

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

PI lança sensor para produtos perecíveis

(Página 3)

Ryder Logística cresce 40% em 2006 no país

(Página 4)

Criada a Mestra Log, especializada em logística

(Página 5)

Tolentino atua em toda a região Nordeste

(Página 6)

TNT muda razão social para Ceva Logistics

(Página 12)



LOGÍSTICA PORTUÁRIA

**PORTOS:
MOVIMENTAÇÃO
EM ALTA,
INCENTIVOS EM
BAIXA**

(Página 18)

**EQUIPAMENTOS:
MELHOR USO
DEPENDE DA
MODERNIZAÇÃO
DOS PORTOS**

(Página 24)



Multimodal

Empilhadeiras elétricas X combustão: qual a tendência?

(Página 8)

SATURNIA



A energia que movimenta os seus negócios.

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

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

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

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



SATURNIA

0800 55 76 93 • www.saturnia.com.br • info@saturnia.com.br

Notícias
rápidas

BNDES financia obras em 12 mil km de ferrovias

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES (Fone: 11 3471.5100) aprovou no dia 4 de janeiro último o financiamento de R\$ 1,12 bilhão ao grupo ferroviário ALL. De acordo com o presidente da instituição, Demian Fiocca, o valor é o maior já liberado para o setor ferroviário na história do banco.

O financiamento servirá para investimentos de R\$ 2,87 bilhões até 2.009, ao longo de 12 mil quilômetros de extensão, e permitirão o aumento no volume da carga transportada pelas ferrovias nos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

"Esse financiamento é um marco por ser o maior e por estar voltado para o eixo de ferrovias que transportam o maior volume de cargas do Brasil: as que chegam ao Porto de Santos. Um eixo de transporte que até dois anos atrás se constituía no caso mais grave de gargalo logístico do Porto de Santos", declarou Fiocca.

Estão previstos reforma de vagões e locomotivas, aumento da capacidade de terminais de movimentação de cargas e modernização dos sistemas operacionais e da via permanente.

O BNDES também aprovou financiamento de 123 milhões de dólares para a DaimlerChrysler do Brasil. Os recursos serão usados para exportações de 500 ônibus para o Chile.

Anuncie no
CADERNO
MULTIMODAL
JORNAL
LogWeb

Editorial

BEM-VINDO, 2007

Mais um ano se inicia e, com esperanças renovadas, apostamos em um país melhor para todos e, mais ainda, no desenvolvimento do setor de logística.

Para auxiliar nestas apostas, o jornal LogWeb se compromete a fazer a sua parte, apresentando as novidades do setor e as tendências – tanto nacionais quanto internacionais -, ajudando a divulgar as novas empresas, acompanhando o desempenho das que já estão no mercado, sem esquecer, é claro, dos profissionais já estabelecidos e daqueles que se preparam para ingressar no setor.

Um dos destaques desta edição abrertas 2007 é o caderno Multimodal Especial Logística Portuária. Tratando de assuntos como investimentos, movimentação em 2006, planos para 2007, problemas e melhorias, os responsáveis por alguns dos principais portos do país traçam um panorama da situação do segmento.

Ainda dentro deste caderno, são apresentados alguns equipamentos e outros componentes para o desempenho das atividades nesta área. Nesta matéria, também é feita uma análise do setor, destacando-se que o melhor desempenho depende da modernização dos portos.

Outra grande abordagem desta edição é a matéria sobre empilhadeiras elétricas e a combustão. Qual a tendência? Com quadros comparativos de vantagens e limitações de ambas e outras tabelas, como de números do mercado brasileiro de empilhadeiras e de diluição de custos, fica mais fácil fazer a melhor análise sobre cada uma.

Aproveitamos para lembrar que em fevereiro o jornal LogWeb estará completando cinco anos. E estamos preparando uma edição especial. Aguardem.



Wanderley Gonelli Gonçalves
Editor
jornalismo@logweb.com.br

TECNOLOGIA

PI lança sensor para produtos perecíveis

A PI Componentes (Fone: 11 4133.7999), distribuidora de componentes eletrônicos, representante da Dallas Maxim no Brasil, anuncia a distribuição do sensor da linha iButton Thermochron®, que registra o histórico das variações de temperatura durante o armazenamento ou transporte de produtos perecíveis.

O dispositivo, encapsulado em uma carcaça de aço inoxidável, semelhante a uma moeda, é auto-suficiente (não precisa permanecer conectado a nenhum hardware ou fonte de energia) e fica junto à carga até o ponto de destino, onde serão conferidas as leituras. O chip possui, ainda, memória para informações adicionais, como número da remessa ou da Nota Fiscal.

O Thermochron® é utilizado em aplicações de logística para indústrias de alimentos e farmacêuticas. O dispositivo é colocado junto à carga e registra variações de temperatura entre -55° e 100° C, com precisão de até 0,5° C. Se for configurado para fazer medições a cada minuto, o modelo DS 1921 guarda até 34 horas de histórico, o DS 1922, até 140 horas. Já o Hygorchron (DS 1923) faz também o histórico de condições de umidade.

Caso a temperatura não esteja de acordo com as condições definidas como aceitáveis, a duração da ocorrência é destacada graficamente. O aplicativo que gera os histogramas roda em PC, notebook ou PDA, e é oferecido gratuitamente pela Dallas.



O dispositivo é colocado junto à carga e registra variações de temperatura entre -55° e 100°C

E o que é o iButton? O iButton é uma mídia resistente a choques, água, poluição, frio, calor e outras ocorrências que danificariam soluções baseadas em cartão magnético, smart cards ou token convencionais. Ou seja, o Thermochron® funciona mesmo nas condições mais hostis de transporte e manuseio.

Apesar disso, a interface 1-Wire, para gravação e leitura dos dados, é bem simples, tem apenas dois pontos de contato (um de transferência e outro terra) e a forma de transferir os dados é muito rápida.

A Dallas Maxim investiu US\$ 25 milhões no desenvolvimento do iButton. A proliferação das aplicações, no entanto, deve-se em grande parte aos ASDs (Authorized Solutions Developers), que embarcam o componente em diversas soluções.

“A PI Componentes está formando uma rede de consultores e desenvolvedores para criar implementações de hardware e software para os clientes finais”, declara Ana Avoletta, diretora de produtos da empresa. ●

ALC 64365,
racionaliza o manuseio,
transporte e armazenagem
nas operações logísticas.



Lacre inviolável

ALC 64365 é a solução ideal para aplicação no sistema de Logística ETR (Equipamento Transitável Retornável):



- Tampas acopladas;
- Local para cartão de identificação e locais texturizados para colocação de etiqueta adesiva;
- Permite a colocação de lacre inviolável;
- 70% de redução de volume no empilhamento de retorno.



Empilhamento



Retorno



LIMPAC Pisani Ltda.
BR 116 - Km 146,3 - NF 15.802 - 95059-520 - Caxias do Sul - RS
Fone: (54) 2101.8700 - Fax: (54) 2101.8743
FILIAL: Pindamonhangaba - SP
lmpac@lmpac.com.br • www.lmpacpisani.com.br



**LOCACÃO
EVENDA**

SOLUÇÃO PARA ARMAZENAGEM E

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

BATERIAS

SZ e Still fornecem indicador de baixas de isolamento

Projeto pelo SZ-Laboratório e comercializado pela Still Brasil (Fone: 11 4066.8100), o IBI – Indicador de Baixas de Isolamento é um aparelho eletrônico compacto, portátil, sem baterias, destinado a identificar baixa de isolamento em baterias de 24, 48 ou 80 V, motores elétricos, equipamentos, chichotes, cabos e quaisquer dispositivos instalados em uma empilhadeira elétrica. Opera utilizando a própria tensão da bateria que estará sendo analisada, bem como todos os demais pontos da empilhadeira sob análise.



Equipamento usa a tensão da bateria que estará sendo analisada

Segundo Julio Fiks, do SZ-Laboratório, a vantagem de sua utilização, se comparado a um multímetro, é a seguinte: “no caso do multímetro, sempre haverá o risco de danificá-lo quando for uti-

lizado na escala de corrente, que é o certo, mas que erradamente, e sem qualquer indicação técnica, utilizam a escala de tensão e rejeitam ou aprovam sem qualquer propriedade”.

Em relação ao megômetro, são duas as vantagens do IBI, ainda segundo Fiks. “A primeira é que o megômetro faz medidas com tensões elevadas, por exemplo, 200, 600 ou até 1.000 V, e quando são utilizados esquecendo-se de desligar por completo os controladores, colocam em risco a vida destes, pois os transistores de potência normalmente são

dimensionados para o dobro da tensão de bateria. Portanto, para as de 80 V eles estão dimensionados para 160 V, que é menor que a tensão mínima de operação encontrada (200 V). O IBI testa todo o sistema com a própria tensão da bateria, não comprometendo a vida dos controladores e outros dispositivos.” A outra vantagem é a possibilidade de testar motores e outros dispositivos em funcionamento.

O representante também aponta que o aparelho é fácil de manusear, pois oferece dois níveis de decisão: “está bom” ou “está ruim”. ●

CADEIA DE ABASTECIMENTO

Ryder Logística cresce 40% em 2006 no país

A Ryder System (Fone: 11 5644. 9644), empresa de soluções em transporte e gestão de cadeia de abastecimento, anuncia o crescimento de 40% no faturamento de 2006 em território nacional, comparado ao ano anterior.

Os motivos deste incremento foram o projeto de engenharia financeira implementado há três anos pelo presidente da operadora logística no Brasil, Antônio Wrobleski, e a apostila da empresa no mercado global. “Tivemos um ano favorável para o crescimento. Além disso, batemos 2006 com 0% de acidentes com afastamento e nenhum roubo de carga no país”, comemora o presidente.

A unidade brasileira da Ryder cresceu em média 24% nos últimos seis anos e



Wrobleski: “tivemos um ano favorável para o crescimento”

são realizadas, atualmente, cerca de 20 mil percursos anuais de ida e volta Brasil/Argentina, com cerca de 600 equipamentos, que incluem cavalo e carreta (para 2.010, é esperado que esse número chegue a 1.000). O satisfatório desempenho desta unidade contribui para o cresci-

mento mundial da operadora logística: no ano de 2006, o faturamento global foi de US\$ 5,4 bilhões.

Sobre os serviços prestados, Wrobleski explica que a Ryder elabora um projeto para o cliente de acordo com o que será transportado e o prazo desejado de entrega, incluindo a escolha do modal. Os serviços envolvem consultoria e planejamento de cadeias logísticas, operações de armazenagem e de centros de distribuição, gestão de serviços de transporte nacional e internacional e gerenciamento da informação logística.

PROBLEMAS

O problema que mais consome recursos, de acordo com o presidente da empresa no Brasil, é a mão-de-

obra. “Apesar do crescimento de cursos direcionados ao setor no país, o pessoal precisa ser treinado, e isso leva tempo”, diz.

Já sobre o governo, acredita que sejam necessários tempo e investimento em infra-estrutura. “São Paulo está saturada, se afogando por falta de investimento. Veja a crise energética”, declara.

Entretanto, a fronteira brasileira já foi um problema, segundo Wrobleski. Atualmente, trabalha por liberação estatística. “A liberação ocorre em 8 horas, no entanto, a partir de 2.008, com um novo sistema de gestão previsto, abaixará para 2 horas. O que equivale a um país de primeiro mundo. Com isso, haverá uma melhora nas operações da Ryder”, completa. ●

OPERADOR LOGÍSTICO

Criada a Mestra Log



Diretores da nova empresa na solenidade de inauguração

A jofer, Fantinati, Transportes, Transvec e XV de Novembro, todas transportadoras rodoviária de cargas, uniram-se para formar a Mestra Log (Fone: 11 4358.7000), empresa especializada em logística e armazenagem, cujos projetos incluem just-in-time, cross docking, milk run e just-in-sequence, além de desenvolvimento de equipamentos especiais de movimentação e transporte e customização nos sistemas de informação aplicados a logística, entre outros.

A Mestra Log executa as atividades funcionais e operacionais de um operador logístico nos processos de movimentação, conferência, estocagem, armazenamento, transporte de carga geral e contêiner e distribuição física, como também etiquetagem, montagem de kit's de produtos e promocionais.

O terminal – localizado em São Bernardo do Campo, SP – possui 143.000 m² de área total, sendo 25.000 m² de armazém coberto para produtos diversos e 1.600 m² para produtos químicos e infláveis, além de pátio com 112.500 m², portaria de controle, escritório administrativo, docas com niveladores para carga e descarga e balança rodoviária.

A Mestra Log conta com bases operacionais em São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Minas Gerais, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. ●

MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM

Mestra Log adquire empilhadeiras Heli

Amestra Log (Fone: 11 4358.7000), empresa recém-inaugurada especializada em logística e armazenagem, adquiriu duas empilhadeiras Heli por meio da Equilift (Fone: 19 3277.1482), distribuidora exclusiva da marca no Brasil.

“Para a escolha destas máquinas foram avaliadas condições comerciais, transparência e confiabilidade. A apresentação comercial pesou muito”, declara Álvaro Macedo, um dos diretores da Mestra Log.

As empilhadeiras, para transportar as mais diversas cargas paletizadas, possuem capacidade de 2,5 toneladas, 4,70 m de elevação e operam a GLP. São para uso interno e incluem também o serviço de assistên-

cia técnica. “O projeto é que neste ano sejam 10 máquinas operando no armazém da Mestra Log, que possui espaço para 25 mil posições-paletes”, explica José Rubens Fassina, diretor da Equilift. Segundo ele, um dos motivos da escolha das máquinas Heli é o baixo custo de manutenção.

Aliás, novidade na empresa é a aquisição de um terreno de 1.500 m² em Campinas, SP, onde ficarão concentradas as peças, os serviços de manutenção e assistência técnica e o armazém com oficina. “O investimento em peças de reposição será de 100 mil dólares em 2007”, anuncia Fassina.

A Equilift atua no segmento de venda e locação de empilhadeiras com capacidades de 2,5 até 45 toneladas. ●



Fassina, da Equilift (à esquerda), com diretores da Mestra Log

Nossa empilhadeira é sua!

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



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

Retrak®

Retrak Com. e Rep. de Máquinas Ltda.

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

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

*www.retrak.com.br *retrak@retrak.com.br



IL Design

LOGÍSTICA NO NORDESTE

Tolentino é especializada em equipamentos de movimentação e armazenagem

Com sede no Recife, PE, filial em Salvador, BA, e agentes em outras capitais do Nordeste, a Tolentino Engenharia (Fone: 81 3441.5629), fundada em 1993, atende praticamente toda a região.

A empresa comercializa equipamentos de várias marcas, desde contenedores, paletes, baterias para veículos industriais, talhas, pontes rolantes, portas, niveladores de docas, até empilhadeiras e sistemas de transporte contínuo, prestando ainda serviços de assistência técnica.

“Além das vendas, a Tolentino faz a locação de equipamentos próprios ou de suas representadas, com destaque para a locação de empilhadeiras e transpaleteiras. Em 2006, esse foi o negócio que mais ganhou impulso na empresa, levando-a a investir na compra de mais equipamentos para aten-

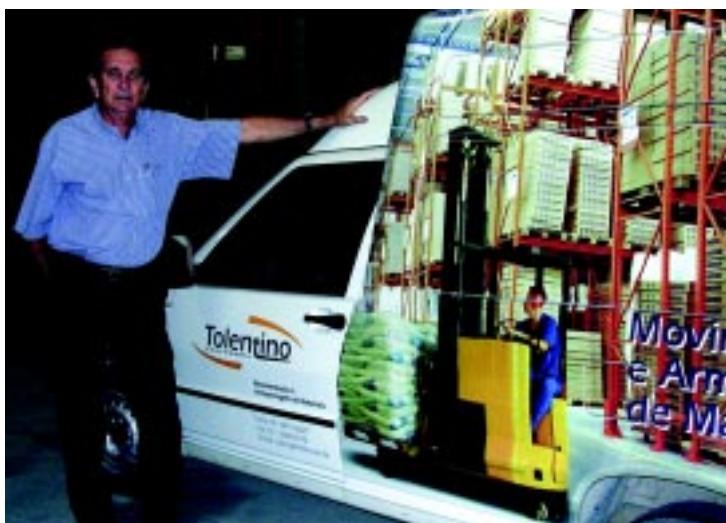
der ao número crescente de clientes”, avalia Hélio Tolentino, sócio-gerente da empresa.

A frota, hoje, é constituída de cerca de 70 equipamentos, entre empilhadeiras elétricas e a combustão e paleteiras elétricas, 80% das quais são da marca Still, que é um das representadas da Tolentino.

“A ‘vocação’ por empilhadeiras elétricas fez da Tolentino a maior locadora destes equipamentos no Nordeste. Trata-se de uma frota jovem, incluindo empilhadeiras de última geração com até 11.500 mm de altura de elevação”, diz Hélio.

Ele também informa que, embora tenha equipamentos locados em quase todos os estados do Nordeste, 70% da frota está operando em Pernambuco.

“A meta para os próximos anos é o desenvolvimento da atividade de locação nos outros estados



nordestinos, onde deverão operar pelo menos 50% das máquinas já neste ano. Para isso, a Tolentino está reforçando sua assistência técnica na Bahia e no Rio Grande

Hélio: “a consolidação do Complexo Industrial e Portuário de Suape contribuiu para o desenvolvimento da logística na região Nordeste”

do Norte, onde já possui escritórios com pessoal técnico residente. Nos outros estados, a assistência técnica aos equipamentos já é feita pelos serviços autorizados Still ali sediados. Com relação à comercialização de equipamentos, estão sendo tomadas algumas providências para aumentar o market-share de algumas marcas, principalmente nas áreas de elevação de cargas e transporte contínuo de materiais”, aponta o sócio-gerente.

LOGÍSTICA NO NORDESTE

A propósito desta maior abrangência de atuação, ele aproveita para falar sobre a logística do Nordeste.

Segundo Hélio, ela tem se desenvolvido bastante nos últimos anos. Com a estabilização da moeda e a consequente diminuição das margens comerciais e financeiras, as empresas atacadistas e distribuidoras passaram a valorizar mais a produtividade nas suas operações de armazenagem, movimentação e distribuição, isto é, passaram a se preocupar com a logística. “Os ganhos com a logística passaram a ser vistos como compensação das perdas comerciais.”

Ainda como consequência – segundo o sócio-gerente –, grandes empresas do centro-sul montaram CDs nos estados do norte, principalmente em Pernambuco, devido a sua privilegiada posição geográfica e também aos incentivos concedidos pelo Governo Estadual.

“Por outro lado, a consolidação do Complexo Industrial e Portuário de Suape, em Ipojuca, PE, contribuiu para o desenvolvimento da logística na região. Além das indústrias e CDs já implantados e em fase de implantação, dos projetos já aprovados da Refinaria da Petrobrás e do Estaleiro da Camargo Corrêa, Suape conta com um porto de excelentes características técnicas e equipamentos de terra modernos.”

Em razão destes aspectos, as perspectivas da Tolentino para 2007 são boas. Afinal, segundo Hélio, além da crescente preocupação das empresas com logística, a tendência de queda dos juros vai contribuir muito para o aumento dos investimentos em equipamentos para movimentação e armazenagem de materiais.

“A confiança dos investidores e empresários no país, em função dos índices econômicos favoráveis, incluindo aí o ‘Risco Brasil’, também é um fator para se acreditar em uma boa taxa de crescimento para 2007”, avalia.

PEÇAS PARA EMPILHADEIRAS

www.intrupabrasil.com.br

SEGURANÇA
É CONTAR COM A PEÇA
QUE VOCÊ PRECISA,
ONDE VOCÊ ESTIVER
NO MENOR TEMPO.

Existe por
que a Intrupa faz questão de
trazer sua frota de mais de 40 anos ao
mundo todo para o Brasil. Desde 2001, você conta com
a mais completa DISTRIBUIÇÃO NACIONAL, para encontrar as peças
originais das melhores marcas de empilhadeiras em qualquer lugar do país. Além
disso de que peças, a Intrupa se orgulha de oferecer a solução mais completa em
atendimento pós-venda do mercado. Sempre presente no local e só faltando o que você
precisa.

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

2006 CATALOGO
www.intrupabrasil.com.br

INTRUPA
Seu parceiro de confiança.

B. Barretto José de Barros, 80 | Vila Mariana | São Paulo
SUA • SINGAPURA • HOLANDA • ALEMANHA • FRANÇA • INGLATERRA • ITÁLIA • CANADÁ • MÉXICO • BRASIL

Agenda

Fevereiro 2007

SASSMAQ 2005

Período: 1 de fevereiro
Local: São Paulo – SP
Realização: SETCESP
Informações:
www.setcesp.org.br
treinamento@setcesp.org.br
Fone: (11) 6632.1088

Gestão de Armazenagem

Período: 3 de fevereiro
Local: São Paulo – SP
Realização: Ceteal
Informações:
www.ceteal.com.br
ceteal@ceteal.com.br
Fone: (11) 5581.7326

Gestão da Distribuição e dos Transportes

Período: 3 de fevereiro
Local: Recife – PE
Realização: Focus Trigueiro
Informações:
www.focustrigueiro.com.br
treinamento@focustrigueiro.com.br
Fone: (81) 3432.7308

Apuração de Custos e Formação de Frete no TRC

Período: 5 a 9 de fevereiro
Local: São Paulo – SP
Realização: SETCESP
Informações:
www.setcesp.org.br
treinamento@setcesp.org.br
Fone: (11) 6632.1088

Logística Empresarial e SCM

Período: 6 e 7 de fevereiro
Local: São Paulo – SP
Realização: Log Intelligence
Informações:
www.logintelligence.com.br
treinamento@logintelligence.com.br
Fone: (11) 3285.5800

Seminário sobre Indicadores de Desempenho na Logística Empresarial

Período: 7 de fevereiro
Local: São Paulo – SP
Realização: IBC do Brasil
Informações:
www.ibcbrasil.com.br
ibc@ibcbrasil.com.br
Fone: (11) 3017.6808

Gestão Comercial para Empresas de Transporte e Logística

Período: 7 a 9 de fevereiro
Local: São Paulo – SP
Realização: SETCESP
Informações:
www.setcesp.org.br
treinamento@setcesp.org.br
Fone: (11) 6632.1088

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

FORTIS™

MAIOR RETORNO DO INVESTIMENTO



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

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

É UMA HYSTER!

HYSTER

sinônimo de empilhadeira em qualquer lugar do mundo

BRASIL (DF/ES/GO/MG/RJ/TO) - www.brasilhyster.com.br • Belo Horizonte - (31) 2129-3800 • Rio de Janeiro - (21) 2123-3000 • Macaé - (22) 2105-4242 • Brasília - (61) 2102-1400 • Goiânia - (62) 4005-5858
• Serra - (27) 2121-3310 • DODIN (AL/CE/PB/PE/PI) - www.dodin.com.br • Recife - (81) 3476-4190 • Fortaleza - (85) 4011-6400 • J. MARUCELLI (PR) - www.jmarcelli.com.br • Curitiba - (41) 3028-5322 • Catanduva - (54) 3330-3000 • MARCOS MARCELINO (AM/PA/PI) - www.marcosmarcelino.com.br • Ananindeua - (91) 4009-4100 • Redenção - (94) 3424-2400 • São Luís - (98) 2106-4100 • PONTES (RS/SC) - www.pontes.com.br
• Porto Alegre - (51) 3373-4400 • Joinville - (47) 3481-8102 • SOMON (AC/AM/MS/MT/SP/RO/RR) - www.somon.com.br • São Paulo - (11) 3718-5090 • Campinas - (19) 3864.6322 • Campo Grande - (61) 3398-1818
• Cuiabá - (65) 2121-1400 • Manaus - (92) 3852-7900 • TECNICO (BA/SE) - www.tecnico.com.br • Salvador - (71) 3246-2400

EMPILHADEIRAS

Elétricas X combustão: qual a tendência?

Cada uma tem sua melhor atuação em determinado setor, mas, para alguns representantes de empresas do setor, a tendência é a elétrica, em virtude do fator ambiental (entre outros), embora, no Brasil, a máquina a combustão seja mais utilizada.

Qual é a tendência do setor de empilhadeiras: elétricas ou a combustão? As opiniões dos representantes de empresas do setor diferem, mas auxiliam na escolha da máquina mais adequada às necessidades de cada trabalho.

Segundo Edson Tegani, gerente de operações da Movicarga (Fone: 11 5014.2477), os dois tipos têm importante papel na movimentação de materiais e muito espaço para crescer no Brasil. “Em minha opinião, o país deve investir na renovação de sua frota e aumentar a utilização de equipamentos elétricos para poder armazenar materiais em até 12 m de altura, o que possibilitará o incremento na armazenagem verticalizada, promovendo maior ganho de espaço nas operações. As elétricas possibilitam maior giro e elevação a alturas que as empilha-

deiras a combustão não alcançam - atingem até 7 m de altura”, declara.

Na opinião de Luiz Antonio Gallo, gerente comercial da Skam Empilhadeiras Elétricas (Fone: 11 4582.6755), os dois segmentos têm o seu mercado garantido no Brasil. Segundo ele, as máquinas a gás são as mais tradicionais e usuais no país e possuem um mercado maior que as máquinas elétricas, porém, as tendências estão apontando um crescimento no segmento das elétricas, acompanhando o crescimento de operadores logísticos, as modernizações nas empresas e mesmo as exigências para máquinas mais versáteis. “Além disso, há normas que definem a utilização de equipamentos elétricos em ambientes fechados, pois não emitem monóxido de carbono, e também há produtos que não



Martinez, da WHE – Yale:
mercado mundial pode ser dividido em 50% de máquinas elétricas e 50% de a combustão

podem ser contaminados quando armazenados”, completa.

Em números, Armando Campanini, supervisor de venda de máquinas da Somov (Fone: 11 3719.5090), revela que em 2006

o mercado se manteve estável, comparado a 2005, sendo que as empilhadeiras elétricas corresponderam a cerca de 35%. “Porém, as projeções para 2007 apontam para um crescimento da venda desses equipamentos para aproximadamente 40% em relação ao total de empilhadeiras comercializadas”, diz.

Também em números fala Adriana Firmo, gerente comercial da Still Brasil (Fone: 11 4066.8100). Conforme ela, o mercado brasileiro de empilhadeiras e paleteiras em 2005 girou em torno de 8.500 máquinas, sendo cerca de 70% a combustão e 30% elétricas. “Em 2006, os números de vendas até agora mostram que estes patamares serão mantidos, principalmente porque a cultura do mercado brasileiro ainda é muito centrada na máquina a gás. Já o mercado



Gallo, da Skam: as máquinas a gás são as mais tradicionais e usuais no país e possuem um mercado maior

europeu se comporta de maneira inversa, onde a participação de elétricas é bem mais expressiva, girando em torno de 60%. Isto se explica pela maior rigidez da legislação dos países europeus no

VANTAGENS E LIMITAÇÕES DAS EMPILHADEIRAS A COMBUSTÃO

VANTAGENS

- ◆ São de baixo custo de aquisição inicial;
- ◆ Possuem maior torque e motor mais potente;
- ◆ São robustas;
- ◆ Podem operar em ambientes abertos ou fechados, além de ambientes com várias intempéries (dependendo da preparação da máquina para este uso, tais como sistemas de filtragem, tipo de combustível, etc.) e terrenos irregulares, como é o caso de construtoras, depósito de bebidas, portos ou, ainda, empresas de materiais para construção;
- ◆ Operam em diversos tipos de piso, como brita, asfalto, bloquetes, etc.;
- ◆ Possuem rodas de raio maior que, além de rodarem melhor em ambientes com intempéries, também absorvem melhor o impacto;

- ◆ Têm maior altura em relação ao solo, podendo operar em docas e pisos desnivelados;
- ◆ São indicadas para carga e descarga de caminhões;
- ◆ São apropriadas para operações constantes em rampas superiores a 20% de inclinação, em geral, deslocamentos excessivamente longos e operações onde o nível de ruído seja aceitável acima de 80 dBA;
- ◆ Praticamente não existe limitação de carga;
- ◆ Não demandam por um sistema complexo de controle de frota;
- ◆ Têm baixo custo de manutenção em razão da produção em grande escala;
- ◆ Apresentam facilidade na manutenção devido ao sistema mecânico e à tecnologia serem parecidos com o sistema automotivo;

- ◆ Requerem mão-de-obra menos qualificada e, portanto, mais abundante;
- ◆ São de operação mais dinâmica, podendo uma mesma máquina atuar em diversas áreas e clientes, portanto, são mais voltadas para locação;
- ◆ Utilizam diversas fontes de combustível, como diesel, GLP e gasolina, e, em alguns casos, até gás natural. No passado, também já foi usado álcool;
- ◆ A colocação de combustível é facilitada;
- ◆ Oferecem facilidade de operação e instalação de acessórios, como clamps, garras, etc.;
- ◆ Há possibilidade de se adquirir equipamentos bastante抗igos;
- ◆ Têm velocidade de deslocamento maior em comparação às elétricas.

LIMITAÇÕES

- ◆ Possuem curva de manutenção crescente;
- ◆ Os valores investidos na manutenção e no suprimento de energia são mais elevados, ou seja, o custo operacional é maior que o da elétrica;
- ◆ Requerem intervenções constantes, como troca de óleo do motor, do reparo do “Rodagás” e de filtros, entre outras;
- ◆ Têm passivo ambiental constante (inúmeras trocas de óleo ao longo da vida útil do equipamento);
- ◆ Geram alto custo de hora trabalhada devido ao tipo de combustível usado, quando comparadas às máquinas elétricas, principalmente nas operações que envolvem três turnos;
- ◆ Necessitam de corredores maiores que 4.300 mm para empilhamento a 90°, além de mais espaço em ruas e corredores para manobra;
- ◆ Têm limitação de altura e tamanho, atuando com elevação máxima de 7 m;
- ◆ Não podem ser utilizadas em operações com alimentos, frigoríficos e laboratórios (risco de contaminação pela emissão de gases);
- ◆ Não recomendadas para operação em áreas internas devido ao barulho do motor de combustão interna;
- ◆ Exigem espaços de armazenagem maiores e, com isso, perdem muito em otimização dos espaços onde trabalham.

que diz respeito à proteção do meio ambiente e à ergonomia no trabalho", expõe.

Sobre o mercado mundial, Guilherme Gomes Martinez, da área de vendas WHE - Yale (Fone: 11 5521.8100), explica que ele pode ser dividido em 50% elétricas e 50% a combustão, tendo uma pequena variação positiva ou negativa, ano a ano. "No mercado brasileiro, os números divergem um pouco desta tendência mundial" (ver tabela).

Além disso, Martinez acredita que o apelo mundial pelo esforço na diminuição de emissões de gás carbônico, bem como o uso de alternativas limpas e renováveis, também será sentido nos mercado de empilhadeiras, gerando uma tendência de crescimento para o uso das elétricas e restringindo o uso das a combustão nas próximas décadas.

Gustavo Barbosa Coelho, gerente comercial da Movimenta MG (Fone: 31 3495.1486), também faz sua análise por este caminho. Ele conta que o mercado brasileiro sempre optou por equipamentos a combustão, uma vez que o investimento inicial é menor que o elétrico e são encontradas frotas de equipamentos抗igos (e baratos), o que permite a qualquer um adquiri-los. "Porém, no resto do mundo, a curva de vendas das elétricas ultrapassa a combustão e vem crescendo devido à preocupação com o meio ambiente, com uma fonte de energia renovável e com o custo operacional, não apenas investimento. Esta curva, em meados de 2001, esteve bem próxima de se cruzar no Brasil, seguindo as tendências internacionais, mas isto não ocorreu, hoje em dia se vende o dobro de máquinas a combustão do que elétricas", informa.



Adriana, da Still: no mercado europeu, a participação das máquinas elétricas é bem mais expressiva que no brasileiro

NÚMEROS DO MERCADO BRASILEIRO DE EMPILHADEIRAS

Ano	2006	%	2005	%	2004	%
Total	6751		8234		5870	
Elétricas	2347	34,77%	2809	34,11%	2231	38,01%
Combustão	4404	65,23%	5425	65,89%	3639	61,99%

*Os números de 2006 são de até outubro (Fonte: Yale)

DILUIÇÃO DE CUSTO DE EMPILHADEIRAS ELÉTRICAS E A COMBUSTÃO DE MESMA CAPACIDADE

	A Combustão	Elétricas
Custo inicial	R\$ 33.000,00	R\$ 35.000,00
Bateria		R\$ 23.000,00
Carregador		R\$ 4.500,00
Câmbio	R\$ 2,15	R\$ 2,15
Custo inicial total	R\$ 70.950,00	R\$ 102.750,00
Diferença do custo inicial		R\$ 31.800,00
Média de utilização de uma máquina - 5 anos	1.760	1.760
Consumo diário de cada máquina	R\$ 50,00	R\$ 13,70
Custo de 5 anos de combustível	R\$ 88.000,00	R\$ 24.112,00
Custo de aquisição mais combustível	R\$ 158.950,00	R\$ 126.862,00
Diferença do custo total	R\$ 32.088,00	

Observações:

1. Foi considerado o custo do P20 de R\$ 50,00.
2. Foi considerado o custo do kVA de R\$ 0,20.
3. O carregador consumirá 67 kVA para uma carga total.
4. Foi considerado que a máquina a combustão consumirá um P20 para operação em 8 horas e a máquina elétrica a carga de bateria completa.
5. Os valores acima poderão variar positiva ou negativamente, conforme operação ou máquina utilizada.
6. Foram desconsiderados valores de manutenção, peças e serviços durante este período.
7. Foram considerados os valores para máquina de 2.500 kg elétrica e a combustão (valores médios de mercado).

Fonte: Yale

Valdir Barbosa, consultor de vendas da Motiva Máquinas (Fone: 71 3281.9243), por sua vez, diz que através dos anos, e como consequência dos contínuos avanços tecnológicos, vem sendo constatado que as empilhadeiras elétricas têm conseguido importantes vantagens com relação às empilhadeiras a combustão, tanto no desempenho quanto na economia de operação e de manutenção. "Prova disto é que na maioria dos países industrializados, a frota de empilhadeiras é de 70% elétricas. No mercado brasileiro, a maioria é de empilhadeiras a combustão, mas na renovação desta frota estão sendo aplicados os modelos elétricos, ficando as a combustão apenas para movimentação de

materiais em locais externos, ou seja, no decorrer dos próximos anos a tendência será ter uma maior população de empilhadeiras elétricas.

Entretanto, para Adolpho Troccoli Filho, gerente regional de vendas e locação da Still, a tendência de mercado é que os dois tipos de equipamento ainda cresçam muito. "Havendo crescimento nos negócios, os armazéns ficam pequenos e, naturalmente, aparece a necessidade de melhor aproveitamento dos espaços, e como os equipamentos elétricos possuem estas características, têm a maior possibilidade de crescimento. Mas as empilhadeiras a combustão interna ainda são muito importantes para o funcionamento de um armazém."



Fagá, da Linde: a tendência por equipamentos elétricos ocorre pela não emissão de gases e outras vantagens

Realmente, de acordo com Nelson Magni Junior, gerente comercial da Retrak (Fone: 11 6431.6464), o segmento de empilhadeiras tem muito a crescer e, por consequência, crescerá a demanda de elétricas e a combustão. "Contudo, acreditamos que a tendência é o aumento da procura por máquinas elétricas devido à verticalização dos galpões para aproveitamento de espaço. Para fazer esta afirmação, consideramos a economia em relação ao equipamento movido a gás, ao ruído e poluição que ele ocasiona, entre outros", destaca.

Luis Humberto Ribeiro, diretor da Zeloso (Fone: 11 36946.6000), também concorda que as duas empilhadeiras têm tendência de aumento de vendas, pois o uso depende diretamente do

processo a ser empregado. "São indispensáveis para a movimentação de materiais", diz.

Mas, Antonio Augusto Pinheiro Zuccolotto, diretor de operações da Paletrans (Fone: 16 3951.9999), conta que quando se compara os dois modelos de máquinas, está-se comparando somente as empilhadeiras com contrapeso ou frontais, como são mais conhecidas. "A tendência de mercado é, sem dúvida nenhuma, uma migração para as máquinas elétricas, hoje muito pouco comercializadas no Brasil, se compararmos com a quantidade de equipamentos a combustão. Nos EUA, e principalmente na Europa, a estatística é totalmente contrária à do Brasil. Os motivos principais para a baixa quantidade utilizada no país são o alto custo de aquisição e as



Zuccolotto, da Paletrans: as máquinas elétricas são pouco utilizadas pelo alto custo de aquisição e as leis ambientais ainda relaxadas

marksell
Tecnologia que eleva

Plataformas Niveladoras de Docas

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

20 ANOS

111 4789 3690
www.marksell.com.br
MHS Equipamentos Hidráulicos LTDA.



As duas empilhadeiras têm tendência de aumento de vendas, pois o uso depende diretamente do processo a ser empregado

leis ambientais ainda relaxadas”, considera.

Carlos N. Makimoto, diretor da Aesa Empilhadeiras (Fone: 11 3488.1466), e Guilherme Antunes, gerente comercial da Commat Comércio de Máquinas (Fone: 21 3867.1723), também apontam para o crescimento do mercado de empilhadeiras elétricas.

Makimoto diz que a tendência de crescimento para as elétricas é de aproximadamente 10% ao ano. Antunes, por sua vez, considera que isso se deve à crescente verticalização de depósitos e melhor aproveitamento de espaço, “além de tornar a operação mais silenciosa, sem emissão de gases, ou seja, em harmonia com as questões ambientais, preocupação constante das grandes empresas”, acrescenta.

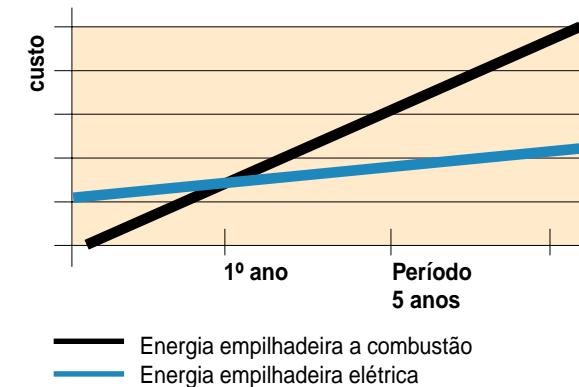
Paulo Henrique da Silva Silveira, supervisor de vendas da Makena Máquinas Equipamentos e Lubrificantes (Fone: 51 3373.1111), também atribui a forte tendência de aumento das vendas de máquinas elétricas aos novos investimentos em centros

de distribuição e fábricas onde se prioriza a diminuição dos espaços livres e o aumento da altura de estocagem. “Outro fator relevante nos próximos anos é a questão ambiental, pois cada vez mais aumentam as exigências dos órgãos ambientais quanto à poluição dentro das fábricas e depósitos”, diz.

Citando também a crescente preocupação com a questão ambiental, além das certificações (por exemplo, ISO), Italo Fagá, gerente comercial da Linde (Fone: 11 3604.4755), acredita que esta tendência pode gerar um interesse maior por equipamentos elétricos, justamente pela não emissão de gases e outras vantagens (*ver quadro*).

Na opinião de Jean Robson Baptista, do departamento comercial da Empicamp (Fone: 19 3289.3712), a principal tendência é a correta aplicação dos equipamentos, o que promoverá um aumento expressivo no percentual de equipamentos elétricos com relação aos equipamentos a combustão. “Há pouco tem-

CUSTOS DE ENERGIA



Fonte: Motiva Máquinas

po atrás, devido ao mau preparo/acompanhamento dos vendedores de equipamentos – somado à disponibilidade de mercado – colocava-se erroneamente equipamentos a combustão na maioria das aplicações que exigissem um equipamento de movimentação (por exemplo, no uso interno, com baixas capacidades, não havia preocupação com a diferença em área de operação dos equipamentos a combustão comparada

dos aos equipamentos elétricos). Hoje, além de profissionais mais bem preparados, há a maior disponibilidade de equipamentos que promovem a correta aplicação. Sendo assim, os elétricos garantem mais espaço no mercado”, declara. ●



O incremento na armazenagem verticalizada depende do aumento do uso de equipamentos elétricos até 12 m de altura

VANTAGENS E LIMITAÇÕES DAS EMPILHADEIRAS ELÉTRICAS

VANTAGENS

- ◆ Dispõem de uma grande variação de modelos para atender as mais diversas formas de armazenagem;
- ◆ Têm maior tempo de vida útil;
- ◆ São mais versáteis em formas, tamanhos, capacidades e alturas de elevação de cargas;
- ◆ Usam combustível limpo - energia elétrica -, não promovendo emissões e/ou resíduos;
- ◆ Utilizam fonte de energia renovável;
- ◆ Têm baixo custo ambiental (trocada da bateria após fim da vida útil – em torno de 1.500 ciclos);
- ◆ Possuem baixo custo da hora trabalhada devido ao tipo de fonte utilizada (energia elétrica);
- ◆ O investimento inicial em empilhadeiras elétricas é de maior valor, principalmente em razão das baterias, o que, numa analogia grosseira, permite dizer que antecipa a compra de combustível - todavia, quando colocados os dados de valores num fluxo de caixa de 5 anos, a vantagem das elétricas se mostra de forma incontestável (5 anos foram tomados como base porque esta é a vida média de uma bateria) - ver gráfico;
- ◆ Carregar uma bateria de empilhadeira é cerca de cinco vezes mais barato que um botijão de GLP;

- ◆ Têm curva de manutenção constante e de baixo custo;
- ◆ Trabalham com menos itens de manutenção;
- ◆ Possuem intervalos de intervenção maiores que 700 horas somente para verificação e limpeza (para máquinas com motores de corrente alternada);
- ◆ Menor corredor operacional (2,7 m nas máquinas retráteis e 1,7 m nas máquinas trilaterais);
- ◆ Elevam cargas de 1.500 kg a 9.000 mm de altura, aumentando a utilização cúbica, o que possibilita maior ganho de espaço na armazenagem;
- ◆ Maior altura de verticalização (até 11,5 m nas máquinas retráteis e 13,0 m nas máquinas trilaterais);
- ◆ Permitem verticalizar 100% de um armazém de 13.000 mm de pé direito com um corredor operacional de 2.900 mm com equipamentos standard;
- ◆ São ágeis e ocupam menor espaço na operação;
- ◆ São indicadas para a movimentação de produtos que não devem ser contaminados, como comestíveis, medicinais, etc.;
- ◆ Operam também em baixas temperaturas (câmaras frigoríficas);
- ◆ Trabalham dentro e fora dos armazéns, usando desde rodas de poliuretano até pneus superelásticos;
- ◆ Reduzem o custo de energia utilizada na refrigeração do local de operação;
- ◆ O sistema de transmissão e a ausência de vibrações tornam menos prováveis as possibilidades de falhas;
- ◆ Permitem o uso de recursos eletrônicos para performance, controle de operação e manutenção e controle do operador de acordo com perfil;
- ◆ Por integrarem um conjunto eletrônico, propiciam um controle total das operações e mais sensibilidade aos comandos solicitados, reduzindo consideravelmente riscos de acidentes, evitando danos materiais e, principalmente, físicos;
- ◆ Possuem parâmetros programáveis, trazendo mais conforto para o operador;
- ◆ Para elevação dos garfos não é necessária aceleração;
- ◆ Não têm pastilhas de freio, o freio é elétrico - tirou o pé do acelerador, a máquina pára;
- ◆ Não têm desgaste da transmissão, pois esta é controlada eletronicamente (máquinas de contrapeso);
- ◆ Contam com operação simplificada, sem a necessidade do pedal de aproximação das empilhadeiras a combustão;
- ◆ Têm maior facilidade de manobras, melhor precisão e não necessitam de condutor habilitado.

LIMITAÇÕES

- ◆ Necesitam de mão-de-obra qualificada para manutenção correta;
- ◆ Exigem operadores melhores preparados para manuseio de baterias tracionárias;
- ◆ O controle do ciclo de carga e descarga da bateria deve ser monitorado;
- ◆ Geram maior custo de aquisição em relação à máquina a combustão (30% mais caro), embora seja um ponto mal analisado no Brasil, já que, em menos de dois anos a economia de combustível viabiliza o preço de aquisição;
- ◆ Necesitam de um piso adequado às especificações do fabricante do equipamento - para as máquinas retráteis e patoladas que possuem rodagem de poliuretano, os pisos têm de ser nivelados e lisos, e no caso das empilhadeiras com pneu, trabalham até em pátios com paralelepípedo;
- ◆ Não suportam operações constantes em rampas acima de 20%;
- ◆ Não são adequadas para operações com cargas demasia-damente pesadas (acima de 5 t);
- ◆ Para um bom desempenho, precisam de um acompanhamento de frota detalhado e minucioso;
- ◆ São máquinas de uso específico, não podendo ser usada em várias operações a mesma máquina;
- ◆ Demandam espaço físico para baterias e carregadores;
- ◆ Apesar de menos intervenções técnicas, têm um custo maior nas peças;
- ◆ Possibilitam um menor raio de giro.

Obs.: As vantagens e as limitações dos dois tipos de máquinas foram apontadas pelos representantes das empresas entrevistadas.

Notícias

r á p i d a s

Wilson Vizeu assume o cargo de gerente geral da Linde no Brasil

Wilson Vizeu, com experiência de mais de 15 anos nas áreas comercial e administrativa em empresas nacionais e multinacionais, assumiu a gerência geral da Linde Empilhadeiras (Fone: 11 3604.4768). Suas metas principais são: dar continuidade à consolidação da marca Linde no Brasil, aumentar o foco na rede de distribuição e ampliar a participação no mercado de empilhadeiras a combustão. "Outras novidades previstas na empresa são: mudança para novas instalações, com 4.000 m² e nova área de treinamento, show room e de peças de reposição; investimentos na capacitação de técnicos e atendimento pós-vendas; e investimentos para reduzir tempo de resposta no fornecimento de peças de reposição com preços altamente competitivos", informa Vizeu.

ITS Consultoria fornece projetos e serviços logísticos

A ITS Consultoria (Fone: 11 5535.1093) é uma empresa provedora de projetos e serviços logísticos. Segundo Philipos Kokkinos, diretor da empresa, é utilizado o conceito de parceria com os clientes, criando soluções personalizadas e exclusivas, objetivando a melhor relação custo-benefício-satisfação. A empresa oferece: serviços de Gestão Operacional Logística (GOL), automação de CDs (WMS, coletores de dados, transportadores e sistemas automáticos) e consultoria de processos logísticos.

ESTOCAGEM

Começa a funcionar o novo CD da Masisa em São Paulo



Hillmann: O CD beneficia clientes nos estados da região Sudeste do País, principalmente

A mais nova notícia divulgada pela Masisa (Fone: 41 3219.1850), fabricante de painéis de madeira, é o começo das operações do

Centro de Distribuição em Barueri, na capital de São Paulo, inaugurado em 23 de novembro último. "Com uma área de 5 mil m², destinada à estocagem de 7 mil m³ de produtos, esse é hoje o maior CD da Masisa, e deverá trazer mais competitividade à empresa graças à redução de prazos de entrega, beneficiando principalmente clientes nos estados da região Sudeste do País", diz Jorge Hillmann, diretor geral da empresa no Brasil.

De acordo com Hillmann, entre as principais vantagens da nova estrutura de armazenagem e distribuição estão uma maior facilidade no acesso à malha rodoviária para esses estados e a possibilidade de fazer até 90% do transporte de mercadorias até o CD pelo modal ferroviário, que é sempre uma prioridade para a empresa. "A iniciativa em estabelecer esse novo Centro de Distribuição busca garantir um melhor atendimento ao cliente, aumentando ain-

da sua competitividade e fazendo uso do modal ferroviário", declara o diretor.

A Masisa Brasil custeou os cerca de quatro milhões de reais usados na reforma de um desvio férreo e na construção de 72 vagões carroçados para possibilitar a utilização do modal no trajeto entre sua fábrica de painéis, em Ponta Grossa, PR, e o novo CD.

O transporte ferroviário vem sendo utilizado pela empresa desde a entrada em operação de sua fábrica, em abril de 2001. Para atender à demanda da unidade, foi construído um ramal ferroviário com cinco quilômetros de extensão, ligando a fábrica ao seu terminal em Ponta Grossa. Por este terminal é escoada a produção e feito o recebimento de cerca de 60 mil toneladas de toras de madeira por mês, que entram na fábrica como insumo.

"O modal ferroviário é importante porque além de oferecer um

menor custo de transporte, seu uso permite uma redução do número de caminhões nas estradas, trazendo uma diminuição do risco de acidentes e do impacto sobre o meio ambiente", considera Hillmann.

Sobre logística reversa, o diretor revela que devido, principalmente, aos altos índices de qualidade conquistados, a empresa praticamente não tem devolução de produtos. "Na eventualidade de uma devolução, no entanto, ela seria feita pelo cliente para o CD, que encaminharia o produto de volta para a fábrica acompanhado pelo BRAT (Boletim de Reclamação e Assistência Técnica), registro oficial para conformidade com os parâmetros da ISO 9001", informa.

O CD em São Paulo torna-se o terceiro Centro de Distribuição da Masisa no Brasil, complementando a estrutura já existente, formada pelos centros de distribuição da empresa em Porto Alegre, RS, e no Recife, PE. ●

As maiores oportunidades de Comércio Exterior em um só lugar:

INTERMODAL SOUTH AMERICA 2007

24 a 26 de Abril

Transamérica Expo Center
São Paulo

Realização

GRUPO INTERMODAL

www.grupointermodal.com.br

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

Patrocínio da Feira

MARIMEX

TRM EXPRESS

TANKPOOL

correios

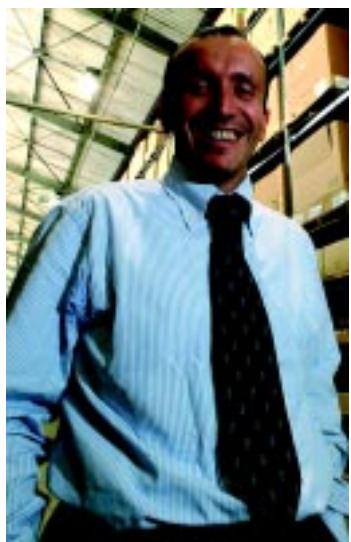
Oia Aérea Oficial

Veículo Oficial

Global

SUPPLY CHAIN

TNT muda razão social para Ceva Logistics



Chiellino: "queremos ser integrador de cadeia logística para dar ao cliente a solução inteira"

ATNT Logistics, empresa logística que opera exclusivamente por contrato, anunciou em dezembro último sua nova identidade corporativa e a mudança do nome para Ceva Logistics (Fone: 4072.6200).

De acordo com Giuseppe Chiellino, diretor geral da Ceva Logistics na América do Sul, já que a TNT decidiu mudar o foco de atuação, buscando a gestão de redes de distribuição – realizando atividades mais express e courier e menos logísticas – a Apollo Management, L.P., considerada uma das maiores empresas privadas de investimentos do mundo, acabou comprando a empresa e ampliou o serviço de operador logístico, focando na contralogística business, ou seja, no gerenciamento do Supply

Chain. "Queremos ser integrador de cadeia logística para dar ao cliente a solução inteira e gerenciar todas as informações da movimentação", declarou Chiellino.

O anúncio da finalização do processo de venda da divisão Logística da TNT para a Apollo Management foi feito no dia 6 de novembro último e a venda foi anunciada em 23 de agosto de 2006. Em 29 de setembro do mesmo ano os acionistas aprovaram a transação e em 24 de outubro a Comissão europeia aprovou a venda por meio do Orgão Regulatório da UE. O valor total desta transação foi de 1.480 milhões de euros, sem considerar o dinheiro em caixa e livre de dívidas, do qual serão recebidos 15 milhões de euros sob a forma de uma participação em ações na nova empresa de 5%.

DESTAQUES

Um ponto importante salientado por Chiellino na Ceva foi a formação dos funcionários. "Em busca de excelência operacional foram realizados vários treinamentos internos e externos para formar líderes em gestão logística", disse.

Os principais focos de atuação da empresa são os segmentos automobilístico, industrial, de pneus e high-tech, além de atender, também, ao setor de fast moving consumer goods (FMCG) e de mídia impressa.

A respeito das dificuldades originadas pela troca da identidade, o diretor avalia que elas já passaram: "estamos saindo do pitstop". Prova disto foi a geração de três importantes negócios

em 2006: com a Companhia Vale do Rio Doce - CVRD, realizando a entrega de peças de reposição da malha ferroviária sul; com a General Motors, auxiliando na revolução da logística automotiva no Brasil; e com a Infoglobo, distribuindo jornais. "Nosso objetivo é crescer acima do PIB do país", declarou Chiellino.

**LOGOMARCA**

Segundo Dave Kulik, CEO da nova empresa, o nome representa o teorema de Ceva, que é o ponto de união entre os lados de um triângulo, símbolo incorporado na nova identidade. "O triângulo é o elo de ligação entre os três pilares da nossa estratégia: inovação, colaboração e próatividade", explicou.

Por sua vez, Chiellino destacou: "o símbolo representa a essência da cadeia de suprimentos e a excelência da Ceva em conectar os três atores principais do negócio: clientes, funcionários e fornecedores. Assim como o triângulo, a cor bordô representa a sofisticação de nossas operações, além da paixão e do know-how que buscamos transmitir para o mercado". ●



Kulik: o nome representa o teorema de Ceva, que é o ponto de união entre os lados de um triângulo

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

CHAVE FRENTE RÉ

CURTIS



AMEISE

TOYOTA



L.A COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA -ME
TEL: (XX011)4655-4470 FAX:(XX011)4655-2808
RUA RIO DE JANEIRO Nº118 CEP07400-000 ARUÁ SÃO PAULO SP
LA A INOVAÇÃO A SERVIÇO DA QUALIDADE
LACOMERCIOESERVICOS@SUPERIG.COM.BR
WWW.LACONECTORES.COM.BR

acesse: www.easytec.ind.br

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



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



Fones: (21) 2683.2483 / 2683.1862

easytec@easytec.ind.br

Desenvolvemos projetos, consulte-nos. Atendimento diferenciado.

Notícias

r á p i d a s

Vimarthi produz equipamentos para movimentação e automação industrial

A nova empresa Vimarthi (Fone: 11 8259.5506) atua no segmento de movimentação e automação industrial. Produz equipamentos como transportadores de roletes, de correias, de correntes e de cavacos, separadores, elevadores industriais, sistemas de transferência e equipamentos especiais com projetos voltados às necessidades dos clientes. Atua, também, no segmento de manutenção industrial para equipamentos e linhas de montagem.

Linpac Pisani lança contentores para a linha industrial

Para complementar a sua linha de contentores para a linha industrial, a Linpac Pisani (Fone: 54 2101.8700) lançou dois modelos: o CN6408, com capacidade de 13 litros, para o transporte de peças maiores; e o CN2158, com capacidade de 1,5 litro, para transporte de pequenos componentes. Segundo Ivanir Duarte Alves, do departamento de marketing da empresa, estas caixas são usadas no transporte de componentes automotivos e peças em geral, racionalizando o manuseio, transporte e a armazenagem dentro da cadeia logística. "Dentre as vantagens, destacam-se o contorno interno e o fundo totalmente liso, o que facilita carga/descarga automatizada do conteúdo e movimentação em esteiras. Também possuem local para o cartão de identificação e permitem a colocação de lacre quando utilizadas com tampa. Além disso, garantem ótimo aproveitamento das unidades de carga devido à estrutura modular e à possibilidade de paletização", completa.

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

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



JUNTE-SE A NÓS

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

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

AM- TRACIONÁRIA (REP/SA): (92) 3625-3645. **BA- MOVITECH** (REP/SA): (71) 3394-1363 / **TOLENTINO** (SA): (71) 3351-7611. **CE/PI/MA- EUROTEC** (REP/SA): (85) 3275-6464. **MT- MOVIMINAS** (REP/SA): (65) 3682-8570. **GO/TO- MOVIMINAS** (REP/SA): (62) 3597-2575 / (62) 3313-7476 (ANÁPOLIS). **MG- MÓVIMENTA MG** (REP/SA): (31) 3495-1486. **MG-UBERLÂNDIA/MS/RO/AC- MÓVIMINAS** (REP/SA): (34) 3232-1410. **PR- TRIPLEX** (REP/SA): (41) 3278-4968. **PA- DELTA MÁQUINAS** (REP/SA): (91) 3245-8845. **PE/AL/PB/RN- TOLENTINO** (REP/SA): (81) 3441-5629. **RJ/CAPITAL- F&F** (REP): (21) 3882-3943 / **EVEAM** (SA): (21) 3882-3943. **RJ/VALE DO PARAÍBA- IRMÃOS MARTINI** (SA): (24) 3323-2885. **DF- MOVIMINAS** (REP/SA): (61) 3356-3733. **RS- REQUIPEL** (REP): (51) 3337-8577 / **EMPILHA SUL** (SA): (51) 3337-8577. **SC/LESTE- EMPITEC** (REP/SA): (47) 3337-6340. **SC/OESTE- REQUIMAQ** (REP/SA): (49) 3323-8797. **ES- NOVAMAQ**: (27) 3326-0060. **SP/CAPITAL- STILL SERVICE** (SA): (11) 4066-8146 / **RETRAK** (REP): (11) 6431-6464 / **COLD WORK** (SA): (11) 6954-4260. / **MOVELEV** (SA): (11) 6421-4545 / **LOGITÉCNICA** (REP): (11) 6647-7707. / **LOGIX** (REP): (11) 6407-6505 / **MOVISEL** (REP): (11) 4177-3345. **SP/INTERIOR- STILL SERVICE** (SA): (11) 4066-8146 / **MOVELEV VALE** (REP/SA): (12) 3655-1513 / **MARCAMP** (REP/SA): (19) 3772-3333. **ARGENTINA- AG ZIMSA** S.A.: +54 (11) 4745-8400. **URUGUAY- ESSEN LTDA.**: +59 (82) 901-0305. **CHILE- KREIS** S.A.: +56 (2) 854-2165

100.

MICRO, PEQUENAS E MÉDIAS
ESTA É A NOVA MARCA



AGENTES FINANCEIROS:
BANCO DO BRASIL, CAIXA ECONÔMICA FEDERAL E BRADESCO

APOIO:
SEBRAE



Ministério do
Desenvolvimento, Indústria
e Comércio Exterior



000

EMPRESAS BENEFICIADAS. DO CARTÃO BNDES.

O BNDES fechou o ano de 2006 com chave de ouro. Foi entregue o cartão de nº 100 mil. Uma conquista que mostra que o BNDES está sempre empenhado em facilitar o crédito para quem é responsável por 60% dos empregos criados no Brasil. Solicite o seu cartão. Com os incentivos do BNDES você também vai crescer.

- **Juros de 1,07% a.m. em janeiro;**
- Crédito de até 250 mil reais em máquinas, equipamentos, veículos cadastrados e bens de produção;
- Até 36 prestações fixas e iguais;
- Mais de 44 mil produtos cadastrados.

Peça já o seu pelo site www.cartao.bnades.gov.br



Saturnia na liderança do mercado de baterias



em baterias tracionárias. Outra é aumentar a base de representantes no mercado da América do Sul como um todo. "Iremos formar parcerias de longo prazo com os principais fabricantes e locadores de empilhadeiras, como a que efetivamos com a Cen Equipamentos, estabelecendo exclusividade de fornecimento de baterias para o ano de 2007", explica Mendes.

"A decisão de fecharmos contrato com a Saturnia foi por sua estrutura ser a maior do segmento na América Latina e a marca possuir a melhor tecnologia empregada. Com isso, teremos prazos e preços especiais para atender os nossos clientes", declara, por sua vez, Paulo Roberto Castelle, diretor-presidente da Cen Equipamentos.

Já para Brozinga, "a importância desta parceria é agregar valor aos nossos produtos e disponibilizar o que há de melhor no mercado aos nossos parceiros. A Cen Equipamentos e a Saturnia formam uma parceria de resultados extremamente positivos".

E, para atingir este objetivo, várias metas foram estabelecidas, conforme Álvaro Martinez Mendes, diretor de Vendas e Marketing, e Wagner Antonio Brozinga, gerente nacional de Vendas de Baterias Tracionárias da Saturnia, empresa que está no mercado há mais de 80 anos.

A primeira é atingir um market share mínimo de 45%

Ainda como metas para 2007, a Saturnia prevê o desenvolvimento de novos produtos e o lançamento de baterias para atingir novos nichos de mercado.

"Consideramos três importantes pontos em nossa atuação: fornecimento de produtos compatíveis com o mercado e com as necessidades do cliente, serviços com excelência no pré e pós-venda e responsabilidade ambiental", explica Baptista.

No caso da pré-venda, a empresa executa um trabalho de consultoria considerado fundamental, mostrando as vantagens e as desvantagens de cada possível solução técnica. Já no pós-venda, a Saturnia verifica, por amostragem, o estado das baterias dos clientes e oferece treinamentos de manutenção e operação, fornecendo, ainda, apoio na especificação de sala de baterias. "É preciso muito

cuidado na manutenção das baterias. O ideal é que ela seja feita pelo próprio fabricante", destaca Brozinga, lembrando que há casos de empresas que assumem a manutenção dos equipamentos e, por desconhecimento, podem comprometer o correto funcionamento das baterias, reduzindo sua vida útil e desperdiçando milhares de Reais em investimento.



EXPERTISE

A Saturnia mantém sua moderna fábrica em Sorocaba, interior do Estado de São Paulo, com produção flexível e capacidade para até 10 milhões de Ah/mês. "É uma capacidade grande, considerando o mercado nacional de baterias. Para se ter uma idéia, em 2005 foram comercializados, no Brasil, 156 milhões de Ah, sem considerar as baterias importadas", diz o diretor-presidente.

Acerca da extensa linha de produtos da empresa, a Saturnia é uma das únicas no mercado mundial a fabricar



baterias para propulsão de submarinos. Segundo Mendes, existem poucas empresas no mundo, entre elas a Saturnia, capacitadas com esta tecnologia. "A Saturnia fabricou, até hoje, um total de 21 baterias de submarino, sendo que todos os submarinos em atividade da Marinha do Brasil utilizam baterias Saturnia". Tais baterias possuem diversas semelhanças construtivas com as tracionárias. "Com peso superior a 250 toneladas e vida útil média superior a 8 anos, estas baterias são a única fonte de energia para propulsão e alimentação dos diversos sistemas existentes a bordo do submarino quando este se encontra submerso. A vida dos tripulantes e a integridade da embarcação dependem diretamente do perfeito funcionamento das

baterias fornecidas pela Saturnia", explica Mendes. "Toda a tecnologia empregada no desenvolvimento e construção destas baterias é repassada aos demais produtos da Saturnia", completa.

A Saturnia também produz baterias estacionárias reguladas por válvula nos tipo AGM e GEL. "Elas requerem mínima manutenção e não necessitam de reabastecimento de água durante toda sua vida útil", diz Baptista.

A empresa disponibiliza, também, baterias estacionárias do tipo ventiladas. "Essas baterias operam com reduzida perda de água, permitindo que o intervalo de reposição seja superior a dois anos", diz Mendes.

Entre as principais aplicações estão centrais telefônicas, estações rádio base, repetidoras de microondas, usinas hidroelétricas e nucleares, distribuidoras de energia elétrica, aeroportos, hospitais, sistemas no-break (UPS), sinalização marítima, painéis solares, plataformas petrolíferas, ferrovias e metrôs.

Já as baterias tracionárias, marcas Saturnia e C&D, têm capacidades de 116 a 1.650 AhC₈ e tensão de 12 a 80 V. "A Saturnia foi pioneira na introdução de baterias com sistema de agito de eletrólito em parceria com a Still. Em 2000, fornecemos 90 unidades destas baterias para a Volkswagen, usadas na linha de produção do Pólo, que estão em operação até hoje", informa Brozinga.

Segundo ele, entre as vantagens deste tipo de bateria estão: menor tempo de recarga e menor temperatura da bateria durante o processo de recarga, o que aumenta a vida útil e reduz o fator de recarga (1,05 contra 1,20 das



Vista aérea da Fábrica de Sorocaba

baterias sem este sistema), o que se traduz em economia de energia. "Mas o principal benefício deste sistema é a redução do investimento, já que com duas baterias (em vez de três) é possível trabalhar ciclos de 24 horas. Esta redução ocorre tanto no investimento em baterias como na redução da área destinada à sala de recarga", completa o diretor de Vendas e Marketing.

Ele lembra também que a Saturnia é homologada por todos os fabricantes de empilhadeiras. "A bateria serve de lastro para as empilhadeiras e deve atender o conjunto de componentes da máquina. A

homologação do fabricante indica que ele possui os desenhos e características das empilhadeiras, que é o caso da Saturnia. Quando você compra baterias Saturnia, tem certeza que está comprando um produto tecnicamente adequado às suas necessidades e que segue os padrões dos fabricantes das empilhadeiras", explica.

Brozinga informa, ainda, que a empresa efetua locação de baterias tracionárias há mais de 12 anos e conta com cerca de 800 unidades locadas. "Realizamos a locação de baterias com manutenção em campo".

"CONSIDERAMOS TRÊS IMPORTANTES PONTOS EM NOSSA ATUAÇÃO: FORNECIMENTO DE PRODUTOS COMPATÍVEIS COM O MERCADO E COM AS NECESSIDADES DO CLIENTE, SERVIÇOS COM EXCELÊNCIA NO PRÉ E PÓS-VENDA E RESPONSABILIDADE AMBIENTAL"

RESPONSABILIDADE AMBIENTAL

A empresa atende às normas ambientais e de descarte de baterias, sendo pioneira no desenvolvimento sustentável. "Colocamo-nos à disposição dos clientes para o recolhimento das baterias usadas, de acordo com a Resolução Conama nº 257-30, de 30 de junho de 1999", diz Baptista.

O diretor-presidente finaliza falando sobre a ALTM, grupo que controla atualmente a Saturnia.

"A ALTM é um grupo voltado para a prestação de serviços e administração de empresas. Presta serviços para as principais concessionárias de energia elétrica e de telecomunicações, além de grandes empresas como CSN, CVRD e Petrobras". Na área de gestão empresarial, a ALTM administra, atualmente, 32 empresas, entre elas as Usinas Itamarati. ■

Fone: (15 3235.8000).

LOGÍSTICA PORTUÁRIA

PORTOS: MOVIMENTAÇÃO EM ALTA, INCENTIVOS EM BAIXA

APESAR DO AUMENTO GERAL DE QUASE 5% NA MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS, O GOVERNO PRECISA DESTINAR VERBAS PARA MELHORAR A INFRA-ESTRUTURA E INCENTIVAR AÇÕES BENÉFICAS PARA O SETOR.

M m movimentação, no ano passado, os 35 portos brasileiros conquistaram um recorde histórico: foram ultrapassados 682 milhões de toneladas movimentadas pelos terminais privados e públicos. Em 2005, o número chegou a 649 milhões de toneladas em mercadorias, o que representou um crescimento de aproximadamente 5%.

De acordo com o superintendente de Portos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, Celso Quintanilha, os principais responsáveis por esse incremento foram o aumento nas exportações e a melhoria da capacidade gerencial dos principais portos do país.

A movimentação nos portos do Nordeste acumula incremento, de janeiro a novembro de 2006, de 9%. O volume passou de 91,1 milhões de toneladas em 2005 para 98,9 milhões no ano passado. Já em Itajaí, SC, o crescimento foi de 4% em movimentação. No acumulado até novembro de 2006, foram movimentadas 6,2 milhões de toneladas.

Apesar do crescimento nas movimentações, ainda há questões de falta de investimentos em infra-estrutura e modernização. Conforme aponta Quintanilha, o Porto de Santos, SP, por exemplo, que em 2006 registrou movimentação de 70 milhões de

toneladas, poderia chegar a 110 milhões, se não fossem os problemas de acesso ao porto que o fazem trabalhar, atualmente, no limite.

Além disso, a criação da Antaq também tem causado insatisfação aos empresários do setor, e, segundo Quintanilha, parte da culpa por esse clima é das regras que foram criadas pela Agência. "Como a lei de privatização dos serviços portuários foi criada bem antes da Agência reguladora, criou-se um fator de instabilidade. Quando a regulamentação veio, causou estranheza", revela.

Entretanto, a criação da Antaq em 2002 trouxe estabilidade e regras claras ao setor, explica o superintendente. "A Antaq está aberta ao diálogo com os empresários. Nossa função é atender aos interesses de todos os interessados: empresários, governo e usuários", diz.

Ainda falando em problemas, papelada em excesso, mudanças de regras para cada localidade, grande tempo de espera dos navios para atracar nos portos, falta de dragagem e precariedade no acesso terrestre são os principais entraves enfrentados por quem utiliza os portos brasileiros, conforme Pesquisa Aquaviária da Confederação Nacional de Transporte – CNT. Segundo ela, 76,7% dos empresários entrevistados consideram a burocracia um problema grave para o setor.

"Não podemos apontar hoje um porto brasileiro que tenha condições de competitividade com os grandes portos do mundo inteiro. Infelizmente, a tecnologia do mundo não está disponível para o mercado brasileiro", aponta Meton Soares, vice-presidente de Transporte Aquaviário da CNT.

AS PROPOSTAS DO GOVERNO

São três os preceitos básicos que a política portuária do segundo mandato do presidente Luiz Ignácio Lula da Silva deverá seguir: garantia da dragagem de manutenção, melhoria dos acessos terrestres e mudança no modelo de gestão das companhias docas. A informação é de Paulo de Tarso Carneiro, diretor do Departamento de Programas de Transportes Aquaviários do



mundo

Ministério dos Transportes.

Segundo Carneiro, o governo já sinalizou o peso que irá dar ao setor ao enviar a proposta orçamentária para 2007: R\$ 8,5 bilhões. "A maior parte é para investimentos e os portos têm sido prioridade", afirma.

Embora não soube precisar quanto será destacado para cada complexo, o diretor garante que Santos terá destaque, pois há necessidade de um novo modelo de dragagem, de um novo modelo de qualificação dos servidores, diz.

Sobre o serviço de manutenção dos acessos marítimos dos portos, o Ministério estuda alterações no prazo padrão dos contratos, de um para cinco anos. Para a União, o objetivo é diminuir os custos do trabalho de retirada da lama e aumentar a eficiência.

Sobre acessos terrestres, o projeto das avenidas perimetrais é a principal estratégia do governo para melhorar o acesso das cargas aos terminais (como a Avenida Perimetral da Margem Direita do Porto de Santos). As novas pistas vão criar corredores expressos e reduzir o número de cruzamentos das linhas ferreas com as pistas de caminhões, principal motivo dos congestionamentos que constantemente prejudicam o tráfego do complexo portuário.

A respeito das docas, Carneiro afirma que o desafio é que sejam empresas administradas pelo poder público com critérios de mercado. Para o diretor, o principal acerto no setor portuário do primeiro mandato de Lula foi a criação do "Agenda Portos", programa que lista as ações mais emergentes a serem adotadas (como a dragagem). O erro foi a rapidez com que se editou uma medida provisória para que os complexos portuários se adequassem às normas do ISPS Code, lei internacional contra ataques terroristas, considera.

A seguir, seis importantes portos do país apontam realizações de



**Movimentação de carga,
é um problema
muito antigo.
Seja qual for sua
necessidade a Linde
tem o equipamento
que você precisa.**

FABRICADA
NO BRASIL



A Linde é reconhecida mundialmente como o melhor fabricante de equipamentos para movimentação de cargas. O design moderno de seus equipamentos, qualidade, alta tecnologia, ergonomia, segurança e funcionalidade são refletidos em benefícios na operação e alta produtividade.

A eletrônica moderna e o sistema único de transmissão hidrostática otimizam os recursos do equipamento e aumentam a durabilidade do equipamento, garantindo maior retorno sobre o investimento e melhor valor de revenda.

Linde Material Handling - Tecnologia com L de líder.

Linde Material Handling

Linde

Representantes:

AM/Manaus - Rollis: (92) 3624-2531

BA/Camaçari - All Parts: (71) 3622-1148/7172/1447

CE/Fortaleza - Vertical: (85) 3295-4755/1174

DF/Brasília - Emp. Santana: (61) 3362-0827

ES/Serra - Empilhavix: (27) 3318-1776

GO/Goiânia - Emp. Santana: (62) 3297-3001

MG/Belo Horizonte - Metal Parts: (31) 3362-4855

PR/Curitiba - Remocarga: (41) 3284-3238/6992

PE/Recife - Agemar: (81) 4009-7070

PE/Cabo - Seimaq: (81) 3524-5437/5917

RJ/Rio de Janeiro - Fimatec: (21) 3284-7000/7001/7002

RS/Campo Bom - Retro: (51) 3598-2010/3598-2268

SC/Jaraguá do Sul - Coelho Equip.: (47) 3371-8141

SC/Itajaí - Maqcen: (47) 3348-9333

SP/Ajudos - JM Lubrificantes: (14) 3262-1130/3264-8823

SP/Campinas - Empicamp: (19) 3289-6557

SP/Capital - Linde Empilhadeiras: (11) 3604-4755

SP/Santos - Poitomaq: (13) 3235-6704

SP/S. J. do Rio Preto - RS: (17) 3227-8188

SP/Sorocaba/Valinhos - Cam System: (19) 3849-7606

SP/Votuporanga - Votuvert: (17) 3421-1104/3422-1464

Linde Empilhadeiras

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

Multimoda

2006 e projetos para 2007, além de revelarem o que esperam do Governo Federal para melhorar o segmento, juntamente com os problemas e soluções encontrados.

PORTO DO RIO GRANDE: RECORDE EM VOLUME DE CARGAS

De acordo com o número da movimentação do Porto do Rio Grande (Fone: 53 3231.1023), no ano de 2006 foi batido o volume recorde de cargas. Foram registradas 22.306.970 toneladas, bem maior que o valor de 2005, que chegou a 18.019.396, representando um crescimento de 23,8%. A exportação foi a grande responsável pelo incremento nas operações do porto gaúcho.

Segundo o superintendente do Porto do Rio Grande, Vidal Áureo Mendonça,

as previsões já indicam que 2007 será melhor que o ano passado, visto que a safra deverá ser maior do que a de 2006. "Esperamos que este ano o Porto do Rio Grande incremente ainda mais suas operações e bata novos recordes", salienta.

Em relação aos portos brasileiros no geral, Mendonça diz que se encontram numa situação preocupante, sendo necessário realizar um diagnóstico de prioridades de cada porto e destinar recursos a eles, criando um "plano diretor de melhoria de condições da infra-estrutura hidroportuária do Brasil", destaca.

Para ele, é imprescindível que o Governo Federal realize fortes investimentos para resolver problemas de infra-estrutura, como: a realização de dragagens, tanto de aprofundamento como de manu-

tenção de calado, garantindo segurança à navegação; a solução dos gargalos portuários, melhorando as condições dos modais rodoviário, hidroviário e ferroviário; e forte atuação na preservação de áreas disponíveis para a expansão portuária e na regularização dos terrenos ocupados.

"Além disso, para 2007 é necessário que se faça um diagnóstico dos gargalos operacionais que elevam os custos no porto e do porto. Dessa forma, reduziríamos os custos e colocaríamos os portos brasileiros em nível de competição internacional. Com a execução dessas medidas, com certeza, o futuro dos portos brasileiros seria de êxito, garantindo eficiência e credibilidade no mercado exterior, além de aumento nas operações envolvendo as importações e exportações brasileiras", expõe.



PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA: AUMENTO DE MAIS DE 7% EM MOVIMENTAÇÃO

Os Portos do Paraná bateram mais um recorde na movimentação de mercadorias em 2006. A Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - Appa (Fone: 41 3420.1100), fechou o ano com um aumento de 7,86% em relação a 2005, movimentando 32,56 milhões de toneladas, contra 30,18 em 2005.

A expectativa para 2007 é atingir mais um recorde histórico de movimentação, prevista em 35 milhões de toneladas, e uma receita cambial de US\$ 11 bilhões. De acordo com o economista Daniel Lúcio Oliveira de Souza, chefe do Departamento de Planejamento da Appa, estes números refletem a boa performance do agronegócio nacional, a entrada em operação do terminal público de álcool e a exportação de veículos que retomará níveis já atingidos em 2005.

Sobre o avanço do setor portuário, o superintendente da Appa, Eduardo Requião, afirma que a falta de uma logística integrada e de rotas marítimas engessam o crescimento do portos brasileiros. "Enquanto vemos portos do mundo com soluções integradas em logística, o Brasil ainda vive o caos dos portos estrangulados pela falta de alternativas de acesso aos modais", aponta.

Quanto à insuficiência de rotas comerciais, para ele, elas limitam os portos a uma cadeia viciada, fazendo com que o crescimento das negociações entre os continentes permaneça estático e refém de interesses que excluem a América Latina dos percursos marítimos mais viáveis e comercialmente mais atrativos. "Junto com isso, a falta de cargas também impede o surgimento de novas rotas com os portos brasileiros", adiciona.

Já em relação à falta de rotas comerciais, o superintendente acredita que somente com a reunião de esforços é possível identificar novas oportunidades de negócios. "Administrações portuárias, exportadores, importadores, armadores, trabalhadores, enfim, toda a comunidade portuária unida tem condições de ampliar a presença de na-



Incremento deveu-se à melhoria da capacidade gerencial

vios e mercadorias no cais dos portos em função de uma necessidade coletiva", salienta.

Em se tratando de incentivo ao uso dos portos brasileiros, Requião avalia que junto a esta questão devem estar a implementação de políticas públicas e privadas para melhorar a cadeia produtiva, os sistemas de transportes rodoviário e ferroviário, com a abertura de novas ligações entre o interior e os portos, além da atração de novos clientes nacionais e internacionais para escoamento de produtos que estão reprimidos por falta de alternativas logística ou de volumes suficientes para justificar a abertura de novas rotas marítimas.

Sobre 2007, as perspectivas estão baseadas em projetos que melhorarão as possibilidades de crescimento dentro do porto, como a construção de novos terminais e atração de novos negócios.

"Vamos continuar investindo, assim como nos últimos quatro anos, quando aplicamos R\$ 150 milhões em obras nos portos paranaenses. Acreditamos que só com injeção maciça de recursos – e temos dinheiro em caixa para isso – poderemos manter a transformação que estamos fazendo e dedicar aos usuários do porto alternativas públicas e eficientes", conta.

Contando com o Governo Federal, Requião diz que para os próximos anos é esperado que a União invista nos portos do Paraná. Segundo ele, alguns projetos de infra-estrutura atrelavam recursos estaduais e federais, mas apenas a Appa assumiu a responsabilidade, ao contrário do que foi observado em outros portos, onde a União depositou seus investimentos.

"Para 2007, esperamos que a União mostre-se capaz não apenas de cobrar melhorias, mas também de promover oportunidades para que elas aconteçam, tanto nos portos do Paraná quanto nos demais portos brasileiros", alfineta.

**PORTO DE SANTOS:
IMPORTANTES
VITÓRIAS**

Segundo a Assessoria de Comunicação Social da Companhia Docas do Estado de São Paulo—CODESP (Fone: 13 3234.7000), que administra o Porto de Santos, 2006 foi um ano de importantes vitórias nas áreas de infra-estrutura, desenvolvimento, social e ambiental. Foram identificadas demandas na logística do Porto de Santos, deflagradas iniciativas para planejamento e metas, assinados contratos para realização de obras prioritárias, aplicados investimentos privados da ordem de R\$ 604 milhões, bem como capacitação e certificação de funcionários. Essas ações terão continuidade em 2007.

“Nossos esforços, em conjunto com o Governo Federal, para viabilizar a avenida Perimetral da margem direita, hoje o principal projeto de infra-estrutura portuária do País, restabelecer as profundidades de projeto do porto, garantindo nesse processo a qualidade ambiental, e viabilizar o início das obras do Terminal para Granéis de Guarujá (TGG/TERMAG) trarão, sem dúvida, retornos significativos para o Porto de Santos, alavancando o potencial de expansão de movimentação física do Porto de Santos, estimado em até 110 milhões de toneladas”, diz o diretor-presidente, José Carlos Mello Rego.

Já o destaque para o diretor de infra-estrutura e serviços, Arnaldo Barreto, está no Comitê de Logística do porto. “O fluxo de veículos no porto ganhou um novo ritmo a partir da formação do Comitê de Logística do Porto de Santos, que, durante reuniões quinzenais, discute e dá o devido encaminhamento aos problemas decorrentes da atividade portuária colocados pelos diversos agentes intervenientes”.

Ainda no sentido de aprimorar os processos operacionais, foi desenvolvido o Projeto de Gestão Integrada, que envolveu a elaboração de módulo WEB de disponibilização

UM É BOM,

DOIS É BOM DEMAIS!



TOP Log MARCAS LÍDERES
PALETE DE MADEIRA 2006



TOP Log MARCAS LÍDERES
LOCAÇÃO DE PALETES 2006

TOP LOG 2006 EM DUAS CATEGORIAS: PALETES DE MADEIRAS E LOCAÇÃO DE PALETES.

TOP LOG 2006, MATRA EM DOBRO.

Funcionários, parceiros, clientes.

A Matra agradece a todos que participaram dessa conquista.

A história Matra está nas pessoas que fazem parte dela.

Juntos em 2007, vamos continuar o sucesso dessa história.



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



Venda, manutenção e locação de paletes.

de dados da Supervia Eletrônica de Dados às autoridades; o sistema de Circuito Fechado de TV para monitoramento e controle de trânsito e balanças; o Projeto do Centro de Controle de Operações e de Logística (CECOL); o sistema de fiscalização móvel; e a especificação de sistema de automação e controle da movimentação de veículos.

Quanto ao acesso aquaviário, a dragagem do canal de acesso ao porto, bacias de evolução e berços de atracação vêm tendo continuidade.

De acordo com Barreto, a estimativa é de que "95% dos trabalhos já estejam executados, só não foram concluídos devido às restrições impostas pela Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo - SMA, que limitou o descarte de sedimentos a um volume de 300 mil metros cúbicos mensais".

Outros projetos realizados em 2006 envolveram a construção das instalações para abrigar o laboratório do Setor de Vigilância Fitossanitária do Ministério da Agricultura. Para 2007, os projetos são: reforma do armazém 4, destinado a abrigar o "Despacha Rápido", que reunirá diversos órgãos públicos, objetivando agilizar os trâmites no porto; recuperação do cais dos armazéns 22/23 e das pontes rodoviárias e ferroviárias do porto.

Sobre movimentação de cargas, o porto de Santos encerrou 2006 com um total aproximado de 75,2 milhões de toneladas de cargas movimentadas, um incremento da ordem de 4,6% sobre 2005.

O total previsto para 2007 é de 78,809 milhões de toneladas, um incremento de 4,8% acima de 2006. As projeções foram embasadas nas informações dos terminais instalados no Porto de Santos e na análise do comportamento histórico da movimentação de cargas e perspectivas de mercado.



PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL: IMPORTAÇÕES CRESCEM

A redução no crescimento da exportação de granéis sólidos no Porto de São Francisco do Sul (Fone: 47 3471.1295) – que evoluiu apenas 7,5% no comparativo entre 2006 e 2005, contra 34% verificado entre 2005 e 2004 – responde por movimentações de cargas iguais em 2005 e 2006, em torno de 8 milhões de toneladas.

Queda significativa foi igualmente registrada na exportação de granéis sólidos que totalizou, em 2006, cerca de 204 mil toneladas contra, aproximadamente, 493 mil toneladas em 2005, representando declínio de 59%.

Já as importações – cabotagem e longo curso – cresceram, em 2006, 18% em comparação a 2005, com destaque para as importações de longo curso que apresentaram, isoladamente, incremento de 35%.

Em 2006, as importações, cerca de 1,869 milhões de toneladas, representaram 23,6% da movimentação global de cargas do Porto de São Francisco do Sul. As exportações somaram cerca de 6,038 milhões de toneladas, equivalentes a 76,4%.

A movimentação de contêineres (TEUs), importação + exportação, em 2006, apresentou redução de 1% quando comparada com a de 2005. Isoladamente, houve incremento de 7% nos contêineres de importação (TEUs). Quando apreciada em tonelagem, a movimentação de contêineres em 2006 permaneceu idêntica à de 2005.

O total, em movimentação de contêineres foi de, aproximadamente, 2,5 milhões de toneladas divididas em: importação, 14,5%; exportação, 76,4%; vazios descarregados, 8,6%; e vazios embarcados, 0,5%.

Sobre os maiores problemas em termos de portos no país, Paulo César Cortês Corsi, presidente do Porto de São Francisco do Sul, cita falta de investimentos em infra-estrutura, cais, retroárea, acessos rodoviários e equipamentos. A solução, segundo ele, estaria no amplo programa de eliminação dos gargalos na infra-estrutura.

Para incentivar o uso dos portos no Brasil, Corsi acredita ser necessário oferecer produtividade crescente e custos menores de operação. Além de que o Governo Federal intensifique os investimentos prioritários nos portos. Sobre investimentos, a Administração do Porto de São Francisco do Sul - APSFS definiu um novo elenco de obras para o Porto, com investimento total de R\$ 81 milhões, encaminhado ao Ministério dos Transportes para integrar a proposta do Portfólio de Investimentos Prioritários para o período 2005/2009, a ser encaminhada ao Presidente da República.

As novas intervenções no porto franciscense englobam melhoramentos e ampliação de berços, orçados em R\$ 65 milhões (2007/2009) e, ainda, derrocamentos/dragagens de aprofundamento envolvendo recursos estimados em R\$ 16 milhões (em 2007).

A ação relativa ao Realinhamento – reforço estrutural do berço 201 (para carga geral e contêineres) – engloba, ainda, a geração de retroárea de superfície equivalente a 10 mil quadrados. No que tange à construção do berço 401a (para produtos siderúrgicos), inclusive acesso rodoviário, está prevista a realização das seguintes etapas: implantação do acesso rodoviário no espaço do porto organizado, remoção e reassentamento da comunidade do bairro Bela Vista e geração de retroárea de 8 mil m².

Além destas obras e serviços, a APSFS recebeu confirmação do Ministério dos Transportes sobre a destinação de R\$ 10.382.100,00 para a recuperação e reforço do berço 101 com início imediato das obras sob a responsabilidade do 10º Batalhão de Engenharia de Construção.

Considerando a aprovação destas ações, que são independentes das obras e serviços já programadas e com



Ainda faltam investimentos em infra-estrutura e modernização

os recursos relativos à participação do Governo Federal já assegurados, o Porto de São Francisco do Sul, até o final de 2009, receberá investimentos de, aproximadamente, R\$ 135 milhões, sendo R\$ 122 milhões da União e R\$ 13 milhões do Governo Estadual (APSFS).

PORTO DO RECIFE: QUEDA DE 5,44% NA MOVIMENTAÇÃO

Foi computada queda de 5,44% na movimentação de cargas, em 2006, no Porto do Recife (Fone: 81 3419.1900). A movimentação foi de 2,29 milhões de toneladas de carga, e a queda ocorreu devido a uma redução no açúcar a granel – principal produto movimentado na estatal – que caiu de 580 mil toneladas em 2005 para 350 mil toneladas no ano passado. "A quantidade de açúcar deverá ser a mesma da safra passada, mas os produtores deixaram grande parte do embarque para os primeiros meses de 2007", diz o ex-diretor de operações do Porto do Recife, Leão Diniz Ávila.

Sobre verbas, o Porto do Recife tem um saldo de pelo menos R\$ 1,7 milhão que poderá ser gasto em obras de infra-estrutura terrestre e dragagem. Estes recursos fazem parte de um convênio firmado em dezembro de 2005 entre a estatal estadual e o Ministério dos Transportes via Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT e não foram gastos porque a licitação para a dragagem não foi concluída.

"A nossa intenção era gastar os recursos na dragagem que já está com o edital pronto e foi encaminhado ao conselho de administração da

empresa no último dia 23 de novembro", conta o ex-presidente do Porto do Recife, Luiz Teobaldo.

Os editais e os projetos executivos do serviço foram feitos para a dragagem da área de atracação do Porto do Recife, recuperação dos armazéns 5 e 6, recuperação das vias internas e do acesso ao porto. São estimados R\$ 25 milhões de gastos em serviços. Os editais da licitação também teriam que passar, antes da concorrência ser lançada, pela Procuradoria Geral do Estado e Ministério dos Transportes.

Segundo Ávila, uma parte da execução desses serviços está incluída no convênio. Agora, serão necessárias gestões políticas para colocar mais recursos dentro do convênio. O convênio é válido até 31 de março deste ano.

PORTO DE SUAPE: 2º PORTO DO PAÍS EM CONTÊINERES

O Porto de Suape (Fone: 81 3527.5000) está em segundo lugar no Brasil em movimentação de contêineres em cabotagem (navegação entre os portos brasileiros), ficando atrás apenas do Porto de Santos, que é o maior do Brasil.

Em 2006, passaram pelo Terminal de Contêineres de Suape (Tecon-Suape), 197,3 mil contêineres, representando um crescimento de 10% em relação aos 179,4 mil contêineres registrados em 2005.

Já os contêineres movimentados na cabotagem ou em transbordo (quando uma carga muda de navio, neste caso em Suape, para chegar ao seu destino final), chegaram a 108 mil.

"Foi muito boa a movimentação. O crescimento foi puxado pelas cargas de expor-

Multimoda

tação e importação que apresentaram, respectivamente, um crescimento de 16% e 20%", explica o presidente do Tecon-Suape, Sérgio Kano.

Sobre perspectiva, o Tecon-Suape espera ter um crescimento de 10% a 15% este ano, o que inclui a entrada em operação de novos investimentos que se implantaram em Suape, informa Kano. "O aumento da carga também depende do comportamento da economia do país e da logística dos grandes armadores (que são os donos das linhas de navegação e dos navios)", frisa.

Em 2006, pararam no porto 478 navios de contêineres, que movimentaram mais de 2 milhões de toneladas de carga. Os contêineres devem responder por cerca de 40% de toda a movimentação de Suape em 2006.

Em relação a investimentos, o secretário de Desenvolvimento, Fernando Bezerra Coelho, reuniu-se com a equipe da Petrobras, responsável pela refinaria em Pernambuco, para repassar o cronograma de obras e debater o seu financiamento. Segundo ele, são R\$ 43 milhões de restos a pagar do Orçamento de 2006. O Orçamento de 2007 contempla R\$ 66 milhões para Suape. "Se isso tudo não for liberado, mas pelo menos de 60% a 80%, já é bom", diz. Do orçamento estadual, Suape terá R\$ 14 milhões. Além disso, a estatal tem receita própria com a obtenção de tarifas de operação.

Este ano, o Estado já se comprometeu a gastar R\$ 6,8 milhões na remoção de uma linha de alta tensão que passa pelo terreno da refinaria. Mas os desembolsos sobem com o tempo. Em 2008, terá início a dragagem do canal de acesso e bacia de evolução do píer de petroleiro, obra de R\$ 60 milhões, com término para 2009.

Também em 2009 terá início a construção do píer de petroleiro, demandando mais R\$ 10 milhões apenas neste ano. Em 2010, um total de R\$ 34,5 milhões será gasto na continuação da obra do píer, numa duplicação de via interna e na mudança na estrada de contorno do acesso a refinaria. ●

CHEIOS OU VAZIOS, GRANDES CONTÊINERES EXIGEM GRANDES SOLUÇÕES.



Somov



Soluções em Movimentação de Materiais
GRUPO SOTREQ

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

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

- A reconhecida qualidade dos equipamentos Hyster, agora também aplicada à movimentação de contêineres.
- Know how de 65 anos representando a Hyster no Brasil.
- Gestão de uma frota com mais de 1200 equipamentos locados.
- Garantia operacional com manutenções programadas.
- Alta disponibilidade de peças de reposição originais.
- Especialistas dedicados à análise da operação, e ao dimensionamento do equipamento mais adequado.

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

São Paulo-SP: Rua Santo Eurilo, 296 CEP 05345-040 - Jaguaré - Tel. (11) 3718-5090 Fax (11) 3766-4390 www.somov.com.br

Campinas - SP: Tel. (19) 3864-6322 **Campo Grande - MS:** Tel. (19) 3864-6322

Cuiabá - MT: Tel. (65) 2121-1400 **Manaus - AM:** Tel. (92) 3652-7600 **Santos-SP:** Tel. (13) 3222-4900

LOGÍSTICA PORTUÁRIA

EQUIPAMENTOS: MELHOR USO DEPENDE DA MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

**REACH STAKERS E EMPILHADEIRAS MAIS ÁGEIS SÃO TENDÊNCIA
EM EQUIPAMENTOS PORTUÁRIOS, MAS O MELHOR
APROVEITAMENTO DELES DEPENDE DE MAIS INVESTIMENTOS
EM ESTRUTURA E MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS.**

Para destacar as tendências em equipamentos portuários, Thierry Montagne, diretor da Equiport – Equipamentos para Portos (Fone: 13 3227.6025), faz uma análise desde a privatização dos portos, ocorrida em 1995. Segundo ele, em 10 anos, a movimentação de cargas dos terminais cresceu de forma exponencial. Tal como nos países desenvolvidos, os terminais do Brasil adaptaram, pouco a pouco, os sistemas de carga e as tecnologias mais modernas, informa. Para adaptar e aproveitar essas tecnologias, a estrutura dos portos e a rede rodoviária têm de permitir uma circulação rápida e segura das mercadorias, acredita Montagne.

De acordo com o diretor, o setor público e o setor privado devem estudar, conjuntamente, um programa que permita ganhar tempo e dinheiro no processo de movimentação da carga “porta a porta”. “O sistema intermodal, navios, trens e caminhões, também deve otimizar-se. As inovações são poucas e consistem em adotar soluções mais adequadas, como RTG - Rubber Tyres Gantry e pórticos que permitem otimizar o espaço do terminal”, expõe.

Também citando a privatização, Wilson Vizeu, gerente geral da Linde (Fone: 11 3604.4755), diz que, em razão dela, aumentou a con-



Os reach stackers são os equipamentos mais utilizados nos portos

corrência entre os terminais portuários que necessitam reduzir despesas e aumentar a produtividade para se tornarem mais competitivos.

Segundo ele, os equipamentos portuários são fator fundamental neste processo e as exigências atuais são de equipamentos mais modernos que imprimam maiores velocidades, capacidade de carga e empilhamento aliados à segurança, economia e confiabilidade, proporcionando otimização do espaço e maior agilidade nas operações. Mas, salienta que a falta de áreas para armazenagem de contêineres devido à grande demanda de exportação e importação tornou-se o principal entrave nas operações portuárias, pois não existem armazéns ou pátios para venda/locação.

“A solução encontrada é a verticalização das cargas e o aumento do empilhamento de 5 para 6 contêineres com equipamentos de maior capacidade e segurança”, opina.

Já Cristiane Izzo de Gásperi Parrillo Cezar, gerente de mercado “Big Trucks” da Somov (Fone: 11 3718.5090), aponta duas tendências: para movimentação de contêineres, os reach stackers, com alta tecnologia, fabricados com a visão de otimização de fluxos e espaços, conforto ao operador e segurança na operação; e para ovação de contêineres, as empilhadeiras mais ágeis, que conseguem aperfeiçoar processos e espaços.

“Como os equipamentos operam praticamente 24 horas por dia, também é fundamental que o fabricante e o ‘dealer’ tenham um excelente



pós-vendas, a fim de garantir que as paradas para manutenções preventivas e preditivas sejam programadas e não ocorram imprevistos com paradas para manutenções corretivas”, acrescenta.

RESOLVENDO ENTRAVES

Quanto a problemas relacionados ao setor, Vizeu, da Linde, cita como principais: falta de dragagem, burocracia, problemas de vias de acesso e congestionamentos de trens e caminhões. Conforme expllica, estes problemas são contabilizados como fator de risco e aumentam o preço dos produtos exportados, diminuindo a competitividade.

Então, a solução para amenizar grande parte dos problemas atuais, propõe Vizeu, está nos investimentos em modernização, em conjunto com ações governamentais para diminuir a burocracia, além de sistemas de gestão mais modernos.

Cristiane, da Somov, por sua vez, assinala problemas relacionados a São Paulo. Por exemplo, os acessos rodoviários, cujos problemas seriam solucionados com a ampliação das marginais direita e esquerda do Porto de Santos. Além disso, destaca que o Rodoanel é fundamental para agilizar o transporte rodoviário procedente de fora da capital de São Paulo, que hoje precisa atravessar a cidade; e acredita que os Corredores Expressos da Marginal e da Avenida Bandeirantes, também na cidade de São Paulo, necessitam de prazo mais curto para o escoamento do trânsito.

E A PARTE DO GOVERNO?

A respeito das ações do governo no setor, Montagne, da Equiport, fala sobre a lei do reporto, que está fazendo com que os terminais aproveitem para modernizar e renovar suas frotas de máquinas para movimentação de contêineres, proporcionando qualidade e agilidade nas importações e exportações, gerando um grande aumento nas atividades das empresas portuárias e terminais. “Pagar muitos impostos de importação invicia a compra de máquinas adequadas para os terminais. Com o reporto, a Equiport aumentou a quantidade de máquinas entregues em 2006 com relação a 2005”, revela.

Segundo ele, o ideal para os terminais do Brasil, como nos países desenvolvidos, seria que as máquinas portuárias de tecnologia avançada, que são as ferramentas que permitem o crescimento do comércio brasileiro, não pagassem nenhum imposto de importação.

Entretanto, conta que um fato agravante é que atualmente a lei do reporto não beneficia as empresas Redex, Retropórtuárias e EADIS, “mas entendemos que elas são parte importante do desenvolvimento do sistema portuário do nosso país e deveriam também ser beneficiadas por esta lei”.

Vizeu, da Linde, também destaca a lei do reporto, e espera que este benefício seja estendido para a continuidade na modernização dos portos. “É interessante também que a carga tributária seja reduzida ou repassada para a iniciativa privada, o que acarretaria em maiores investimentos no setor e redução nos custos de

movimentação, aumentando nossa competitividade na exportação de produtos brasileiros”, expõe.

Cristiane, da Somov, aponta investimento em infraestrutura, principalmente viária, e facilitação do financiamento para aquisição de equipamentos, ou seja, aprimoramento do programa reporto, como medidas que o governo deveria tomar para melhorar o setor.

DISPONIBILIDADE

Equiport - Como equipamentos de movimentação de contêineres e cargas em geral, a Equiport oferece reach stackers até 45 toneladas e tratores de terminais tug masters. A empresa é representante oficial das fábricas Terex | PPM – localizada na França e fabricante do Reach Stacker TFC45h – e Capacity – fabricante dos tratores tug masters nos Estados Unidos.

Como destaque, a Equiport apresenta a nova geração de Super Stacker, que, segundo Montagne, “oferece velocidade das funções hidráulicas aumentadas em 30%; translação da máquina mais progressiva, devido a uma comunicação eletrônica entre o motor e a transmissão; força de tração aumentada para 290 KN (anterior 258 KN); direção mais suave; conformidade com as mais recentes normas internacionais antipolução e de nível sonoro; construção resistente e inteligente; fácil diagnóstico e manutenção; e consumo de combustível otimizado”.

Por outro lado, a Equiport comercializa a linha de tratores de terminais tug masters Capacity com sete modelos de força de tiro diferentes para acoplamento de trailers para contêineres ou cargas em geral.



Movimentação de cargas dos terminais cresceu de forma exponencial

Linde - A Linde Material Handling possui fábrica na Inglaterra para equipamentos portuários, conhecidos como reach stacker, e foi pioneira no desenvolvimento deste tipo de equipamento”, apresenta Vizeu.

Dentre os equipamentos da linha portuária, o destaque é o modelo C4531TL/5, com capacidade de carga de 45 toneladas, que, conforme explica o gerente geral, é o equipamento que melhor se adapta às condições de trabalho dos portos brasileiros. “Trata-se de um equipamento de alta performance, segurança, ergonomia e alta versatilidade, resultando em alta produtividade e baixo custo operacional. Recentemente, a Linde, em conjunto com seu representante Portomaq, efetuou teste comparativo deste modelo com de outro de fabricação nacional, com a participação de órgãos governamentais, agentes portuários e empresários do setor, pelo qual ficou comprovada, por meio de parecer técnico do IPT - Instituto de Pesquisas Tecnológicas, a vantagem tecnológica e os benefícios que o modelo oferece”, ressalta Vizeu.

Além disso, ele garante que a Linde detém uma grande variedade de equipamentos para movimentação de cargas no setor portuário. “Os modelos que mais se destacam são os reach stackers e as empilhadeiras top loader, para contêineres cheios, e as empilhadeiras asa delta, para contêineres vazios”.

Rentank - A Rentank apresenta a linha de macrogalpões Lite e Arco, resistentes a ventos de até 120 km/h. Embora não sejam propriamente equipamentos portuários, eles merecem ser citados nesta reportagem especial.

Segundo informações da empresa, eles oferecem armazenagem segura, econômica e customizada de produtos como peças eletrônicas, veículos, cargas secas ou todo tipo de material descarregado nos portos, que este ano, juntamente com os setores de indústria, mineração e negócios, foi responsável pelo aumento em 30% da demanda dos macrogalpões, se comparado com o mesmo período de 2004.

O macrogalpão Lite é construído a base de perfis laminados e chapas de aço

dobradas e zincadas a fogo. A estrutura, totalmente modular, é de fácil instalação e o processo de montagem compreende cinco etapas: fixação de bases; montagem de colunas, ombros e tesouras; armação dos contraventamentos e travessas; e a colocação de lonas e ajustes finais.

Para a cobertura, são utilizadas lonas “black-out”, confeccionadas em poliéster de alta tenacidade e revestidas de PVC em ambas as faces, recebendo, ainda, tratamento contra radiação UV e fungos que impede a passagem de luz e calor. Nas laterais, frente e fundo, a lona é branca translúcida, o que garante iluminação natural do ambiente interno com menor absorção de calor. A linha Lite é uma opção para armazémenos entre 100 a 1.000 m².

Já os galpões em Arco são fornecidos com larguras de 45, 50 e 55 m.

Somov - A Somov atende o mercado portuário disponibilizando equipamentos para venda e locação com manutenção e assistência técnica, além de disponibilizar consultores especialistas em equipamentos de movimentação de materiais, aptos a especificar o equipamento mais adequado para cada tipo de operação.

Os equipamentos mais utilizados nas operações portuárias são os de alta capacidade, 7 a 32 toneladas, e também os de 2 a 4 toneladas, que possuem torres especiais para a ovação de contêineres.

A empresa traz este ano para o Brasil, prevista para o mês de abril, a nova linha de reach stackers da Hyster, lançada na Europa no segundo semestre de 2006. Estes equipamentos são específicos para a movimentação de contêineres cheios de até 45 toneladas e também vazios, fundamentais para as operações portuárias.

“O reach stacker vem somar à linha de big trucks da Hyster, já existente em operação no Brasil desde 1975. São equipamentos para movimentação de cargas pesadas, com capacidade de 8 a 56 toneladas”, explica Cristiane.

Outra novidade em equipamentos portuários é a chegada ao Brasil da linha 2007

de empilhadeiras para contêineres, H40.00 – 50.00XM – 16 CH com capacidades entre 40 e 50 toneladas, e a linha para contêineres vazios H16.00 – 22.00XM – 12 CH, com capacidades entre 7 e 9 toneladas.

Atualmente, a Somov também disponibiliza equipamentos elétricos para a operação em alguns terminais portuários que já estão modernizados, após as concessões realizadas pelo governo.

Outro serviço que é prestado pela empresa diz respeito à manutenção destes equipamentos, por meio de assistência técnica especializada e programações personalizadas de paradas para manutenções preventivas. “Por meio deste atendimento, eliminamos a ocorrência de paradas de máquinas imprevistas, cruciais para qualquer operação, principalmente a portuária, na qual as multas de “demurrage” são impraticáveis”, diz a gerente.

IFS - A IFS (Fone: 0800 554372), desenvolvedora do software para gestão empresarial IFS Applications, anuncia sua nova vertical para o setor marítimo homologada no Brasil pelo estaleiro Aker-Promar, subsidiária brasileira do grupo norueguês Aker, terceira maior fabricante mundial de navios e a principal da Europa.

Embora também não seja um equipamento, a tecnologia merece ser citada. Ela atende a toda a cadeia e incorpora as atividades de construtores de barcos (estaleiros), produtores de equipamentos marítimos, operações offshore (plataforma marítima) e estruturas de transporte (terminais e administração das operações portuárias).

Segundo informações da IFS, essa é uma tecnologia desenhada para atender todo o ciclo de vida do processo. Isso quer dizer que o IFS Applications permite o gerenciamento desde o projeto, construção, manufatura, operação até a manutenção, seja de um navio, uma plataforma ou um terminal. Tudo isso de forma integrada, além de permitir a interação entre os colaboradores da cadeia – fornecedores, parceiros, subcontratados, clientes e clientes finais. ●

Empilhadeiras & Paletes Elétricas SKAM



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

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



ARTIGO

Diferenciação entre a prestação de serviço e o ativo no transporte rodoviário de cargas

Há uma diferenciação fundamental que não pode ser deixada de lado quando falamos do posicionamento estratégico de empresas de transporte rodoviário de cargas. O sucesso nesse setor requer que o negócio seja encarado, para efeitos de controle operacional e estratégia comercial, sob dois aspectos distintos e independentes: o ativo do transporte e a operação.

Chamamos de ativo um determinado veículo (caminhão), que carrega custos fixos e variáveis na sua operação. Este deve ser alocado em uma estrutura de faturamento previsível. Isso possibilitará ao empresário trazer seu risco operacional para o menor patamar possível. O outro aspecto é a operação do transporte ro-

doviário, na qual a venda do serviço de transportes deve estar obrigatoriamente atrelada às flutuações do mercado de fretes.

A partir do momento em que o transporte for tratado como tal, as empresas poderão buscar sua remuneração sem depender tanto de fatores alheios ao seu controle. Existem setores da economia em que essa prática já existe, e outros não. A pressão do cliente (indústria) por valores fixos de frete ao longo do ano é grande, mas quando essas empresas passarem a entender as flutuações como questões sazonais, é possível que o valor do frete médio do ano possa cair, junto com o risco operacional das transportadoras.

Os contratos com preços de frete flutuantes permitem que a

“A questão fundamental é a empresa conseguir administrar sua engenharia financeira para jamais cair em tentações do dia-a-dia comuns aos transportadores”

transportadora possa avaliar somente seu custo fixo e sua margem operacional para especificar seus fretes e garantir o atendimento ao longo do ano. Além disso, ela terá à sua disposição um

excelente instrumento de medição da tendência de preços, que são ditados pelos pequenos frotistas ou caminhoneiros autônomos.

Por outro lado, ao se conseguir uma cadência, constância e previsibilidade em uma transportadora que possui um contrato de longo prazo, o frotista poderá calcular seu custo e receita operacionais, estimando com maior precisão valores por quilômetro rodado e, portanto, o retorno financeiro sobre seu investimento.

A flutuação do preço do frete será a única variável dessa questão, sobre a qual interferirá a sazonalidade (disponibilidade de carga e caminhões), mas tal análise deve ser feita antes mesmo da decisão pelo investimento.

Essa fórmula possibilita uma união saudável entre as duas partes do transporte de cargas onde ambos saem ganhando.

É comum percebermos as armadilhas que podem surgir no momento em que a empresa passa a querer administrar as duas coisas - ativo e prestação de serviço - sem uma diferenciação clara em mente. Espontaneamente, os funcionários (tanto comerciais quanto operacionais) levarão a organização a aumentar seu faturamento de uma forma artificial, sem que isso represente um aumento no retorno sobre sua operação.

As vendas são feitas com fretes agressivos e, muitas vezes, impossíveis de serem praticados. Essa impossibilidade pode ser vista no momento em que os contratos são fechados com preços fixos, sem levar em consideração as flutuações sazonais do frete. Isso até o ponto em que o custo de captação de caminhoneiros se torna inviável para a condição comercial e o transportador pode não cumprir com suas obrigações assumidas perante o cliente (podendo sofrer multas contratuais) ou até mesmo ter que carregar o prejuízo para conseguir honrar o contrato.

Por outro lado, o departamento operacional passa, por uma mera comodidade, a entregar os fretes mais rentáveis para os terceiros e a colocar a frota para rodar nas rotas onde os carreteiros não têm interesse. Isso pode ocorrer justamente em casos como os descritos acima. Dessa forma, a empresa pode ter sua condição financeira deteriorada lentamente e quase que imperceptivelmente, uma vez que o faturamento e o giro das operações vão mascarar a depreciação gradual do ativo. Nessa situação, a companhia passará a ter dois tipos de negócio, no qual um deles é deficitário ou pouco rentável e o outro acaba sustentando o primeiro.

Tanto uma atividade quanto a outra podem e devem ser rentáveis, uma vez que os preços dos fretes são regulados pelo mercado, o que garantirá a saúde da operação em longo prazo. A questão fundamental é a empresa conseguir administrar sua engenharia financeira para jamais cair em tentações do dia-a-dia comuns aos transportadores. Faturar sem rentabilidade. ●

VOCÊ NÃO PODE FICAR DE FORA DESTA FESTA

Na próxima edição, o **Jornal LogWeb** estará completando cinco anos de vida.

Para registrar esta data, faremos uma edição superespecial de aniversário.

Converse com o nosso departamento comercial e saiba porque você não pode ficar de fora desta festa, e venha comemorar conosco.

Notícias

r á p i d a s

Site da JM.Steger apresenta soluções em movimentação

O site da JM.Steger (www.jms.com.br) apresenta várias soluções para manuseio, elevação e movimentação de carga. Estão disponíveis fotos, desenhos e textos de equipamentos e acessórios divididos por setores: Linha Agrícola, Automotiva, Especiais, Florestal, Industrial, Manual, Niveladoras, Plataformas, Ramplas e Spreaders. Para a maioria das páginas é possível obter Proposta Automática "on-line": o internauta mesmo escolhe o modelo, a capacidade e os acessórios, recebendo a resposta via e-mail. "São mais de 215 páginas de equipamentos e acessórios para solucionar ou sugerir soluções em movimentação, logística, tecnologia e produtividade", completa José Marcos Steger, consultor técnico da empresa.

Autotrac lança ferramenta de Internet para controle da carga durante o transporte

A Autotrac (Fone: 61 3307.7000) acaba de lançar o Logcenter, uma ferramenta de Internet que fornece informações sobre todas as etapas da viagem. Assim, o embarcador saberá, por exemplo, em que parte do trajeto está o caminhão que carrega sua mercadoria, se o baú foi aberto, se houve paradas desnecessárias e se há atrasos ou adiantamentos, fornecendo, assim, previsões de chegada on-line. A ferramenta permite o acesso a essas informações diretamente pelo embarcador, sem a necessidade do intermédio de um gerenciador de risco, e é gratuita.

Comece o ano com o pé direito e AS MELHORES OPÇÕES DE COMPRA. PODE COMPARAR!

PR20 EMPILHADEIRA RETRÁTIL

A primeira empiladeira retrátil em corrente alternada totalmente fabricada no Brasil, com 2 Toneladas de capacidade de carga e elevação de até 11,60 metros.

Capacidade de 2000kg de carga
Elevação de 7,0 metros
sem bateria e sem carregador

1 + 5x
R\$ 11.530,86
A prazo: R\$ 69.185,16
À vista: R\$ 66.000,00

Capacidade de 2000kg de carga
Elevação de 11,6 metros
sem bateria e sem carregador

1 + 5x
R\$ 13.068,31
A prazo: R\$ 78.409,86
À vista: R\$ 74.800,00



TOTALMENTE
fabricada no
BRASIL

Paletrans

Transpalete Manual
Capacidade de carga de 2200kg
TM 2220
Rodas simples em nylon
1 + 5x
R\$ 122,12
A prazo: R\$ 732,72
À vista: R\$ 699,00

Empilhadeira Manual
Capacidade de carga de 1000kg
LM 1016
Elevação de 1600mm
1 + 5x
R\$ 407,60
A prazo: R\$ 2.445,60
À vista: R\$ 2.333,00

Empilhadeira Elétrica
Capacidade de carga de 1000kg
LE 1034C - corrente contínua
Elevação de 3400mm
1 + 5x
R\$ 1.533,43
A prazo: R\$ 9.200,58
À vista: R\$ 8.777,00

Empilhadeira Tracionária
Capacidade de carga de 1200kg
PX 1235 - Elevação de 3500mm
Baterias automotivas e carregador incluídos.
1 + 5x
R\$ 3.406,85
A prazo: R\$ 20.441,19
À vista: R\$ 19.500,00

Empilhadeira Tracionária
Capacidade de carga de 1400kg
PT 1454 - Elevação de 5400mm
Bateria tracionária e carregador não incluídos.
1 + 5x
R\$ 4.280,22
A prazo: R\$ 25.681,32
À vista: R\$ 24.499,00

Transpalete Elétrico
Capacidade de carga de 1800kg
TE 18
Bateria tracionária e carregador não incluídos.
1 + 5x
R\$ 2.096,35
A prazo: R\$ 12.578,10
À vista: R\$ 11.999,00

Preço válido até 31/12/2007. Se necessário, deve-se pagar o frete. Consulte o lojista mais próximo. Venda + 20% IPI + 10% ICMS.
Taxa de juros de 1,5% para cada 20 dias. Fazemos mensuração da mercadoria. Consulte quanto a aeronave.

A Paletrans tem as peças de reposição mais baratas do mercado e possui a maior e melhor rede de Assistência Técnica do setor.

BRASILIA®
MÁQUINAS E FERRAMENTAS

Experiência que gera soluções, desde 1958.

VIP Maquinaria MCT

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

0800 77 27 27 4

LOJA 1 - Brás
R. Brasília, 548/568
Tel: (11) 6097-6500 Fax: (11) 6097-6560
vendas@brasiliamaqfer.com.br

LOJA 2 - Mooca
R. Visconde de Pernambuco, 908
Tel: (11) 3272-0555 Fax: (11) 3272-0505
visconde@brasiliamaqfer.com.br

LOJA 3 - Anália Franco
Av. Dr. Eduardo Góes, 288
Tel: (11) 6672-5888 Fax: (11) 6672-5880
tatuaope@brasiliamaqfer.com.br



Dê um giro e movimente...



...com a versátil Linha de Empilhadeiras Elétricas Yale

As EMPILHADEIRAS e TRANSPALETEIRAS ELÉTRICAS Yale marcam presença nos ARMAZENS e CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO de todo o país.

As Empilhadeiras Elétricas Yale oferecem soluções diferenciadas para MOVIMENTAÇÃO e ARMAZENAGEM com a mesma versatilidade, produtividade, ergonomia e segurança de sua já consagrada linha de empilhadeiras a combustão. Você conta ainda com a garantia e a qualidade de atendimento pós-venda Yale.

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

BAURO - SP	ENTEC - AM	MAKENA - RS	MOTIVA - PE/AU/RN/PB
Tel.: (11) 3693.9339 www.bauro.com.br	Tel.: (92) 3647.2000 entec@entecmanaus.com.br	Tel.: (51) 3373.1111 www.makena.com.br	Tel.: (81) 3252.8200 www.motiva-net.com.br
CEQUIP - CE	MACROMAQ - SC	MOTIVA - BA / SE	PROTEC - MA
Tel.: (85) 3444.4444 www.cequip.com.br	Tel.: (49) 3324.5200 www.macromaq.com.br	Tel.: (71) 3228.9224 www.motiva-net.com.br	Tel.: (98) 3258.2007 www.proteconline.com.br
TRIMAK - RJ	MACROMAQ - PR	TRADIMAQ - MG	PROTEC - PA
Tel.: (21) 2598.7000 www.trimak.com.br	Tel.: (41) 3373.0011 www.macromaq.com.br	Tel.: (31) 2104.8000 www.tradimak.com.br	Tel.: (971) 3341.7000 www.protecpa.com.br

Yale®
Pessoas. Produtos. Produtividade.

