ciência das determinações, muitos abusam do poder, pois quem tem que cuidar da segurança dos trabalhadores são seus assalariados, e têm que cumprir as ordens do chefe.”

Segundo Moreira, os acidentes com estas máquinas são na maioria causadores de mutilação e perda de vida, “tudo isso gerado pela falta de fiscalização e também pela falta de interesse da mídia em geral”.

## INTERNAMENTE, QUEM FAZ A LEI VALER?

Sobre quem estabelece as normas dentro das empresas, Cecatto informa que elas são geralmente estabelecidas pelo engenheiro de segurança, juntamente com os líderes ou responsáveis departamentais, mas em muitos casos existe a participação dos membros da CIPA pelos funcionários que a compõem. “Esta é geralmente uma das nossas recomendações, porém, devido atualmente ao grande acúmulo de funções e ao excesso de trabalho nas empresas brasileiras, escolhemos um profissional para ficar responsável pela elaboração das normas de segurança e, posteriormente, o mesmo apresenta para os membros da CIPA, que ficam responsáveis pela análise, correção e melhorias”, conta.

Já segundo Rocha, compete ao SESMT - Serviço Especializado em Segurança e Medicina do Trabalho, constituído pelas empresas, de forma obrigatória, e de acordo com as determinações da



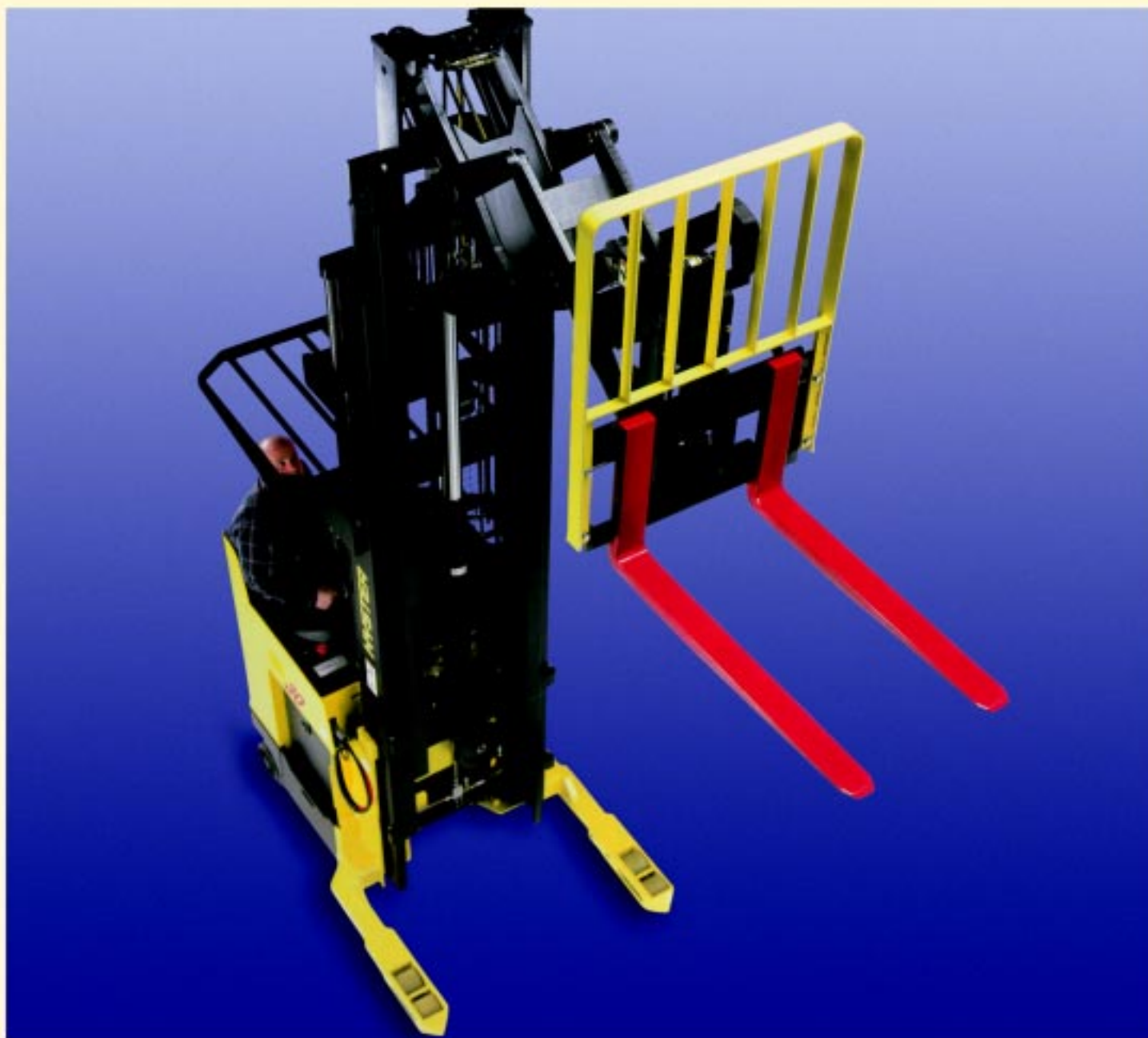
NR.4, assessorar a sua empresa nas questões técnicas e normativas referentes à engenharia de segurança e à medicina do trabalho. “Portanto, cumpre aos técnicos e engenheiros de segurança e aos médicos e enfermeiros do trabalho o estabelecimento de normas, regras e procedimentos inerentes a estas áreas, bem como a sua divulgação e fiscalização quanto ao cumprimento, preferencialmente, em conjunto com a supervisão dos setores da empresa, que são os principais responsáveis por cumprir e fazer cumprir tais normas”, enfatiza.

Rocha também acrescenta que cada empresa, de acordo com o que estabelece a NR5 - Comissão Interna de Prevenção de Acidentes, deverá constituir a sua comissão, formada por representantes do empregador e dos empregados, além de um presidente, um vice-presidente e um secretário, todos possuindo suplentes e mandato de um ano. Os representantes do empregador devem ser indicados pela administração da empresa e os representantes dos empregados escolhidos dentre todos os funcionários que se candidatarem, mediante eleição realizada na empresa. O presidente da CIPA é indicado pela empresa dentre os seus representantes, e o vice-presidente definido entre os seus representantes pelo maior número de votos.

Como diz Rocha, a CIPA deverá reunir-se mensalmente, ou em caráter extraordinário, quando couber, para tratar de assuntos relativos à prevenção de acidentes e doenças do trabalho, analisando os casos ocorridos e propondo medidas preventivas e corretivas, no intuito de tornar mais seguras e salubres as condições de trabalho na empresa.

“A Comissão deve ser assessorada pelo SESMT e contar com o apoio moral e financeiro da alta administração da empresa, de forma a cumprir, satisfatoriamente, as suas atribuições”, completa.

## ECONOMIA



### N30-40-45XMR<sub>3</sub>

#### EMPILHADEIRA ELÉTRICA PARA CORREDORES ESTREITOS - PANTOGRÁFICA

Os custos industriais são cada vez mais decisivos, face às exigências do mercado. Por isso, é muito bom você poder contar com as inéditas vantagens de empilhadeiras como as elétricas Hyster: tudo o que você precisa para a operação diária de movimentação de materiais.

SOLICITE INFORMAÇÕES DETALHADAS SOBRE NOSSAS LINHAS DE ELÉTRICAS AO SEU DISTRIBUIDOR HYSTER.

# HYSTER

tecnologia de ponta em empilhadeiras elétricas

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

BRASIL  
[www.brazilhyster.com.br](http://www.brazilhyster.com.br)  
DF-ES-GO-MG-IL-TO

DCON  
[www.dcon.com.br](http://www.dcon.com.br)  
AL-CE-PA-PE-PI

J. MALUCELLI  
[www.jmalucelli.com.br](http://www.jmalucelli.com.br)  
PI

MARCOS MARCELINO  
[www.marcoconercial.com.br](http://www.marcoconercial.com.br)  
AP-MA-PA-PI

PONTES  
[www.pontes.com.br](http://www.pontes.com.br)  
RS-SC

SOMOV  
[www.somov.com.br](http://www.somov.com.br)  
SP - Capital e Interior

SOMOV  
[www.somov.com.br](http://www.somov.com.br)  
AC-AM-MG-MT-RO-RR

TECHNICO  
[www.technico.com.br](http://www.technico.com.br)  
BA-SE

## ACIDENTES E TREINAMENTOS

Quanto às principais causas dos acidentes que ocorrem com o uso de empilhadeiras, Cecatto aponta para a falta de utilização de equipamentos de segurança, acidentes por distração ou imprudência do motorista, manobras perigosas, dirigir em alta velocidade, excesso de confiança do motorista, falta de revisão dos requisitos de segurança do equipamento, falta de paradas para manutenção do equipamento e falta de treinamento do operador.

Já Rocha enumera os acidentes que, pelo não cumprimento das normas, tanto para a habilitação dos operadores, como para a operação dos equipamentos, acontecem com mais frequência: atropelamentos, tombamento de cargas na circulação, abalroamentos, tombamento frontal da empilhadeira, batidas entre empilhadeiras e tombamento de empilhamentos. “É importante destacar que o operador de empilhadeira exerce um trabalho de grande importância no contexto da movimentação de materiais, atividade de fundamental importância para a eficiência e confiabilidade de um sistema logístico, influenciando, conseqüentemente, na



**Cecatto: “possuir uma empilhadeira na fábrica é como ter um automóvel de 3 toneladas, às vezes até mais”**

competitividade da empresa no segmento em que atua”, alerta.

Para Rocha, “o processo de admissão, qualificação e habilitação de um operador de empilhadeira deve ser norteado com base no perfil profissiográfico estabelecido para a função, de forma que o profissional aprovado reúna as principais características que o cargo requer, evitando, desta forma, a ocorrência futura de muitos dos acidentes comuns na operação deste equipamento”.

E, então, para um treinamento eficaz para operadores de

empilhadeiras, quais seriam os assuntos que deveriam ser abordados?

Cecatto explica: “para realização de um curso eficaz, a carga horária mínima deve ser de 20 horas (teoria) e 15 horas (aula prática), além de abordar os seguintes itens: classificação das empilhadeiras: combustível, tamanho, aplicação; estabilidade frontal: ponto de apoio, princípio da alavanca; estabilidade lateral: centro de gravidade, base, centro de carga; partes da empilhadeira: motor, transmissão, embreagem, diferencial, chassi e contrapeso, sistema hidráulico, sistema de elevação, pneus, comandos e instrumentos do painel; regras de operação conforme NR 11 do Ministério do Trabalho; regras básicas de operação; regras para partida da máquina; operação em rampas, frente e ré; corredor estreito; regras para manobras; obstáculos (terrestres e aéreos); parada e estacionamento; operação com cargas (cargas pequenas, médias, grandes, cilíndricas e especiais); técnicas de empilhamento, desempilhamento e transporte; regras básicas de segurança; e exercícios práticos”.

Por fim, Cecatto faz questão de acrescentar pontos importantes ao assunto. “Seja para que a



empresa cumpra a lei ou apure a sua qualidade, a utilização de treinamento e a conscientização dos funcionários são de fundamental importância. Sem esquecer que possuir uma empilhadeira no interior de sua fábrica é como ter um automóvel de 3 toneladas, às vezes até mais, circulando e com o risco permanente da falta de freio, da distração do operador, etc. Ou seja, todos os riscos de um veículo, com o agravante que o código de trânsito no interior da sua empresa será substituído pelo Código Penal em caso de acidente envolvendo um trabalhador”. ●

## Agenda

Agosto 2006

### FEIRAS

**MOVIMAT**  
Feira de Logística,  
Movimentação,  
Armazenagem e  
Transporte de Materiais  
Período: 8 a 11 de agosto  
Local: São Paulo – SP  
Realização: IMAM  
Informações:  
www.imam.com.br  
imam@imam.com.br  
Fone: (11) 5575.1400

**Expo Logística**  
VII Feira de Produtos,  
Serviços e Soluções  
para Logística  
Período: 14 a 16 de agosto  
Local: Rio de Janeiro – RJ  
Realização: Fagga Eventos  
Informações:  
www.expologistica.com.br  
expologistica@fagga.com.br  
Fone: (21) 2537.4338

### CURSOS E SEMINÁRIOS

**Controle de Frota**  
de Veículos  
Período: 3 e 4 de agosto  
Local: Belo Horizonte - MG  
Realização: TTE –  
Treinamento Técnico  
Especializado  
Informações:  
www.tte.com.br  
tte@tte.com.br  
Fone: (31) 3224-8171

**LOGISMAT**  
Seminário de Logística,  
Movimentação,  
Armazenagem e  
Transporte de Materiais  
Período: 9 a 11 de agosto  
Local: São Paulo – SP  
Realização: IMAM  
Informações:  
www.imam.com.br  
imam@imam.com.br  
Fone: (11) 5575.1400

**Sistemas e Técnicas**  
de Armazenamento  
e Movimentação  
de Materiais  
Período: 12 de agosto  
Local: Recife – PE  
Realização: Focus  
Trigueiro Consultoria e  
Treinamento  
Informações:  
www.focustrigueiro.com.br  
treinamento@focustrigueiro.com.br  
Fone: (81) 3432.7308

**Como Administrar**  
Valores de Coleta e  
Entrega  
Período: 14 e 15 de agosto  
Local: São Paulo – SP  
Realização: SETCESP  
Informações:  
www.setcesp.org.br  
rosely@setcesp.org.br  
Fone: (11) 5523.5401

PEÇAS PARA EMPILHADORAS

INTRUPA, CAMPEÃ MUNDIAL EM PEÇAS DE QUALIDADE

- Know-how internacional, atendimento local
- Melhor custo-benefício
- Peças para modelos elétricos e a combustão
- A melhor logística reduzindo o tempo ocioso

VENHA CONHECER A TITULAR DOS MELHORES TIMES HÁ 45 ANOS

www.intrupabrasil.com.br

EDA - CINGAPURA - HOLANDA - ALEMANHA - FRANÇA - INGLATERRA - ITÁLIA - CANADÁ - MÉXICO - BRASIL

Tel.:	+55 11 6653 7113
Fax.:	+55 11 6653 7013

intrupa@intrupabrasil.com.br

INTRUPA

Seu parceiro de confiança.

R. Durval José de Barros, 63 | Vila Matilde | São Paulo

**2005 CATÁLOGO**

ENVIOTE JÁ O SEU

**SOLUÇÕES LOGÍSTICAS**

# McLane e Standard unem forças com parceria

**A** McLane do Brasil (Fone: 11 2108.8800), provedora e integradora de serviços logísticos do grupo Berkshire Hathaway, e a Standard (Fone: 11 2109.9400), empresa de distribuição e logística frigorificada, acabam de consolidar sua parceria iniciada em janeiro deste ano.

Juntas, as companhias oferecem um pacote de serviços que reúne as especialidades de cada uma: a McLane presta serviços de armazenagem seca e multitemperaturas, principalmente na Região Sul e no Estado de São Paulo, e a Standard, com sede em Colombo, PR, de frigorificados e climatizados. “Por exemplo, caso a Standard feche contrato com um cliente que deseje realizar operações com produtos secos em local que nós não possuímos centro de distribuição, a McLane assume a operação e vice-versa. Com o

acordo, oferecemos para os clientes soluções logísticas completas, permitindo a utilização de vários tipos de transporte por meio de um contrato único”, explica o presidente da Standard, José Luis Demeterco Neto.



Marcos Ferreira da Silva, diretor de operações da McLane, utiliza o exemplo da Danone, cliente Stardard que necessitava de serviços em São Paulo. Como a operadora não tem facilidade de atuação na região, treinou a equipe da McLane que, por sua vez, montou toda a operação da Danone em São Paulo, ou seja, “100% da operação do cliente da Stardard foi feita pela McLane”, revela.

E como ficam os procedimentos fiscais? Em relação às faturas de serviço, apenas uma empresa assina o contrato com o cliente, geralmente aquela que obteve mais gastos, entretanto, cada “caso é um caso”, explica Silva.

## NÚMEROS E MISSÃO

Em números são cerca de 1.200 colaboradores, 200.000 m<sup>2</sup> de armazéns e câmaras frias e 200.000 posições paletes para a realização dos serviços de transporte, armazenagem e distribuição, tanto para o mercado interno quanto para o externo, nos segmentos seco, climatizado, resfriado e congelado. Espera-se, com isso, atender mais de 80 clientes e movimentar 2,4 milhões de toneladas ao ano.

De acordo com Demeterco Neto e Silva, a missão desta parceria é “prover as melhores soluções logísticas com equipes comprometidas, desenvolvendo a cada dia excelência nos serviços prestados”. Os pontos críticos para o sucesso, segundo eles, seriam conhecimento das operações próprias, domínio dos custos, indicadores de desempenho e disponibilidade para compartilhar informação, entre outros.

De fato houve um casamento entre as empresas. Silva revela que além do know-how, abriram também o coração. E Demeterco completa: “estamos juntos na alegria e na tristeza”. ●

◀ **Demeterco Neto e Silva: parceria visa prover as melhores soluções logísticas**

### Fórum Nacional de Logística e Seminário Internacional

Período: 14 a 16 de agosto  
Local: Rio de Janeiro – RJ  
Realização: CEL - Coppead/RFRJ  
Informações:  
www.cel.coppead.ufrj.br  
cel@coppead.ufrj.br  
Fone: (21) 2598.9812

### Logística para Transportadores: Operação e Serviços

Período: 21 a 24 de agosto  
Local: São Paulo – SP  
Realização: SETCESP  
Informações:  
www.setcesp.org.br  
rosely@setcesp.org.br  
Fone: (11) 5523.5401

### De Transportadora a Operador Logístico

Período: 23 de agosto  
Local: São Paulo – SP  
Realização: Tigerlog  
Informações:  
www.tigerlog.com.br  
kelly.bueno@tigerlog.com.br  
Fone: (11) 6694.1391

### Logística Integrada

Período: 23 e 24 de agosto  
Local: São Paulo – SP  
Realização: CEL - Coppead/RFRJ  
Informações:  
www.cel.coppead.ufrj.br  
cel@coppead.ufrj.br  
Fone: (21) 2598.9812

### Custo Operacional e Formação de Preços de Serviços de Transportes

Período: 24 e 25 de agosto  
Local: Belo Horizonte - MG  
Realização: TTE – Treinamento Técnico Especializado  
Informações:  
www.tte.com.br  
tte@tte.com.br  
Fone: (31) 3224.8171

### Gestão e Manutenção de Frota

Período: 29 a 31 de agosto  
Local: São Paulo – SP  
Realização: SETCESP  
Informações:  
www.setcesp.org.br  
rosely@setcesp.org.br  
Fone: (11) 5523.5401

### Gerência de Custos Logísticos

Período: 30 e 31 de agosto  
Local: São Paulo – SP  
Realização: CEL - Coppead/RFRJ  
Informações:  
www.cel.coppead.ufrj.br  
cel@coppead.ufrj.br  
Fone: (21) 2598.9812

No portal [www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br), em “Agenda”, estão informações completas sobre os diversos eventos do setor a serem realizados durante o ano de 2006.

## um grande estoque de idéias



A **Agra** com know how Astro atua há mais de 25 anos no setor logístico, oferecendo as melhores soluções, suporte e consultoria para otimização de espaços comerciais e industriais. Oferecemos produtos que atendem as necessidades específicas de cada cliente, sempre buscando garantir a qualidade em primeiro lugar:



Mais informações: [www.agraastro.com.br](http://www.agraastro.com.br) - Fone/Fax : (11) 4748-8222

## MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAIS

## Piazza, o mais novo representante no setor de empilhadeiras

O setor de representação comercial de empresas ligadas à área de movimentação de materiais acaba de ganhar mais uma integrante: a Piazza - Equipamentos para Movimentação de Materiais (Fone: 11 6424.3908). Formada por Ruy Piazza, Flavia Piazza e Mario Campos, a empresa, situada num galpão industrial em Guarulhos, SP, já representa a Palettrans, a Totalift e a Easytec. “Estamos no final da negociação para obter a distribuição no Brasil de uma importante marca de controladores de impulso e componentes eletrônicos usados em empilhadeiras e outros veículos a propulsão elétrica”, adianta Ruy.

Sobre as representações, de acordo com o diretor, “estamos revendendo todos



Ruy: Controladores de impulso e componentes eletrônicos também em vias de comercialização

os produtos fabricados pela Palettrans no Brasil, ou seja, paletreiras manuais, empilhadeiras manuais e manuais/elétricas, empilhadeiras e paletreiras elétricas”. Além disso, Ruy destaca que em agosto próximo a empresa lançará uma empilhadeira elétrica retrátil que, “devido aos custos fabris reduzidos, será extremamente competitiva em preço, performance e custos operacionais. Esse lançamento foi sem dúvida

um dos principais fatores que fizeram com que procurássemos a representação da Palettrans”.

A Piazza também lida com empilhadeiras e paletreiras elétricas e a combustão da Totalift, empresa pertencente ao mesmo Grupo, e sediada em Guarulhos. “São máquinas novas e modernas”, assegura Ruy.

Além dessas duas, a Piazza representa a Easytec, empresa metalúrgica situada no Rio de Janeiro e dedicada à fabricação de produtos em aço, como carrinhos e estrados para baterias, silos para diversos usos, passadiços em aço, paletes e engradados de aço, caixas para baterias e uma grande variedade de produtos em aço, sob encomenda, para as mais diversas aplicações. ●

## Supply Chain

### O efeito chicote na cadeia de abastecimento

Paralelamente ao fluxo físico de produtos ao longo da cadeia de abastecimento, desde o produtor até ao consumidor final, existe um outro fluxo, conhecido como de informação, em sentido contrário, de extrema importância e necessidade.

Os consumidores de hoje em dia exigem mudanças cada vez mais rápidas, e a manutenção do nível de serviço a clientes depende da coordenação entre os vários elos da cadeia de abastecimento.

A existência de distorções de informação sistêmicas entre estes elos (fabricantes, fornecedores ou subfornecedores) tem levado que cada um destes mantenha níveis de estoque muito elevados para fazerem frente às incertezas e a variabilidade na procura pelo cliente. Esta distorção tem sido denominada de efeito chicote.

A distorção da informação sobre a procura leva cada elo da cadeia, usando apenas a informação que lhe vem do elo seguinte, a incorrer em erro em virtude dos padrões de procura assimétrica.

Lembrando que os consumidores finais são cada vez mais exigentes em termos de qualidade e de disponibilidade dos produtos, quando nos concentramos em produtos com uma grande perecibilidade, como os hortifrutigranjeiros frescos ou minimamente processados, este fenômeno toma dimensões preocupantes.

Para resolvermos o problema da distorção da informação, antes de qualquer outro passo, as empresas têm de descobrir quais os fatores que estão na origem do efeito chicote.

Podemos citar alguns como: atualização diária da previsão da demanda;

# SKAM CERTIFICADA!

A Skam conquistou o que poucas empresas no segmento possuem...



Skam, qualidade reconhecida no desenvolvimento de soluções para movimentação e armazenagem.



SKAM  
Empilhadeiras

Av. Marginal Sul da Via Anhanguera, 760 - Jundiaí - SP  
(11) 4582-6755 - FAX: (11) 4582-2286  
[www.skam.com.br](http://www.skam.com.br)

## ARMAZENAGEM TEM NOME

A Longa traz o que existe de melhor no mercado de armazenagem.

LONGA

LongBox, LongPallet, LongStar, Portallag, BPA, Paleta

(15) 3262-7200

Av. Das Monções, 151 - Itaquil - cx 191  
CEP: 18.540-000 - Porto Feliz/SP

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

## Management

revisão dos lotes de produção; estudo das flutuações de preço; estudo de racionalização e cancelamento de encomendas.

Cada uma destas forças é responsável pelo efeito chicote. Qualquer empresa dentro de uma cadeia de abastecimento faz a sua previsão ou estimativa da demanda da qual vai ser alvo. Muitas vezes, esta se baseia em dados históricos ou em informação que lhe vem diretamente do elo imediatamente a jusante na cadeia de abastecimento. A decisão final que vai tomar, além de contemplar estes aspectos, resulta também das percepções e feeling do gestor.

Em situações em que o período que decorre desde o lançamento da encomenda até a sua recepção (*lead time*) é longo, a empresa vai estar mais exposta a variações da demanda.

Conseqüentemente, vai incorrer em deficientes níveis de serviço aos clientes pela ocorrência de rupturas de *estoque*. Nestas situações é comum se constituírem *estoques* de segurança maiores. Assim, as encomendas efetuadas vão ter em conta não só os elementos já adiantados, mas também o *estoque* de segurança necessário.

Pesquisas demonstram que nestas condições as encomendas lançadas por um elo da cadeia têm uma variabilidade muito maior que a procura por parte do consumidor a jusante, concluindo que quando maior for o *lead time* mais significativa será a flutuação da demanda.

**Colaboração técnica:**  
Cristiano Cecatto,  
consultor sênior de Supply Chain da Qualilog Consultoria.  
www.supplychain.com.br

### PARCERIA

# Rapidão Cometa é operador logístico geral da Telemar

**A**pós uma parceira de 4 anos, a Rapidão Cometa (Fone: 81 3464.5317) e a Telemar ampliaram o contrato assinado entre as duas empresas: o serviço de operador logístico, exercido pela Rapidão Cometa, também englobará as áreas de engenharia e manutenção da Telemar.

“O contrato evoluiu e hoje somos também o operador logístico do Grupo Telemar na área de engenharia e manutenção - na qual mantemos uma rede de 15 armazéns in-house -, realizando mais de 2.000 eventos de transporte/mês. Mas ainda continuamos sendo o operador logístico e o transportador exclusivo da Oi (operadora de telefonia móvel do grupo Telemar) pela qual já customizamos, expedimos e distribuimos mais de 15 milhões de aparelhos celulares”, informa o

diretor de logística da Rapidão Cometa, Celso Queiroz. O início da parceria foi em 2002 com o lançamento da Oi, quando a empresa foi escolhida em uma licitação que envolvia mais de 50 operadores.

Segundo Queiroz, a Rapidão Cometa seria a operadora logística responsável pela armazenagem, customização, faturamento e expedição de todos os aparelhos celulares vendidos pela operadora telefônica, além de realizar a distribuição nos 16 estados da área de concessão da Telemar. “A Rapidão participa desde o planejamento, start-up e implantação até a rotina operacional, como também distribui para todos os canais de venda”, explica Queiroz.

O diretor da Rapidão Cometa também conta que o Grupo Telemar foi o primeiro cliente da empresa a



utilizar a Logística EMI - Logística de Engenharia e Manutenção de Infra-Estrutura: “uma solução de negócios para grandes corporações cujos serviços apóiam-se em redes de infra-estrutura, a exemplo de operadoras de telefonia (fixa e móvel), distribuidoras de energia elétrica, mineradoras, construtoras pesadas, edificadoras e distribuidoras de gás”, descreve Queiroz.

Por meio deste produto, a Rapidão realizou a logística de Implantação dos Sites (ERB's) de toda

rede de infra-estrutura GSM da Oi.

De acordo com dados da empresa, a operação com o modelo Log EMI conta com 200 mil m<sup>2</sup> de armazém, 150 funcionários, investimento anual de 12 milhões de reais pelo Grupo Telemar para a operação, abrangência de 3 mil localidades dos 16 estados atendidos pela operadora e 16 pontos de estoque de peças e equipamentos, de onde partem as operações de transporte rodoviário e aéreo, além dos especiais, como guindastes, gruas e barcas.

Ao lado do contrato da operadora de telefonia móvel, a Rapidão desenvolve junto com a Oi “uma verdadeira máquina azeitada de distribuição de celulares” com prazo de entregas de D+1 em todas as capitais brasileiras e de D+2 na maioria dos interiores brasileiros. De acordo com Queiroz, esse modelo logístico sustentou crescimento 150% acima do previsto com o mesmo padrão de qualidade e com uma acuracidade de estoque acima de 99,999%. “Pelo lado da operadora de telefonia fixa, desenvolvemos em parceria um modelo logístico de alta integração do sistema de informação (necessário para cuidar do nível de exigência de prazos de emergência em operações 24X7) aliado à alta performance operacional e apoiado em uma rede de armazéns situados em todos os estados brasileiros da área de operação da Telemar”, completa Queiroz. ●

## Onde tem CLARK tem produtividade máxima.

**89 ANOS**

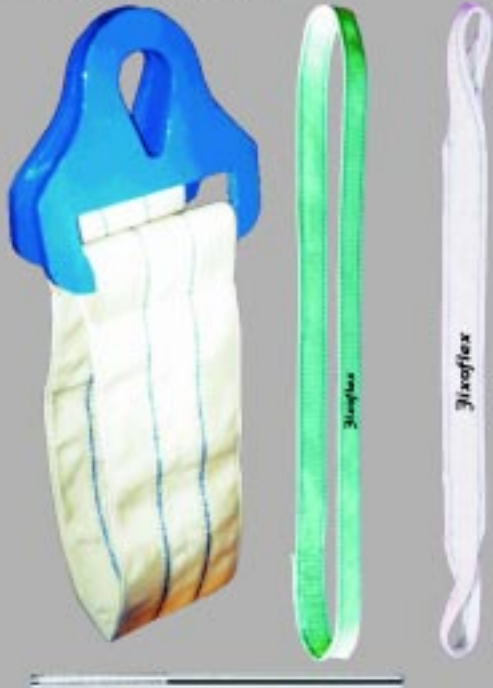
- Menor custo operacional
- Melhor pós-venda do mercado
- Melhor valor de revenda
- Tecnologia reconhecida mundialmente
- Mais de 1.300.000 máquinas comercializadas

AESA - Grande SP aesa@aesaempilhadeiras.com.br fone: (11) 3488.1486	DINÂMICA - RO - AC rolini@dinamicas.com.br fone: (51) 3535.5304	LVM - AM - RR lvmars@lvmars.com.br fone: (51) 3029.3400	RECOMAP - GO - DF - TO wieder@recomap.com.br fone: (62) 3265.2200 / (61) 361.0966	TRATOMAQ - PA - MA - AP tratomaq@aol.com.br fone: (91) 3278.0031
ALPHAGUIP - Grande SP andrikasa@tenu.com.br fone: (11) 4196.3653	FORMÁQUINAS - CE - PI formaquinas@veloxmail.com.br fone: (85) 3474.3819	MAPEL - Interior de SP hemilton@mapel.com.br fone: (19) 3278.1822	TECNOESTE - MS - MT alfredoneves@tecnostia.com.br fone: (67) 3041.2688 / (65) 3618.1330	TRATORMASTER - BA - SE vancieliano@aol.com.br fone: (71) 3301.8519
DIFONTE - RE - RN - PB - AL guilherme@difonte.com.br fone: (81) 3307.0206	UNICK S.A. - RS - PR - SC mat@unickmaquinas.com.br fone: (51) 3358.3333 (41) 3332.1300 / (47) 3483.6080	MAPEL - Grande SP hemilton@mapel.com.br fone: (11) 3642.1100	TRACBEL - MG - RJ - ES marcelo.ribeiro@tracbel.com.br fone: (31) 3399.1800 (21) 2401.7676 / (27) 2123.8800	

www.clarkmhc.com

## Cintas de poliéster para elevação e amarração de cargas

Produtos para unitização e redes para contenção de cargas.



Visite nosso site  
[www.fixoflex.com.br](http://www.fixoflex.com.br)

**Fixoflex** 

Fixoflex Manufaturados Têxteis Ltda.  
R. Capitão Faustino de Lima, 105  
Brás - São Paulo/SP - CEP 03040 030  
fone/fax: 11 3208-5511  
e-mail: [comercial@fixoflex.com.br](mailto:comercial@fixoflex.com.br)

### TERCEIRIZAÇÃO IN-HOUSE

# Delegando a logística para quem entende

Contratando mão-de-obra especializada em logística, a empresa ganha melhorias nos serviços e redução dos custos, além de poder dedicar-se mais ao seu core business.

**D**uas empresas que realizam terceirização in-house na área logística revelam aos leitores do jornal *LogWeb* os diferenciais que o processo agrega às empresas contratantes, as vantagens, os fatores a considerar e quais perigos evitar.

### PARCERIA BEM FEITA PROPICIA BENEFÍCIOS

Falando sobre os diferenciais na terceirização in-house das atividades de movimentação e armazenagem de materiais, Gustavo Ribeiro, diretor de logística da ELM – Engenharia Logística de Movimentação (Fone: 19 3234.8360), explica que ela possibilita uma parceria de longo prazo com a empresa especializada na área, buscando ganhos de produtividade e melhoria nos níveis de serviço, visando redução de custo operacional. “Isso sem abrir mão do controle estratégico dos processos”, acrescenta.

Na opinião de Rodrigo Bacelar, gerente de desenvolvimento comercial da ID Logistics Brasil (Fone: 11 3601.1080), o core business é o primeiro argumento para justificar a terceirização logística em operações in-house, pois, segundo ele, sabe-se que as empresas necessitam focar ao máximo suas energias desenvolvendo novos produtos e a comercialização dos

mesmos, deixando a responsabilidade logística para um terceiro. “Além disso, existem outros fatores que pesam numa decisão para terceirização, como aproveitar as experiências do operador em relações a outros clientes, benchmarking operacional, flexibilização e variabilidade dos custos, transparência, aproximação e comprometimento”, ressalta.

Ribeiro, da EML, lembra que as atividades de movimentação e armazenagem representam aproximadamente 30% dos custos logísticos totais. “Buscar uma melhor solução para essa área traz como benefício estabelecer uma vantagem competitiva para o contratante”, acredita.

Outro benefício, de acordo com ele, é poder atuar com equipe treinada e capa-



citada para essas atividades, deixando sob a responsabilidade do prestador de serviço o treinamento e a reciclagem da equipe.

Já para Bacelar, da ID, os benefícios da terceirização vão da busca incessante na redução de custos à geração de indicadores (KPI's - Key Performance Indicators ou Indicadores Chave de Sucesso). “Esses indicadores são baseados no nível de performance alinhados a melhorias contínuas na operação, tendo a principal vertente informática um dos pontos chave a partir da conversão que liga o prestador ao seu cliente, que deve enviar as suas ordens de maneira simples e rápida para o prestador tratar imediatamente, permitindo ao cliente em

qualquer momento saber em tempo real a evolução de sua operação”, explica.

Bacelar ainda acrescenta que os níveis de qualidade na operação são medidos a partir da movimentação da carga/descarga, empilhamento e armazenamento. “Para atingir níveis elevados de qualidade e acuracidade, a mão-de-obra empregada na operação deve ser acompanhada em seu dia-a-dia com uma política de treinamento, reciclagem, promoções e bônus, que refletirão nos níveis de qualidade e produtividade”, enfatiza.

### A IMPORTÂNCIA DA ESCOLHA

Na hora de escolher a terceirização in-house é



Ribeiro, da EML: atividades de movimentação e armazenagem representam cerca de 30% dos custos logísticos totais

importante considerar alguns fatores. Ribeiro, da EML, dá as suas dicas: estar certo de que a terceirização in-house está alinhada com os objetivos estratégicos da empresa; garantir, no momento da escolha do parceiro, que ele tenha expertise na área e conte com um modelo de gestão eficiente e adequado à realidade do contratante; estar atento às diferenças de cultura entre o prestador e o tomador de serviços, e considerá-las no momento da contratação e transição.

Bacelar, da ID, por sua vez, aponta que a informação é importantíssima e a forma que a mesma é disponibilizada ao cliente torna-se um dos fatores principais para planejamento estratégico na tomada de decisões de uma empresa, tornando o operador logístico num parceiro estratégico comprometido com o seu cliente.

Mas, como em toda área, é preciso atentar-se aos perigos. E quais seriam os da terceirização? O diretor da ELM diz que um deles é terceirizar buscando exclusivamente a redução de custo operacional com mudança na base salarial. “Outro perigo é terceirizar atividades que não se tem controle sobre elas, ou seja, desfazer-se de um problema imaginando que a simples terceirização irá resolvê-lo”, conta Ribeiro.

Ainda na opinião dele, o principal aspecto a ser considerado em um processo de terceirização in-house é a diferença na cultura do prestador e do tomador de serviços.

Na análise de Bacelar, da ID, “os perigos acontecem de diversas maneiras, principalmente quando as responsabilidades não são claras para ambos - operadores e clientes -, por isso, antes de tomar decisão para a terceirização in-house, as empresas devem conhecer-se em detalhes para reduzir os riscos de transição e pós-transição”, ensina. ●

# LEVANTAMENTO DE QUALIDADE



Especialista em locação, manutenção e operação de equipamentos de movimentação de materiais, a Somov é representante Hyster desde 1941.

Nossos consultores pesquisam e desenvolvem soluções diferenciadas de acordo com as necessidades de cada cliente.

Atuamos com locação e operação em todo o território nacional.

Alta confiabilidade, disponibilidade e eficiência em nossos projetos são resultado de muitos anos de experiência e foco em equipamentos de movimentação de materiais.

Para colocar a qualidade e a produtividade lá em cima, contate a Somov.



Soluções em Movimentação de Materiais  
GRUPO SOTREQ

São Paulo - SP: Rua Santo Eurilo, 296 CEP 05345-040 - Jaguaré - Tel. (11) 3718-5090 Fax (11) 3766-4390 www.somov.com.br  
Campinas-SP: Tel. (19) 3864-6322 Campo Grande - MS: Tel. (67) 3398-1818 Cuiabá - MT: Tel. (65) 2121-1400 Manaus - AM: Tel. (92) 3652-7600

**Paletes  
Matra,  
a base da  
sua logística.**



**Venda, manutenção  
e locação de paletes.**



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

## ELEVAÇÃO E AMARRAÇÃO DE CARGAS

# Segurança abrange treinamento e qualidade dos acessórios



Para garantir segurança na elevação e amarração de cargas, os acessórios devem ser de qualidade e contar com inspeções periódicas, além de serem necessários treinamento para qualificação dos técnicos e respeito às normas de segurança.

O foco desta matéria especial do jornal *LogWeb* é a segurança na elevação e amarração de cargas. São expostos os problemas/acidentes mais comuns na área e como evitá-los.

As informações foram obtidas por representantes de empresas do setor: Ronaldo C. de Carvalho, gerente comercial da Fitacabo (Fone: 11 4223.5780); Pedro Domingos D'Angelo, diretor da Fixoflex Manufaturados Têxteis (Fone: 11 3208.5511); Moacir Cury, diretor técnico/comercial da Cabos Gemini Cabos de Aço e Acessórios (Fone: 31 3491.1699); Tarso Araújo, do departamento comercial da Hipertek Indústria e Comércio de Cintas (Fone: 31 3278.2625); Geraldo Romildo Soares, responsável técnico da Intercabos Industrial e Comercial (Fone: 31 3412.3700); Marcos Oliveira, assistente técnico da Tecnotextil Indústria e Comércio de Cintas (Fone: 13 3229.6100); e Guillermo Fernandez Castro, diretor da Tensiflex (Fone: 11 4227.1426). ●



PROBLEMAS/ACIDENTES	COMO EVITÁ-LOS
Falta de conhecimento suficiente ou mau uso das cintas	Realizar treinamentos com técnicos qualificados
Falta de utilização de proteções	Observar a exigência com o fator de segurança exigido pela norma em desenvolvimento, que é 7:1. Jamais movimentar cargas suspensas sobre pessoas
Desgaste por abrasão	Proceder a testes de conformidade periódicos por conta própria, de preferência no IPT - Instituto de Pesquisas Tecnológicas
Falta de inspeção	Inspeccionar sempre as cintas no recebimento e quando em utilização, no início e no fim de cada operação, devendo ser descartadas as que apresentarem avarias. Contar com empresas que tenham em seu quadro de funcionários técnicos com experiência e disponibilidade em promover assistência técnica sempre que solicitada
Cortes provocados por cantos vivos	Estabelecer comissões com elementos das CIPAs - Comissão Interna de Prevenção de Acidentes para que haja inspeções periódicas das cintas em seu estado de conservação e uso, com conseqüente descarte daquelas que não estiverem de acordo com as normas de trabalho. É mais econômico substituir cintas e outros elementos de elevação e amarração de cargas do que indenizar acidentes
Falta de identificação correta, legível e durável por parte da maioria dos fabricantes nacionais	Exigir material fabricado de acordo com as normas internacionais: EN-1492 para elevação de cargas e EN-12195 para amarração de cargas. Ambas especificam detalhes técnicos referentes à fabricação e principalmente à identificação correta do produto. Usar material normatizado reduz o risco de acidente no mínimo em 80%
Escolha dos acessórios deixando de lado confiança, conhecimento, qualidade, tradição no ramo, rastreabilidade	Adquirir cintas, cabos e correntes em empresas que testem e certifiquem a qualidade de seus produtos pela ISO 9001-2000, a futura NBR - Norma Brasileira em andamento pelo comitê CB17 e outras
Laço de cabo de aço com diâmetro incompatível com a carga a ser elevada	Conferir sempre se o laço de cabo de aço é compatível com a carga
Carga desequilibrada	Não elevar a carga antes de ter a certeza que ela está bem equilibrada e, se necessário, ir mudando o posicionamento dos laços até conseguir o equilíbrio
Laço de cabo de aço já condenado por arames partidos ou danificados por amassamentos de pernas ou do próprio cabo, ainda em operação	Fazer a vistoria diária nos laços de cabos de aço antes de iniciar a operação.
Formação de "gaiola de passarinho" no laço de cabo de aço, causada pelo alívio repentino de tensão proveniente de uma sobrecarga	Nunca aliviar um laço de cabo de aço sob tensão
Cintas com cortes, nós ou desgaste excessivo e catracas tensionadoras com desgaste nos componentes	Inspeccionar, minuciosamente, antes de cada uso, as cintas de levantar ou os conjuntos de amarrar cargas, além de criar rotinas internas de inspeção periódica do material para detectar materiais em ponto de troca
Cintas com baixo fator de segurança.	Utilizar materiais com certificado do fabricante assinado por pessoa credenciada. Não aceitar certificados de terceiros mesmo que sejam de institutos de maior credibilidade
Cintas utilizadas com ângulos de trabalho acima dos permitidos	Atender sempre às especificações do fabricante
Não observância da relação entre carga de trabalho e modo de uso (forma de levantamento) e relacionar cores a cargas de trabalho sem verificar as informações da etiqueta (cintas para cargas acima de 10.000 kgf são da mesma cor)	Observar sempre as informações da etiqueta. Não usar cintas com fatores de segurança abaixo dos exigidos por norma
Quantidade de cintas inferior ao necessário	Atender sempre aos limites de segurança
Materiais das cintas fora de norma (fios com tenacidade inferior a 60 cN/tex, reciclados, sem procedência, de segunda linha), ou seja, produtos de má qualidade	Considerar qualidade em primeiro lugar, e não preço, e exigir certificado de qualidade emitido pelo fornecedor das cintas
Crítérios de recolhimento insuficientes	É importante que um cabo de aço, para ser bem enrolado, seja fixado corretamente durante sua instalação em um tambor liso (sem canais)



## Notícias

r á p i d a s

**FedEx Express  
implanta  
tecnologia  
wireless para  
rastreamento  
de envio on-line**



A FedEx Express (Fone: 0800 703.3339) anuncia que suas unidades em São Paulo e Campinas já utilizam uma nova tecnologia de rastreamento de cargas, o PowerPad. Trata-se de um computador de mão com tecnologia wireless que permite enviar e receber informações on-line. Com a tecnologia wireless (sem fio), a partir do momento em que o courier entrega ou coleta uma encomenda, a informação atualizada inserida no PowerPad já é enviada à rede interna da FedEx Express, e de lá passa a estar disponível na Internet. Além disso, a assinatura do destinatário é feita no próprio display do PowerPad e também fica disponível on-line. O remetente pode ficar sabendo exatamente quando foi efetuada a entrega quase no mesmo minuto e ainda conferir a assinatura de quem recebeu. Já há previsões para inaugurar o sistema no Rio de Janeiro e em Porto Alegre em alguns meses, e a empresa pretende fazer a migração completa para o PowerPad até 2007.

LVE

# VERACITOR™ VX

## MELHOR RETORNO DO INVESTIMENTO



- ✓ DESIGN ATUAL E ERGONOMIA AVANÇADA  
Reduz a "fadiga" do operador
- ✓ TRANSMISSÃO ELETRÔNICA TECHTRONIX  
Economia de combustível, freios e pneus
- ✓ SISTEMA DE ESTABILIZAÇÃO LATERAL  
Menor desgaste de peças
- ✓ SISTEMA DE GERENCIAMENTO ELETRÔNICO  
Menos paradas para manutenção



**VERACITOR™ VX**  
TECNOLOGIA de BENEFÍCIOS

**Yale®**  
Pessoas. Produtos. Produtividade.

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

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

# Brasif Rental e as novidades no setor de seminovas e usadas

Além do lançamento de catálogos de empilhadeiras seminovas, com

encarte especial sobre empilhadeiras usadas, e do lançamento de novos planos de financiamento, a empresa divulga equipamentos agrícolas e destaca o seu show room de seminovas em São Paulo.

Depois do grande sucesso dos catálogos de empilhadeiras seminovas lançados pela Brasif Rental (Fone: 0800 709 8000) e parceiros, Mauricio Amaral, diretor da empresa, anuncia que a terceira edição está sendo lançada e tem como novidade um encarte especial de máquinas usadas da Brasif Máquinas. O diretor também aproveita para enfatizar que a empresa está lançando novos planos de financiamento, além de fazer a divulgação de equipamentos agrícolas, outra novidade.

Amaral revela que a Brasif é pioneira na criação e distribuição de catálogos de máquinas seminovas no mercado, e vem alcançando ótimos resultados com essa moderna e eficiente ferramenta de vendas. "Um dos principais motivos desse sucesso é a qualidade dos equipamentos ofertados a preços competitivos e facilidade para pagamento. Outro fator importante é a segmentação do nosso banco de dados composto por empresas do ramo industrial,

logístico e de construção, que possibilita uma resposta imediata aos clientes interessados nesse tipo de equipamento", destaca.

O primeiro catálogo da Brasif, segundo Amaral, foi lançado em dezembro de 2005 e até hoje a empresa tem o apoio de parceiros com produtos e serviços complementares aos dela, como Trelleborg Pneus, Saur Equipamentos, Bacarrelli Transportes, Dieletro e Baterias Moura. "Além do



Amaral, diretor da Brasif Rental

envio pelos correios, o catálogo também pode ser visto, virtualmente, e solicitado pelo site: [www.brasifrental.com.br](http://www.brasifrental.com.br)", anuncia.



## PAGAMENTO

## FACILITADO

“Os planos de financiamento são oriundos de uma parceria criada pela Brasif Rental com algumas instituições financeiras, em que o volume das transações envolvidas propicia uma taxa competitiva no mercado”, explica Amaral.

O diretor da Brasif esclarece que os financiamentos oferecidos são de CDC – Crédito Direto ao Consumidor ou Leasing, com prazos que variam de 3 a 48 meses. “Para conseguir o financiamento, o cliente deve encaminhar a Brasif Rental uma relação de documentos para aprovação do crédito junto à instituição financeira”, informa. A empresa fará toda a parte burocrática que envolve a aprovação do crédito, sendo responsável pela interface banco x cliente. Sobre o conceito de trade-in (concessão de negociação de venda de um certo produto pelo qual o usado entra como parte do pagamento), Amaral exemplifica: “a Brasif Rental, por meio da Brasif Máquinas, distribuidora das marcas Hyster e Case, pode receber equipamentos usados como parte de pagamento dos clientes interessados em comprar uma seminova. A avaliação dos equipamentos é realizada por profissionais especializados e apresentada ao cliente”.



“A Brasif Rental, por meio da Brasif Máquinas, pode receber equipamentos usados como parte de pagamento dos clientes interessados em comprar uma seminova”



## VANTAGEM, TECNOLOGIA

## E SHOW ROOM

E quais seriam as vantagens em optar por um equipamento seminovo? “O equipamento seminovo é uma opção inteligente e econômica para quem pensa em comprar um equipamento novo, porque além de ser mais barato, possui pouco tempo de uso”, justifica Amaral. No caso das seminovas da Brasif Rental, o diretor destaca que o cliente ainda tem a segurança de contar com todo o histórico de uso do equipamento, pois são máquinas da frota de locação que receberam

Brasil pela internet que aconteceu em 2003 pela Brasif Máquinas. Atualmente, a Brasif Rental conta com o seu próprio site e o catálogo de seminovas supernovas na versão impressa e virtual”, ressalta.

O diretor também faz questão de destacar o show room de máquinas seminovas da Brasif que acontecerá na Movimat 2006 – Feira de Logística, Movimentação, Armazenagem e Transporte de Materiais, em São Paulo, no mês de agosto.



manutenção preventiva e corretiva com mecânicos treinados pela fábrica, além de peças originais. Para uma comparação entre seminovos e usados, Amaral avalia até dois anos de uso para o seminovo e mais de dois anos para o usado.

Em termos de tecnologia, a Brasif busca estar sempre à frente de seus concorrentes antecipando-se às tendências e utilizando as tecnologias mais inovadoras, conforme Amaral descreve.

“Um exemplo disso foi a venda da primeira máquina do

“Na feira haverá um show room de equipamentos seminovos com preços diferenciados para quem fechar negócio durante o evento. O público poderá comprovar pessoalmente a qualidade dos equipamentos e ainda conferir outras ofertas na 3ª edição do catálogo que será distribuído gratuitamente aos visitantes do estande. A Brasif Rental possui uma frota de mais de 1.000 máquinas seminovas à disposição para negócios”, finaliza Amaral. ●



## DISTRIBUIÇÃO

# Leroy Merlin inaugura CD em São Bernardo do Campo, SP

Depois de oito anos de atuação no mercado brasileiro, a Leroy Merlin (Fone: 11 5506.144) acaba de inaugurar seu novo Centro de Distribuição em São Bernardo do Campo, no ABC paulista. O objetivo é dar suporte à nova etapa de expansão da rede varejista – atualmente são 12 lojas em São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Minas Gerais e Brasília –, tornando mais ágeis os processos de recebimento, armazenagem, separação de pedidos e entrega das mercadorias nos pontos de venda.

Segundo Daniel Antoniassi, diretor de logística da rede, dois motivos foram considerados para a instalação do CD em São Bernardo do Campo. “O primeiro é que o maior volume de compras, ou a maior concentração de fornecedores da Leroy Merlin, está no Estado de São Paulo, principalmente na região metro-



politana. O segundo motivo é que o maior número de lojas da rede também está concentrado nesta região. Assim, com o novo CD, vamos contar com entrada e saída de materiais mais enxutas”, diz Antoniassi.

Ele também destaca que para esta empreitada, a Leroy Merlin contratou os serviços da ID Logistics (Fone: 11 3601.1080), operador logístico de classe mundial, com sede em Cavaillon, França, há quatro anos no Bra-

sil. Ela cuida de toda a operação: conferência no recebimento físico da mercadoria, gestão do armazém (endereçamento, etc.), separação dos pedidos diários das lojas e carregamento dos caminhões. “A gestão do frete e o atendimento das lojas por parte dos fornecedores são responsabilidades da Leroy”, explica.

Sobre os motivos que levaram a Leroy Merlin a contratar os serviços da ID Logistics, Antoniassi cita pelo menos três. “Em primeiro lugar, ela mostrou uma aderência muito grande de filosofia de empresas com a Leroy Merlin, com foco em produtividade, melhorias e proximidade. Em segundo lugar, a ID conhece o ambiente de varejo e vive nele, já que atende também ao Carrefour – e a logística no varejo é diferente da logística industrial. Em terceiro, a ID mostrou capacidade de agregar na nossa operação, tem know-how interessante, busca estar sempre alinhada com a inovação tecnológica e como trazer isto para uma maior produtividade.”

Mais ainda, a Leroy Merlin constatou que a terceirização dos serviços de logística é uma tendência mundial, e também tem avançado no varejo. A grande vantagem, avalia Antoniassi, é a otimização dos custos e o aumento da produtividade obtidos nas operações de armazenagem e transporte.



## INÍCIO EM MAIO

As operações no novo Centro de Distribuição tiveram início no mês de maio. A unidade, que funciona 24 horas por dia, tem uma área total construída de 36 mil m<sup>2</sup> – mais que o dobro da do antigo CD da rede, localizado em Paulínia, no interior paulista, e que foi “devolvido” ao antigo operador logístico que atendia a Leroy Merlin. A nova unidade está instalada num terreno de 90 mil m<sup>2</sup>, de onde saem diariamente cerca de 40 caminhões carregados de mercadorias.

A empresa decidiu utilizar no novo CD um sistema automatizado de gestão de estoque, a transmissão de dados por radiofrequência, que permite reduzir a ocorrência de falhas de informação nos processos de movimentação e controle das mercadorias estocadas. Está em estudo também a utilização do voice picking, pelo qual a separação de pedidos é feita por comandos de voz entre o profissional e o computador, gerando maior produtividade para a operação.

**L.A. FABRICANTE DE CONECTORES E CONTACTORES PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS APRESENTA: OS NOVOS CONECTORES:**

**LINHA SL350:**



**LINHA MP350:**



**COM UMA ÁREA DE CONTATO 80% MAIOR QUE OS CONVENCIONAIS: CONTACTORES:**

**CLARK**



**AMEISE**



**CHAVE FRENTE RÉ**



**TOYOTA**



**CURTIS**



**SKAN CARER**



**L.A. COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA –ME**

TEL: (XX011)4655-4470 FAX:(XX011)4655-2808

RUA RIO DE JANEIRO Nº118 CEP07400-000 ARUJÁ SÃO PAULO SP

L.A. A INOVAÇÃO A SERVIÇO DA QUALIDADE

LACOMERCIOESERVICOS@SUPERJG.COM.BR

WWW.LACONECTORES.COM.BR

acesse: [www.easytec.ind.br](http://www.easytec.ind.br)

**LEMBRAR DA EASYTEC É COMO  
USAR OS SEUS PRODUTOS: VOCÊ  
NÃO PRECISA FAZER ESFORÇO.**



CARRÓS, ESTRADOS E PÓRTICOS PARA RETIRADA DE BATERIAS TRACIONARIAS  
PROJETO DE SALA DE BATERIAS | SERRALHERIA INDUSTRIAL | MELHOR CUSTO/BENEFÍCIO

DESENVOLVEMOS PROJETOS, CONSULTE-NOS. ATENDIMENTO DIFERENCIADO.



**Easytec Indústria e Comércio**  
Rua Ely do Amparo, lote 05 - Guarajuba  
CEP 26600-000 - Paracambi - RJ  
Tels.: (21) 2683.2483 - (21) 2683.1862  
e-mail: [easytec@easytec.ind.br](mailto:easytec@easytec.ind.br)

O novo CD também está empregando o cross docking, ou seja, a rápida movimentação na chegada e saída dos produtos, sem necessidade de estocá-los. A idéia, explica Antoniassi, é usar o Centro de Distribuição como ponto de passagem dos produtos com destino às lojas.

### TENDÊNCIAS

Com a operação do novo CD, a tendência é que sejam reduzidos os estoques mantidos atualmente em toda a rede. A curto prazo, essa mudança deverá influenciar, inclusive, no formato e na construção dos novos pontos de venda. Segundo Antoniassi, a área de armazenagem de uma loja da Leroy Merlin, que hoje ocupa aproximadamente 2.500 m<sup>2</sup>, deverá passar a ter menos de 1.500 m<sup>2</sup>.

Os fornecedores também devem ganhar competitividade com o novo CD, acredita o diretor de logística. Isso porque, ao contrário do que acontecia anteriormente, quando as entregas eram pulverizadas por loja, a partir de agora eles têm a possibilidade de entregar lotes maiores de mercadoria - e num único local -, o que também favorece a redução dos custos de frete.

“Esperamos poder atender às lojas com maior agilidade, sobretudo estando mais perto dos fornecedores. Antes do novo CD, as entregas eram descentralizadas, com lead time maior e atrasos. Com a atividade de cross docking, estamos conseguindo um maior lead time, sem contar que hoje estamos mais perto do parque fabril dos fornecedores e temos uma área maior e mais indicada para guardar as mercadorias. Aliás, a nova área tem inclusive suporte para atender à expansão da Leroy Merlin”, avalia.

O diretor completa dizendo que, com o novo sistema de gestão de estoques no CD, a meta é aumentar a disponibilidade dos produtos nas lojas, reduzindo o “índice de ruptura”, isto é, a falta de mercadoria na loja, para algo próximo de 1%. Atualmente esse percentual é estimado em torno de 3%. ●

**STILL**  
Qualidade em movimento

**Experiência mundial de 40 anos presente no Brasil**

A Still vai além dos melhores produtos e soluções, nela você encontra a mais completa linha de empilhadeiras e paletesiras, elétricas e a combustão,

peças e serviços, com toda a sua experiência mundial, atendimento especializado, parceria e confiabilidade.

Rua Emir Macedo Nogueira, 211  
Diadema - São Paulo - Brasil (11) 4066-8100 www.stillbrasil.com.br

**XII FÓRUM INTERNACIONAL LOGÍSTICA EXPO-LOGÍSTICA**  
VI Feira de Produtos, Serviços e Soluções

**14 a 16 de agosto**  
**Hotel InterContinental**  
**Rio de Janeiro**

**ATUALIZE SEUS CONTATOS E CONHEÇA AS ÚLTIMAS TENDÊNCIAS DO MERCADO.**

A Expo Logística 2006 é a grande vitrine do setor, apresentando os mais recentes lançamentos, serviços, produtos e soluções em logística, além de proporcionar contato com um público qualificado e interessado em discutir novas metodologias e realizar negócios.

Simultaneamente à Expo Logística, será realizado o XII Fórum Internacional de Logística, organizado pelo Centro de Estudos em Logística do COMPEAD/RJ. O Fórum irá reunir os mais conceituados profissionais do mercado para a apresentação e estudo de cases, temas técnicos e tendências internacionais.

Os eventos, integrados, apresentam o ambiente ideal para um encontro entre executivos de empresas líderes em seus segmentos econômicos. Não perca esta oportunidade única de aumentar seu networking e ficar a par das últimas tendências na área de logística.

A Expo Logística 2006 irá apresentar soluções em experimentos; armazenamento; distribuição; tecnologia da informação; telecomunicações; comércio exterior; transporte internacional; freteamento; equipamentos de segurança; supervisão de carga, entre outros.

**Acesso livre para profissionais da área**

Patrocínio: FAMCARY  
Promoção: CEPIL, FAGGA EVENTOS

Informações e Reservas:  
55 (21) 2537-4338  
55 (11) 3283-1866  
expo@logistica.com.br  
www.expo@logistica.com.br

**PREPARE-SE PARA VISITAR O MAIS IMPORTANTE EVENTO DE LOGÍSTICA DO BRASIL**



TRANSPORTE FERROVIÁRIO

# SETOR CRESCE, MAS PRECISA DE ATENÇÃO

**APÓS UMA DÉCADA DE PRIVATIZAÇÃO, O MODAL FERROVIÁRIO VEM SE DESENVOLVENDO CADA VEZ MAIS, MAS AINDA SOFRE COM FALTA DE INVESTIMENTO, INVASÕES NA FAIXA DE DOMÍNIO E PASSAGENS EM NÍVEL CRÍTICAS.**

O jornal *LogWeb* deste mês traz o tema ferroviário. Assuntos como os 10 anos de desestatização, o que melhorou e piorou; benefícios, limitações e diferenciais do modal ferroviário; desafios e expectativas do setor, além de ações do governo federal e o renascimento da indústria ferroviária são tratados por representantes do segmento e do próprio governo nesta matéria especial.

## HISTÓRIA: A PRIVATIZAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL

Na década de 90, o governo federal, impossibilitado de gerar os recursos necessários para continuar financiando os

investimentos do setor de transportes e tendo em vista o aumento da oferta e da melhoria de serviços, colocou em prática ações voltadas para privatização, concessão e delegação de serviços públicos de transporte a Estados, municípios e iniciativa privada. Por meio da Lei n.º 8.031/90, de 12/04/90, o governo federal instituiu o Programa Nacional de Desestatização - PND, tendo o subsector ferroviário passado a integrá-lo a partir da inclusão da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, pelo Decreto n.º 473, de 10/03/92, quando apresentava um déficit anual de R\$ 300 milhões nas operações.

O modelo de privatização definido para a RFFSA pelo

Conselho Nacional de Desestatização, após estudos promovidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, agente executor do programa, consistiu basicamente na divisão da RFFSA em seis malhas regionais (Nordeste, Sudeste, Sul, Oeste, Centro-Leste e Teresa Cristina); na transferência ao setor privado, mediante leilão, da concessão dos serviços de transporte ferroviário; e no arrendamento dos bens da RFFSA aos novos operadores. Em fevereiro de 1998 a Malha Paulista, antiga FEPASA - Ferrovia Paulista S.A., foi incorporada a RFFSA pelo Decreto n.º 2.502 e leiloadada em novembro do mesmo ano; já em dezembro

de 1999 foi assinado o Decreto n.º 3.277 que dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal. Nesse período ainda foram concedidas as estradas de ferro operadas pela Companhia Vale do Rio Doce - CVRD, sem contar as concessões para construção e exploração do serviço público de transporte ferroviário de carga no final da década de 80 (Ferro norte e Ferroeste), antes do PND.

No mesmo ano do primeiro leilão de uma das malhas da RFFSA, em dezembro de 1996, foi fundada a ANTF - Associação Nacional de Transporte Ferroviário (Fone: 61 3226.5434): uma entidade que congrega as

ferrovias de carga do Brasil nascidas do processo de desestatização com o objetivo de promover o desenvolvimento e o aprimoramento do transporte ferroviário no Brasil por meio de ações aglutinadoras das necessidades e anseios de seus associados. Fazem parte da ANTF onze ferrovias (*ver quadro*) dedicadas ao transporte de carga, cuja malha compreende mais de 28.000 km, por onde circulam milhões de toneladas anualmente.

## SALDO

Após estes 10 anos de desestatização, o diretor-executivo da ANTF, Rodrigo Vilaça, lembra: “quando

receberam as concessões, em 1996, as novas companhias ferroviárias do país encontraram nos pátios, oficinas e ao longo das linhas cerca de 45 mil vagões. Nada menos que 38% deles estavam sucateados ou não tinham a menor condição de rodar nos trilhos”.

E agora, qual é o saldo desse processo? O que melhorou e o que piorou?

Segundo avaliação de Vilaça, “o trabalho desenvolvido pelas empresas prestadoras dos serviços público de transporte de cargas nos 10 anos de concessão das malhas já proporcionou investimentos próprios e em parcerias com clientes e operadores da ordem de R\$ 10 bilhões, sendo que nos últimos cinco anos antes do processo da concessão eram investidos em média R\$ 40 milhões/ano aplicados pela RFFSA. Em 2006 as associadas da ANTF devem investir R\$ 2,35 bilhões, mantendo nos próximos anos uma média de R\$ 2 bilhões anuais”.

De acordo com Vilaça, o balanço pode ser medido por meio dos seguintes resultados: aumento de 60% na produção, ao passar de 138 para 221 bilhões de TKU (Tonelada Quilômetro Útil); redução de 58% no índice de acidentes, diminuindo de 78,7 para 32,9 acidentes por milhão de trens/quilômetro; crescimento de 85% no volume de cargas gerais, com destaque para o agronegócio e produtos de maior valor agregado como eletroeletrônicos e automóveis; e geração de aproximadamente 30 mil empregos diretos e indiretos. “Durante este mesmo período, as associadas da ANTF aumentaram a participação das ferrovias na matriz de transporte de carga do país, atingindo 26%, contra os 19% antes do processo de desestatização do setor”, acrescenta o diretor-executivo.

Vilaça também informa que as malhas concedidas representam hoje a maior produção da América Latina, em termos de carga transportada, tendo movimentado no ano passado 392 milhões de toneladas úteis e registrado um crescimento de 9% sobre as 367 milhões de toneladas de 2004.

“É importante ressaltar que além de renovar e aumen-

As 11 ferrovias associadas a ANTF	
➔	ALL – América Latina Logística
➔	CFN – Cia. Ferroviária do Nordeste
➔	EFC – Estrada de Ferro Carajás
➔	EFVM – Estrada de Ferro Vitória a Minas
➔	FCA – Ferrovia Centro-Atlântica
➔	Ferroban – Ferrovia Bandeirantes
➔	Ferronorte – Ferrovias Norte Brasil
➔	Ferropar – Ferrovia do Paraná
➔	FTC – Ferrovia Tereza Cristina
➔	MRS Logística
➔	Ferrovia Novoeste

tar a frota operacional de locomotivas e vagões (hoje na casa dos 2,3 mil e 76 mil unidades, respectivamente), cerca de 4% dos R\$ 9,5 bilhões investidos nos últimos dez anos pela iniciativa privada foram destinados para treinamento e capacitação de pessoal”, enfatiza Vilaça. Entre as ações destacam-se a criação da Academia MRS, em Juiz de Fora, a parceria estabelecida com o Senai e a Fundação Dom Cabral e a criação do curso de pós-graduação em “Engenharia Ferroviária”, desenhado pela Universidade Corporativa da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD em conjunto com a Pontifícia Universidade de Minas Gerais, PUC-MG, como também a inauguração da Universidade Corporativa, a UniAll, em

Curitiba, para formação de profissionais da atividade ferroviária, oferecendo cursos na área operacional e em nível gerencial.

Além disso, segundo o diretor-executivo da ANTF, o governo federal deixou de onerar os cofres públicos em R\$ 3,8 bilhões, acumulados nos 10 anos que antecederam à desestatização, e arrecadou até o momento em torno de R\$ 2 bilhões dos pagamentos trimestrais efetuados pelas concessionárias referentes às concessões e arrendamento dos bens, além do somatório dos preços auferidos nos leilões das malhas da RFFSA que equivalem a R\$ 1,764 bilhão, sem considerar os tributos federais, estaduais e municipais que, em 2005, superaram o valor de R\$ 800 milhões.



Em resumo, entre 1997 e 2005, conforme Vilaça enumera, os principais resultados decorrentes do processo de desestatização foram: melhoria da condição operacional da via permanente das malhas concedidas, enfocando os aspectos de segurança e *transit time*; introdução de novas tecnologias de controle de tráfego e sistemas, com aumento da produtividade, segurança e confiabilidade das operações; adoção de parcerias com clientes e outros operadores, buscando atingir novos mercados; capacitação empresarial e aperfeiçoamento profissional; ações permanentes de responsabilidade social, com campanhas educativas, preventivas e de conscientização de segurança para as comunidades vizinhas às ferrovias; arrecadação superior a R\$ 2,122 bilhões dos pagamentos trimestrais de concessão e arrendamento dos bens operacionais; contribuição na ordem de R\$ 466 milhões para a CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico); desoneração aos cofres públicos de US\$ 300 milhões por ano, correspondentes aos déficits anuais da operação das malhas da RFFSA; revitalização da indústria ferroviária com a reativação de fábricas e a criação de novas instalações.

Já Gilson Aparecido Picholi, gerente do terminal rodo-ferroviário Fassina Jundiá (Fone: 11 4533.3244), ex-ferroviário da antiga FEPASA, onde trabalhou por 21 anos, presenciou muito bem o período pré e pós-privatização. “Tanto a FEPASA quanto a RFFSA estavam perdendo sensivelmente espaço para o modal rodoviário dado o enorme descrédito pelo qual vinham passando, ocasionado principalmente pela falta de investimentos em todos os setores destas empresas, além do alto índice de empregabilidade. Importar peças e equipamentos era difícil e moroso, fato que levava ao canibalismo entre locomotivas para manter outras em funcionamento. Tudo foi depreciando e ficando abandonado. Hoje, após a privatização, e também após o período de abertura da

## TRAVEMA

Proteções para Logística



### Dilacerador de Pneus

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



### Protetor para Estruturas Porta-Paletes

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



### Guard Rail Laminado

para proteção de estruturas porta paletes

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

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

economia brasileira, notamos o profissionalismo das empresas e dos grupos que assumiram as administrações, e que tiveram de início enormes dificuldades para reerguer as ferrovias e colocá-las nos devidos trilhos”, analisa Pichioli.

Apesar dos problemas, o gerente da Fassina acredita que “felizmente e em tempo, passados 10 anos da primeira privatização, estamos colhendo os frutos com a aceitação cada vez maior do mercado de transporte que está retornando, procurando e até investindo, ou seja, participando com a aquisição de equipamentos, particularmente vagões e locomotivas. Outro aspecto muito importante é a retomada da fabricação de vagões que antes eram importados, o que vem demonstrar a forte recuperação do modal”.

### BENEFÍCIOS, LIMITAÇÕES E DIFERENCIAIS

“Segurança, confiabilidade, qualidade e custos atrativos, além da certeza de que a carga vai chegar ao seu destino são alguns dos benefícios que a ferrovia oferece atualmente. Da mesma forma que o hidroviário e o marítimo, a ferrovia pode transportar grandes quantidades de carga, no caso, com apenas uma única locomotiva,” estes são os diferenciais positivos apontados por Pichioli, da Fassina, a respeito do modal ferroviário.

De fato, de acordo com dados da ANTF/ANTT— Associação Nacional do Transporte Terrestre, cada vagão de trem corresponde a quatro caminhões fora das rodovias (1.587 locomotivas contêm 55.472 vagões), ou seja, a frota atual de vagões corresponde a 221.888 caminhões que deixam de circular nas rodovias.

Em relação às limitações e diferenciais, Pichioli aponta o fato de a ferrovia não poder chegar em todo e qualquer lugar, sendo necessário o complemento do transporte por outro modal, como o rodoviário, o marítimo e o dutoviário.

“Outro aspecto importante é que, por meio da ferrovia e do desenvolvimento de terminais intermodais no interior, como o da Fassina em Jundiá, SP, tem-se permiti-



do realizar a multimodalidade do transporte de contêineres, interligando toda uma região ao Porto de Santos e vice-versa”, acrescenta.

Pichioli ainda aponta que há a limitação causada pela diferença de bitolas (distâncias entre os trilhos), que no Brasil é de 1,00 m e de 1,60 m, mas que é considerada resolvida pela existência de terminais que operam com ambas e permitem a transferência de carga/contêiner de uma bitola para outra.

Além disso, de acordo com ele, a velocidade média do transporte ferroviário é caracteristicamente baixa em relação ao rodoviário, influenciada também pela existência de várias passagens de nível irregulares ao longo de todo o trecho, o que limita e é fato causador de acidentes.

De acordo com Vilaça, da ANTF, a respeito das dificuldades, um dos motivos para apenas 24% do total de mercadorias transportadas no Brasil seguirem por ferrovias, apesar dos custos 18% inferiores aos do transporte marítimo e até 40% menores que os do transporte rodoviário, é que o setor não consegue garantir o transporte das mercadorias para os chamados corredores de exportação. “Se pudéssemos movimentar as cargas do interior

do país para os portos, aí sim passaríamos a ter uma competitividade melhor”, revela.

### DESAFIOS

Sobre os próximos desafios para o transporte ferroviário, Vilaça, da ANTF, destaca que a diretoria da Associação tem procurado chamar a atenção das autoridades governamentais para a necessidade de solução dos entraves, que são de responsabilidade da União e os quais, se não resolvidos, afetarão o crescimento do setor em curto prazo. Entre os gargalos existentes, o diretor-executivo assinala as invasões na faixa de domínio: mais de 200 mil famílias vivem hoje nestas áreas que deveriam ser preservadas como domínio das ferrovias.

“É preocupante quando essas invasões ocorrem em grandes zonas urbanas, principalmente nas áreas congestionadas e estratégicas, como as de acesso a portos regionais, e interferem diretamente no tráfego do transporte ferroviário e, conseqüentemente, no seu desempenho operacional”, lamenta Vilaça.

Segundo ele, as invasões na faixa de domínio das ferrovias em áreas urbanas são as consideradas mais críticas. Entre elas estão as existentes em Belo Horizonte, MG, Rio

de Janeiro, RJ, e Santos, SP, consolidadas desde a época da empresa estatal.

O diretor-executivo da ANTF acredita que em vista desta situação é imprescindível a atuação do governo federal para efetivar programas de realocação das comunidades irregulares ao longo da faixa de domínio das ferrovias, com a finalidade de eliminar os riscos de acidentes e, assim, conciliar os interesses das concessionárias e da população. “Essa ação possibilitará a solução de questões de segurança e de desempenho operacional das composições, que atualmente diminuem a velocidade média de 40 km/h para 5 km/h nas áreas urbanas”, informa.

Vilaça sugere que, para atender aos interesses das concessionárias ferroviárias e das comunidades urbanas, seja necessário efetivar na prática os trabalhos do Convênio de Cooperação Técnico-Operacional, firmado em maio de 2004, por intermédio do Ministério das Cidades e o Ministério dos Transportes com a Caixa Econômica Federal e a RFFSA. “Esse convênio tem como objetivo viabilizar a alienação de imóveis não operacionais da RFFSA para utilização em programas de regularização fundiária e provisão de habitação de interesse social, bem como propor so-

luções para o reassentamento da população que se encontra na faixa de domínio”, explica.

Outro gargalo apontado por Vilaça é a questão das passagens em nível críticas. “De acordo com o diagnóstico levantado pelo Comitê de Planejamento da ANTF, existem cerca de 12.400 passagens em nível ao longo dos 28.445 km da malha ferroviária concedida, das quais cerca de 2.503 foram classificadas como críticas pelas associadas da entidade”, conta.

Segundo ele, os critérios e fatores utilizados para caracterizar uma passagem nível como crítica são: segurança na passagem em nível - PN; localização da PN, comparando a sua interferência frente ao tráfego urbano de veículos, inclusive paralisações e interrupções; risco provocado pelo trânsito de pessoas; sinalização deficiente ou inadequada; avaliação de estatísticas de acidentes ocorridos no local; e irregulares clandestinas.

“Para melhorar as condições de segurança nas áreas urbanas limitrofes das ferrovias, o governo federal precisa implementar um programa específico de obras nesses cruzamentos (passagens em nível), priorizando as ações em municípios onde estão localizadas as PNs mais críticas, viabilizando recursos físicos e financeiros. Essa medida permitirá a redução de riscos e interferências às comunidades, além do aumento da velocidade nesses trechos, melhorando, assim, o desempenho operacional do transporte ferroviário de cargas”, sugere Vilaça.



**Vilaça, da ANTF: malhas concedidas representam hoje a maior produção da América Latina, em termos de carga transportada**



Além disso, o diretor-executivo aponta para o fato de que o Ministério dos Transportes poderia institucionalizar o projeto lançado em 2001, denominado Programa Nacional de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas - PRONURB, cuja estratégia de implementação seria por meio de parcerias com entidades governamentais, não governamentais, privadas e as concessionárias ferroviárias.

Vilaça explica que o PRONURB tem como objetivos gerais promover melhorias voltadas às condições atuais de segurança em faixas de domínio e PNs, à segurança da infra-estrutura de transporte ferroviário e às relações de convivência entre a ferrovia e as comunidades lindeiras.

De acordo com estudos da ANTF, o Governo precisa investir aproximadamente R\$ 4,2 bilhões, principalmente nas invasões de faixa de domínio, nas passagens em nível irregulares e nos gargalos físicos e operacionais, que necessitam de obras de variantes, desvios, contornos e nos acessos aos portos. Enquanto isso, o estudo indica a previsão de R\$ 7,1 bilhões para serem aplicados pelas concessionárias nas malhas. A aplicação desses recursos públicos e privados possibilitará adequação da matriz de transportes de cargas do Brasil.

Vilaça acrescenta que “o Brasil possui hoje 29 mil quilômetros de ferrovias e a meta é chegar a 2012 com 34,5 mil quilômetros. Nós ainda estamos longe do ideal, que seriam 50 mil quilômetros. Para isso é preciso corrigir alguns defeitos, algumas dificuldades de transposição nos grandes centros urbanos, de gargalos logísticos e sociais. E, principalmente, fazer crescer a malha ferroviária para o interior do país”.

Ele também explica que o sucesso futuro do setor ferroviário depende da ação conjunta das concessionárias, governo, órgãos reguladores, clientes e fornecedores. Portanto, a ANTF propôs uma agenda de trabalho que aborda 10 frentes com ações necessárias para que o setor cresça ainda mais na próxima década, suportando assim o crescimento do Brasil. Os 10 pontos considerados prioritários para o crescimento do modal ferroviário na próxima década, segundo Vilaça, são eliminação dos gargalos

## Venha vender seu produto na maior vitrine de negócios da Região Metropolitana de Campinas

# EXPO RMC 2006

Feira multi-setorial de Negócios, Exportação e Tecnologia da Região Metropolitana de Campinas

de **18 a 23 de julho** / Lagoa do Taquaral

Espaço para + de 350 expositores distribuídos em cinco pavilhões; área de alimentação; ambulatório médico; segurança; internet para expositores e visitantes; sala de imprensa; 3 auditórios climatizados.

**Reserve seu estande pela internet.**

Um grande público espera ver seus produtos e fazer negócios.

**Atividades Paralelas:**

•Palestras •Workshops •Rodadas de Negócios •1º Fórum Social RMC onde serão debatidas políticas públicas, ambientais e sociais com os temas: Meio Ambiente, Empresas e Responsabilidades, Segurança, Educação, Cultura, Arte, Saúde, Turismo, Lazer e Tecnologia •1º Fórum Nacional da Criança e do Adolescente debatendo o tema “A Educação de Adolescentes em Conflito com a Lei”. Todas as atividades culturais serão coordenadas por professores e profissionais especializados, representando universidades, empresas, ong's, oscip's, fundações, governos municipais, estaduais e federal.

A entrada na feira para visitantes é gratuita basta cadastrar-se pela internet.

[www.expo-rmc.com.br](http://www.expo-rmc.com.br) / [comercial@expo-rmc.com.br](mailto:comercial@expo-rmc.com.br) / 19 3295-4442

**Reserve seu espaço. Seu cliente vai estar lá!**



## SOLUÇÕES EM MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE MATERIAIS

Certificado ISO 9001




# ÁGUA Sistemas

[www.aguiasistemas.com.br](http://www.aguiasistemas.com.br)  
42-3220-2666

**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  
MNS Equipamentos Hidráulicos LTDA.

## NOSSA EXPERIÊNCIA PARA SUA TRANQUILIDADE

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



**PLM**  
SOLUÇÕES EM PLÁSTICO

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

existentes: passagens em nível e invasão na faixa de domínio; desenvolvimento da intermodalidade; expansão da malha; desoneração do imposto de importação das peças sem similar nacional compradas pela indústria no exterior; efetivação de mudanças na regulamentação; pendências judiciais da RFFSA; tributação; fornecedores; segurança; tecnologia e gente.



**Pichioli, da Fassina:**  
o modal ferroviário é a melhor solução para o transporte, só faltam mais investimentos

### EXPECTATIVAS

Pichioli, da Fassina, acredita que o modal ferroviário é a melhor solução para o transporte, só faltam mais investimentos. "Em primeiro lugar, devemos considerar que nosso país tem uma cultura fortemente rodoviária e essa situação foi disseminada ao longo das últimas décadas. É inconcebível mantermos a atual matriz de transportes, onde predomina o modal rodoviário, com elevados custos para o país (manutenção de estradas, consumo de combustível, poluição, entre outros). A ferrovia é a solução para que possamos absorver o crescimento da demanda de carga nos próximos anos, principalmente commodities agrícolas e carga conteneurizada, uma vez que seu potencial ainda não foi totalmente explorado e permite muitos investimentos, tais como o Ferroanel, o segundo acesso ao porto de Santos, a expansão de linhas, etc.", detalha.

Segundo o gerente da Fassina, a procura pelo modal ferroviário está acontecendo naturalmente, não apenas como opção de transporte, mas pela segurança, qualidade, custos atrativos e confiabilidade, além da sensível diferença em relação à quantidade de emissão de poluentes. "Com a recente venda de parte das ações da Brasil Ferrovias, adquiridas pela ALL - América Latina Logística, muitas novidades virão por aí que incrementarão e trarão novo alento ao transporte ferroviário, particularmente no interior do Estado de São Paulo, área de ação da antiga FEPASA", anuncia Pichioli.

Por sua vez, Vilaça, da ANTF, aponta que o setor, composto não apenas pelas concessionárias, mas também pelos seus

clientes que precisam transportar produtos de todo o tipo e por uma ampla indústria de equipamentos, vive hoje a grande expectativa de que o governo federal formule uma visão estratégica para as questões de infra-estrutura de transporte, com a devida atenção para o modal ferroviário em função de sua grande relevância. Ele detalha que as ferrovias têm como características importantes a alta competitividade de transporte para grandes volumes e a longas distâncias, assim como é mais seguro, econômico e menos poluente, inclusive, em alguns casos, tem-se a alternativa de uso do biodiesel.

"Outra expectativa do setor ferroviário é que o investimento em infra-estrutura ferroviária seja uma das prioridades para a ação pública, empenhando um orçamento compatível com as necessidades, além da execução em sua totalidade. Desse modo, o Poder Público invertará o que vem ocorrendo nas últimas décadas no seu orçamento, aumentando a receita de investimentos nas ferrovias, no Plano Plurianual - PPA, Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO e na Lei Orçamentária Anual - LOA. Com isso, o transporte ferroviário terá mais produtividade, menor custo e maior confiabilidade", atenta Vilaça.



Multimodal

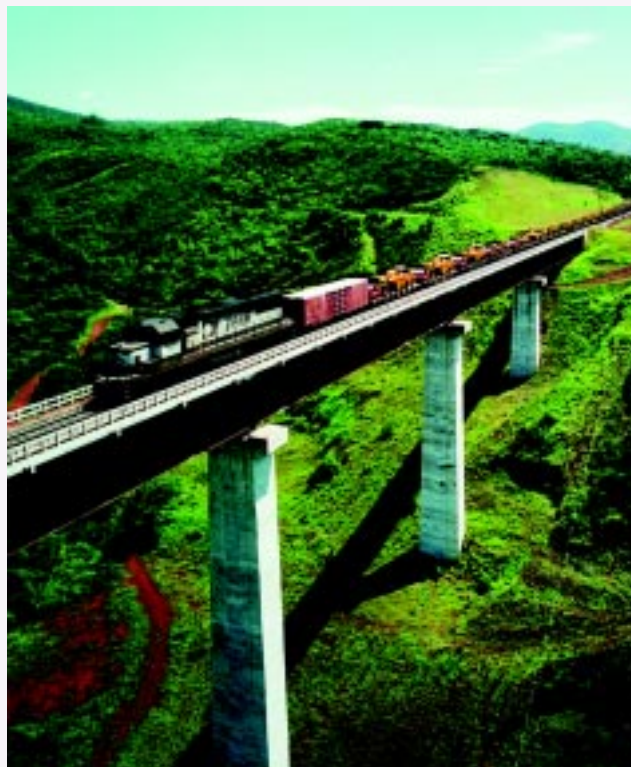
## O RENASCIMENTO DA INDÚSTRIA FERROVIÁRIA BRASILEIRA

“Podemos assegurar que, com as privatizações e as concessões do transporte ferroviário, iniciadas em 1996, a participação deste modal na matriz de transporte brasileira, que era 19%, no final da década de 90, cresceu para 26%, atualmente”. Esta afirmativa é de Luis Cesário Amaro da Silveira, presidente da ABIFER – Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Fone: 11 3289.1667), que acredita que para dar sustentabilidade ao escoamento da produção agrícola, de minérios e produtos siderúrgicos, em contínuo crescimento há anos, o Brasil precisa de uma infra-estrutura de transporte de carga adequada.

Segundo Silveira, os modais fluvial, ferroviário e rodoviário, preferencialmente nesta ordem, deveriam ser empregados na logística brasileira. “A utilização do transporte multimodal, utilizando com igual eficiência as vantagens que cada modo de transporte pode oferecer, é recomendável face às dimensões do nosso país. Precisamos transportar nossas cargas a granel, em percursos longos, privilegiando a utilização dos sistemas mais econômicos”, explica. E, ainda, declara que o transporte de produto a granel via rodoviária e em grandes distâncias é antieconômico e reduz a competitividade dos pro-



**Silveira, da ABIFER:** participação do modal na matriz de transporte brasileira cresceu para 26%



duto, além de danificar as rodovias brasileiras.

Como exemplo, Silveira aponta que há uma política de transporte adequada e eficiente no país: “as nossas exportações de minério utilizam-se de trens com 130, 200 e 320 vagões, de 100 toneladas de carga útil cada. A avançada tecnologia de movimentação, conjugada com uma adequada logística, permite que este produto, de peso específico alto e baixo valor agregado, seja competitivo em qualquer continente. É oportuno lembrar que vendemos para a China um de nossos maiores mercados de minério de ferro, mesmo competindo com a Austrália, país mais próximo geograficamente”.

É suposto pelo presidente da ABIFER que exemplos como este, confrontados com o que ocorre nos portos, com intermináveis filas de caminhões, induziram o governo federal, em maio de 2003, a lançar o Plano de Revitalização das Ferrovias. “Para efetuar sua implanta-

ção, a indústria ferroviária trabalhou em conjunto com operadoras e usuários do sistema. Tivemos juntos várias reuniões com o Ministério dos Transportes, BNDES, MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e ANTT”, explica Silveira.

Nestas reuniões, conforme informações de Silveira, foi discutida a melhoria do sistema ferroviário de cargas no Brasil. Segundo ele, foi fundamental a compreensão de que todo país que possui um sistema ferroviário forte e eficiente precisa ter também uma indústria ferroviária atualizada para dar o suporte necessário ao desenvolvimento do sistema. “Como resultado, foi estabelecido um programa trienal de encomendas pelas operadoras junto à indústria, as operadoras fizeram ainda investimentos para melhoria da operação e o sistema começou a crescer. Podemos afirmar que tal plano trouxe benefícios para usuários, operadoras, indústria e para

o país. A Amsted Maxion, tradicional indústria do setor, fez investimentos que permitiram a reativação das unidades da Cobrasma, em Osasco e Hortolândia, SP. Novas fábricas surgiram, como Usiminas Mecânica, Randon, Metaltec e Santa Fé Vagões. Muitos novos empregos foram gerados”, informa.

De acordo com Silveira, surgiram também empresas de locação de vagões. As locadoras compram este equipamento na indústria nacional objetivando alugá-lo para os grandes clientes das ferrovias ou para elas mesmas. Esta prática, segundo o presidente da ABIFER, comum em vários países, passou a ser utilizada no Brasil, face ao retorno da confiabilidade no sistema ferroviário. Contratos de transporte de grãos e farelo, com 23 anos de prazo, feitos entre exportadores de grãos e operadoras ferroviárias, também indicam a recuperação do sistema ferroviário de cargas. “Registramos com satisfação que a indústria ferroviária brasileira mostrou, nesta revitalização das ferrovias, um grande poder de superação. O setor que, antes das concessões, por falta de encomendas, sofreu sérios problemas, inclusive o fechamento de grandes empresas, demonstrou capacidade de reação extraordinária. Atende a todas as encomendas das operadoras e ainda exporta seus produtos para diversos países. Valeu muito nessa hora a capacidade técnica da nossa indústria ferroviária que, acionada, respondeu prontamente”, comemora Silveira.

Entretanto, ele destaca que é preciso que haja continuidade de aquisição de vagões, em quantidades que permitam manter a capacidade da cadeia produtiva do setor. E finaliza: “enfaticamente que seguimos sempre nosso objetivo maior de trabalhar estreitamente com as operadoras, visando à melhoria da infra-estrutura de transporte e o desenvolvimento sustentável da economia brasileira”.

Presente em  
10 estados.  
Melhores a  
cada ano.

O ano de 2006 é de grande importância para todos aqueles que fazem parte do Grupo Conseil, a empresa completa 20 anos em uma trajetória de crescimento calcada em planejamento estratégico.

Nestes 20 anos a empresa investiu nas mais modernas tecnologias, certificação de qualidade e na melhor equipe de profissionais para prestar um serviço superior, que agrega valor à sua cadeia de distribuição de seus clientes.

Agradecemos a todos que contribuíram nesses 20 anos para que pudéssemos escrever nossa grande história de sucesso.



Logística e Distribuição - Armazenagem  
Consultoria - Transporte de pessoas  
Turismo - Representação comercial

71 3234.8800  
www.conseil.com.br

**LOCAÇÃO EVENDA**

SOLUÇÃO PARA ARMAZENAGEM É

**TOPICO**

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

**(11) 3846-2510**  
armazem@topico.com.br | www.topico.com.br

Multimooda

## AÇÕES DO GOVERNO FEDERAL

De acordo com informações da Subsecretaria de Comunicação Institucional da Secretaria-Geral da Presidência da República (Fone: 61 3411.4807), entre 2003 e 2005 o volume de investimentos promovidos pelas concessionárias de ferrovias brasileiras cresceu 215%, atingindo R\$ 3,37 bilhões no ano passado. Esse indicador é reflexo do processo de revitalização e crescimento do setor nos últimos três anos, com aumento da produtividade, segurança do transporte de carga e criação de postos de trabalho. Para viabilizar a retomada do crescimento do setor ferroviário no país, o governo federal adotou medidas para integrar e adequar as malhas, ampliar a capacidade de transporte e expandir as ferrovias existentes.

Segundo dados da Subsecretaria, o setor ferroviário é um dos que mais cresce no país, com um aumento brutal da produtividade, a criação de uma nova geração de ferroviários com os empregos criados e a mudança gradual na matriz de transporte de carga no Brasil. Em três anos a participação das ferrovias subiu de 23% para 26%. "Isso mostra uma trajetória de crescimento sustentável do setor", revelou o ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos.

O governo federal executou obras para eliminação de pontos críticos nas ferrovias, aumento da capacidade de produção e melhoria da segurança. Com isso, foram investidos R\$ 350 milhões nos últimos três anos. As ações do governo contribuíram para o incremento de 21,2% entre 2003 e 2005 na capacidade de produção das ferrovias. Em 2003, a produção era de 182,7 bilhões de toneladas por quilômetro útil; no ano passado esse número subiu para 221,6 bilhões de toneladas por quilômetro útil. O índice de acidentes também caiu significativamente, reduzindo 17,3% nos últimos três anos.

De acordo com o ministro dos Transportes, este ano serão iniciadas as obras de construção do contorno ferroviário entre São Félix e Cachoeira, BA, com investimentos de R\$ 130 milhões; a construção do contorno de São Francisco



do Sul, SC, com recursos totais de R\$ 30 milhões; e a adequação da travessia ferroviária no perímetro urbano de Barra Mansa, RJ, com aplicação de R\$ 43 milhões.

Além disso, em virtude do aumento dos investimentos no setor e a ampliação da produção de carga, houve incremento na frota das empresas e geração de postos de trabalho na indústria de locomotivas e vagões. Subiu 43,2% o número de vagões utilizados pelas concessionárias nos últimos três anos, de 62.932 para 90.119.

Em relação à quantidade de locomotivas, houve um crescimento de 20,4% no mesmo período, de 1.987 para 2.394. Somente em 2005 foram produzidos 7.500 vagões e para este ano há encomendas de mais quatro mil. Entre 2003 e 2005 foram fabricados mais de 14 mil vagões com a ampliação de duas fábricas e a criação de outras quatro.

O governo também tomou medidas regulatórias que permitiram ajustes societários entre concessionárias para sanear economicamente as empresas, por exemplo a autorização para a reestruturação da Brasil Ferrovias, que foi uma das principais ações de ajuste societário e operacional de uma concessionária. A operação envolveu investimentos de R\$ 1,2 bilhão, sendo 44% do

BNDES e o restante por parte dos principais sócios da empresa.

A respeito da Ferrovia Norte-Sul, o governo federal aplicou, em três anos e meio, mais de R\$ 300 milhões na construção de 150 quilômetros da ferrovia Norte-Sul trecho entre Aguiarnópolis e Araguaína, em Tocantins. No trecho entre Açailândia e Porto Franco, MA, que envolve 200 km, a ferrovia já está em operação transportando cerca de 1,5 milhão de toneladas de carga por ano, especialmente soja.

Ainda de acordo com informações da Subsecretaria, o projeto da Norte-Sul contempla, ao todo, 1.500 km, atravessando as regiões Centro-Oeste e Norte do país. Desse total, está em fase de licitação a escolha da subconcessionária que vai operar e construir outros 358 km ligando Açailândia a Palmas, no Tocantins.

Quando concluída, a ferrovia vai transportar no sentido sul-norte produtos agrícolas e industrializados (algodão, soja, açúcar, ferro, farelo e óleo de soja) e minerais e no sentido norte-sul, combustíveis e fertilizantes, permitindo a exploração comercial de uma área de cerca de 1,8 milhão de quilômetros quadrados.

O governo federal, ainda, desenvolve outras obras, como construção do contorno ferroviário de Campo Grande, MS; construção do contorno ferroviário de Barretos, SP; rebaixamento do leito ferroviário em Maringá, PR; construção da ponte ferroviária de Lins, SP; construção do viaduto sobre a ferrovia em Alagoinhas, BA; construção do contorno ferroviário em Campo Belo, MG; passagem inferior sob a ferrovia na área urbana de Vespasiano, MG. ●

Comparativo internacional de matrizes de transportes (em %)

Países	Ferrovário	Rodoviário	Hidroviário
Rússia	81	8	11
Canadá	46	43	11
EUA	43	32	25
Austrália	43	53	4
China	37	50	13
Brasil	26	60	14

TRANSPORTES

# FÓRUM RODOVIÁRIO CONCLUI DOCUMENTO PARA MELHORIAS NO SETOR

A última sessão do Fórum Rodoviário Nacional aconteceu dia 23 de maio deste ano no prédio do Clube de Engenharia, Rio de Janeiro, RJ. O evento foi promovido e coordenado pela Associação Brasileira de Engenheiros Rodoviários – ABER (Fone: 21 2507.5668), com a colaboração do Clube de Engenharia e o apoio da ABCE - Associação Brasileira de Consultores de Engenharia, ABCP - Associação Brasileira de Cimento Portland, ABCR - Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, ABPv - Associação Brasileira de Pavimentação, ANEOR - Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias, ASDNER - Associação dos Servidores de Departamento Nacional de Estradas, SINAENCO - Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva, SINICON - Sindicato Nacional da Indústria da Construção Pesada, UERJ - Universidade Estadual do Rio de Janeiro e UNESP - Universidade Estadual Paulista.

Desde novembro de 2005, encontros vêm ocorrendo com o objetivo de elaborar um documento-proposta de alternativas para o setor rodoviário que servirá como contribuição para a política nacional a ser apresentado aos candidatos à presidência da República. A idéia dos participantes do fórum é obter uma melhora significativa das rodovias em todo o território brasileiro, com atitudes positivas e sugestões a serem acatadas pelo próximo governo.

O documento, elaborado após todos os debates, que



abordaram sete temas - Segurança Pública nas Rodovias (novembro/2005), Aspectos Institucionais (dezembro/2005), Concessões (janeiro/2006), Parcerias Público-Privadas e Investimentos (março/2006), Meio Ambiente (abril/2006); e Novas Tecnologias (maio/2006) -, contém 7 propostas separadas por tópicos.

Sobre o modelo institucional atual do setor rodoviário não atender com eficiência suas demandas, são sugeridos pelo Comitê Gestor do Fórum a reestruturação do DNIT - Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes com uma diretoria exclusivamente dedicada ao setor rodoviário, melhoria da capacidade de gestão dos seus dirigentes e implantação de carreira técnica, em que seja assegurado aos seus integrantes o acesso a todos os níveis, sem interferências político-partidárias, sendo selecionados por concurso público; e



aprovação imediata, pelo Congresso Nacional, do Sistema Nacional de Viação, que se encontra na Comissão de Serviços de Infra-Estrutura do Senado Federal aguardando encaminhamento ao plenário da Câmara dos Deputados para votação.

A respeito da ausência de garantias orçamentárias que assegurem a continuidade de investimentos, contribuindo para o sucateamento da malha rodoviária nacional, sugerem-se ao Governo Federal e ao Congresso Nacional que garantam fontes orçamentárias perenes, baseadas na Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE e/ou em outros mecanismos de arrecadação direcionados para o setor, livres de contingenciamento.

Em relação à descontinuidade do programa de concessão de rodovias que contribuiu para interromper o processo de recuperação, ampliação e manutenção da malha rodoviária, foram propostas a retomada imediata desse programa e a eliminação dos fatores que distorcem o valor do pedágio cobrado, dentre os quais estão o reduzido número de pagantes, o excesso de tributação e o ônus da concessão.

No tópico sobre a indefinição de compromissos políticos para a implantação

das Parcerias Público-Privadas, os participantes sugerem a implantação imediata do programa destas parcerias.

Já que a questão ambiental tem sido crucial para o setor rodoviário, de acordo com elaboradores do documento, a falta de entendimento entre os diversos setores é um entrave para o desenvolvimento das rodovias. Sugerem-se que as divergências sejam eliminadas por meio de uma regulação específica para o setor rodoviário, que conduza ao desenvolvimento sustentável, do ponto de vista econômico e ambiental.

Abordando a insegurança nas rodovias, que tem contribuído para o aumento do custo do frete e para as perdas de vidas e bens materiais, é proposta a melhoria da capacidade dos órgãos de policiamento e fiscalização com o uso de tecnologias avançadas que proporcionem maior segurança ao transporte de cargas e de passageiros.

E, por fim, sobre a falta de verbas para o desenvolvimento de tecnologias, o sucateamento do Instituto de Pesquisas Rodoviárias, o desestímulo à titulação do corpo de pesquisadores e a não inserção do setor no sistema de desenvolvimento científico e tecnológico, que contribuem para a estagnação do setor, a sugestão é a inserção do Instituto de Pesquisas Rodoviárias no Sistema Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, com vistas à obtenção de recursos para o desenvolvimento de novas tecnologias que atendam às demandas do setor rodoviário. ●



PRONTA ENTREGA\*



## REPRESENTANTES

EMPIHARE	Rio GRD do Sul	(54) 3229 - 0499
HIPER MAQUINAS	Espírito Santo	(27) 3138 - 8529/ 3138 - 8521
RD SUL	Paraná	(41) 3926 - 6368
RENEW	Rio de Janeiro	(21) 3882 - 1743
SULMOWT	Interior de SP	(19) 3239 - 1685/ 3239 - 3713
LOGÍSTIC DO BRASIL	ABCDI	
	Baixada Santista	(11) 3269 - 3188

RJ : (21) 3867 - 1723

SP : (11) 4208 - 3812

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

[atendimento@commat.com.br](mailto:atendimento@commat.com.br)

Encurte distâncias  
Ganhe mobilidade  
Diminua seu tempo  
Ultrapasse as barreiras  
Melhore seu desempenho

**FTL**  
MERCOSUL

**FEIRA DE TRANSPORTE INTERMODAL E LOGÍSTICA**

De 24 a 27 de outubro de 2006  
Expo Trade Convention & Exhibition Center  
Curitiba | Paraná



informações | 81 3236.5336 | comercial@ftlmercossul.com.br | www.ftlmercossul.com.br

**Não visite apenas a MOVIMAT... Venha fazer negócios com os expositores!**

**MOVIMAT 2006**

FEIRA DE LOGÍSTICA, MOVIMENTAÇÃO,  
ARMAZENAGEM E EMBALAGEM DE MATERIAIS

**8 a 11 DE AGOSTO**

Soluções  
para a  
Pequena e  
Média  
Empresa

Local:  
EXPO CENTER  
NORTE  
São Paulo

Promoção e Realização:  
**IMAM**  
FEIRAS E COMÉRCIO LTDA.

**Solicite seu credenciamento!**

À IMAM Feiras e Comércio  
Rua Loeffgreen, 1400  
04040-902 São Paulo - SP  
Fax: (11) 5575.3444  
imam@imam.com.br



Nome: ..... Cargo: .....

Empresa: .....

Endereço da Empresa: .....

CEP ..... Cidade ..... Estado .....

Tel (.....) ..... Fax (.....) .....

E-mail: ..... Home-Page: .....

data limite para solicitação: 30/07/2006

## Livro



### Olhar itinerante

Autores:  
Heloísa Helvécia (texto) e  
Túlio Grespan (fotos)  
Editora: Mandarim  
Nº Páginas: 96

Durante 20 dias, dois jornalistas percorreram uma rota de mais de 6 mil quilômetros, entre Porto Alegre, RS, e Manaus, AM, a bordo de um caminhão, resultando nesta obra. Ela registra a rotina do profissional brasileiro de transporte de cargas e sua visão do país através do pára-brisa. A rota mostrou problemas conhecidos, como o mau estado das estradas, congestionamentos, filas nas balanças, drogas e prostituição. Revelou também muita solidariedade e companheirismo, belas paisagens, gente pobre, boa, alegre e interessante. A obra integra o projeto "Olhar Itinerante", que é uma realização da NTC & Logística - Associação Nacional de Transportadores de Carga e Logística. O projeto foi patrocinado pela Bandag do Brasil e recebeu apoio da Ramos Transportes, que acolheu os repórteres em seus caminhões.

Anuncie no  
**CADERNO  
MULTIMODAL**  
JORNAL  
**LogWeb**

Rua dos Pinheiros, 234  
2º andar - 05422-000  
São Paulo - SP

Fone/Fax: 11 3081.2772

Nextel: 11 7714.5380  
ID: 15\*7583

# Pode apo\$tar a\$ \$ua\$ ficha\$ aqui



Logística, supply chain, transporte multimodal, comércio exterior, movimentação, armazenagem, automação, embalagem.

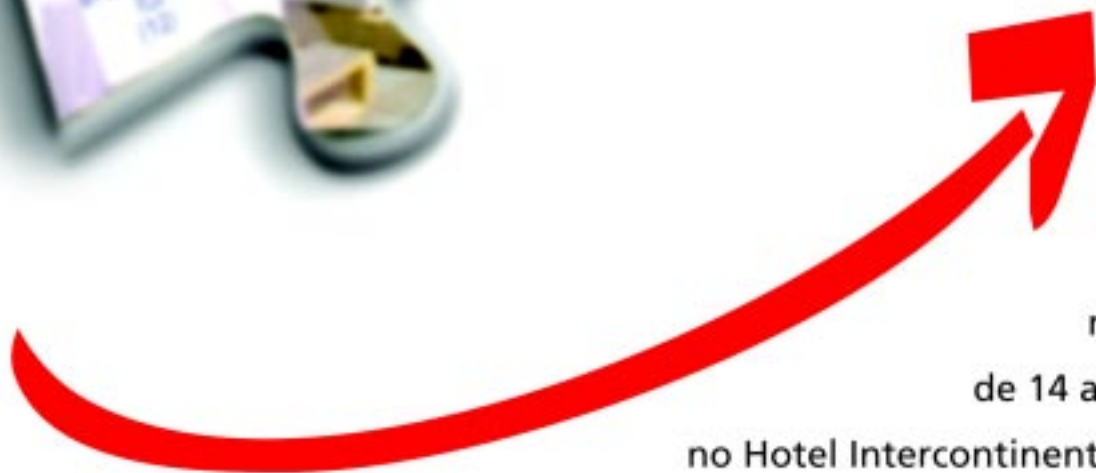
JORNAL  
**LogWeb**  
REFERÊNCIA EM LOGÍSTICA

[comercial@logweb.com.br](mailto:comercial@logweb.com.br)  
(11) 3081-2772



OTRO.com.br

Quebrando a cabeça em sua operação?



Venha nos conhecer  
na Expo Logística 2006  
de 14 a 16 de agosto de 2006  
no Hotel Intercontinental - Rio de Janeiro - RJ



**Sua logística precisa da ID.**

A única operação de Voice Picking do Brasil é feita pela ID.  
Comprometimento total e transparência na geração de indicadores confiáveis.  
Busca contínua de excelência operacional com qualidade garantida.  
Resultado é o nosso compromisso.

+55 11 3601 1080 • [www.id-logistics.com.br](http://www.id-logistics.com.br)

