

Ferramenta da Liberty atende aos embarques segurados

(Página 4)

Grupo Julio Simões prevê faturamento de R\$ 1 bilhão em 2007

(Página 6)

Gefco investe no Mercosul com a abertura de três filiais

(Página 7)

Para a ID Logistics, terceirização in-house é tendência

(Página 26)

Infraero vai implantar programa de eficiência em Cumbica

(Página 38)

Especial: Unitização de Cargas

Paletes metálicos, caixas de madeira, big-bags, caixas e contenedores plásticos, contenedores metálicos, embalagens de Polionda, embalagens de papelão ondulado, paletes plásticos, paletes de madeira. E locação de paletes. Estes são os itens em destaque no especial desta edição.

(A partir da página 8)



TRANSPORTE RODOVIÁRIO



RODOANEL EM SÃO PAULO: OBRA AINDA É VIÁVEL?

O Estado pode ter seu trânsito melhorado com a continuação das obras da auto-estrada, mas a cobrança de pedágio, gerada pela privatização, talvez comprove essa questão. Além disso, o atraso nas obras pode tornar o projeto ultrapassado. (Página 28)

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

CNT REALIZA PESQUISA DE AVALIAÇÃO DO SETOR



Objetivando traçar um panorama da evolução do transporte ferroviário no Brasil nos últimos anos e identificar os principais desafios ao crescimento do setor, a Confederação Nacional do Transporte - CNT realizou a Pesquisa Ferroviária CNT 2006. (Página 32)

multimodal

Notícias

rápidas

IQPC promove conferência sobre Warehouse Management

"Warehouse Management - Melhores Práticas e Tecnologias para uma integração efetiva entre Aplicativos, Equipes e o Mercado – Redução de Custos através do aperfeiçoamento de processos para um melhor atendimento a clientes."

Este é o enfoque da conferência que o IQPC estará realizando nos dias 30 e 31 de julho em São Paulo, SP.

Trata-se de uma oportunidade de discutir e analisar, através da apresentação de casos práticos, as soluções de Warehouse Management adotadas por diferentes indústrias, tratando de questões como: Redução de custos através da melhoria de processos; Identificação dos processos e sistemas mais adequados para cada organização; Como trabalhar de maneira eficiente com estruturas enxutas e automatizadas, com foco nos clientes; Flexibilidade – Otimização de recursos com foco em rapidez e eficiência; Gestão integrada de processos e sistematização; Tecnologias – RFID, BarCoding, Web, SOA, WIFI, ERP e outros; Incentivos fiscais – A escolha do melhor local para o seu Warehouse em função dos tributos envolvidos e o preço final do produto; KPIs para controles de estoque e armazenagem; Sistemas de armazenagem – terceirização e sistemas híbridos; Terceirização in-house.

Indicações do LogWeb têm 10% de desconto!

Mencionar o código 12220LW para receber o desconto.

SATURNIA

A energia que movimenta os seus negócios.

Há 75 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.



Editorial

TRÊS ENFOQUES ESPECIAIS

U nitização de cargas. Este é o grande destaque da presente edição do jornal LogWeb. Vários especialistas enfocam paletes metálicos, caixas de madeira, big-bags, caixas e contenedores plásticos, contenedores metálicos, embalagens de Polionda, embalagens de papelão ondulado, paletes plásticos e paletes de madeira, abordando as maiores e as novas aplicações, as tendências na área, os grandes problemas e as soluções. E também analisam a locação de paletes.

Outro destaque, no caderno Multimodal, é o Rodoanel em São Paulo. Aqui, os grandes interessados na concretização desta obra viária analisam se a mesma ainda é viável, considerando, inclusive, a possível cobrança de pedágio, gerada pela privatização, e o tempo até a conclusão do projeto, que se estende além de 2014.

Ainda nesta edição é enfocada a pesquisa sobre o transporte ferroviário de cargas no Brasil, realizada pela Confederação Nacional do Transporte - CNT. Fizemos um resumo da importante pesquisa, dando ênfase à avaliação do nível de serviço, tendo como base os corredores ferroviários selecionados em função da importância econômica e do volume de carga transportado.

Outras também importantes reportagens e matérias complementam esta edição do jornal, principalmente destacando as empresas que comemoram vários anos de atuação no mercado e que analisam os segmentos do setor de logística, fazem previsões de faturamento/crescimento e anunciam significativos investimentos.

Amigo leitor, temos certeza que, com mais esta edição, continuamos a prestar um grande serviço ao setor de logística brasileiro, mantendo-o atualizado de tudo o que nele acontece.

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



SUPPLY CHAIN

Ceva Logistics, ex-TNT Logistics: dez anos de atuação

Foi em 1997 que a Ceva Logistics (Fone: 11 4072.6200) chegou ao Brasil. Na época, contava com 450 funcionários em um armazém de 65.000 m² e apenas um escritório: o de Minas Gerais. No começo, o nome da empresa era TNT Logistics, uma divisão do grupo TNT N.V, que veio para o país com o objetivo de atender ao contrato da Fiat, em Betim, MG.

Em 2006, o Grupo TNT N.V. anunciou a venda da sua divisão de Logística, a então TNT Logistics, para a Apollo Management L.P., uma empresa privada focada em investimentos de longo prazo, com escritórios em Nova Iorque, Londres e Los Angeles.

“Para a Apollo, foi um negócio de classe mundial com uma carteira de clientes que representa uma plataforma perfeita para o crescimento e desenvolvimento de uma posição de liderança no mercado global de contratos logísticos. A finalização do processo de venda foi concretizada em dezembro de 2006, quando a nova marca – Ceva Logistics – e o logotipo foram apresentados aos clientes e incorporados em todas as unidades”, conta Giuseppe De Vincenzo, diretor geral da Ceva Logistics na América do Sul.

Os principais destaques da trajetória da empresa são: de 1998 a 2000 inaugurou filiais no sul e sudeste do Brasil; em 2002 iniciou a atuação no Nordeste, com operação no estado da Bahia; em 2003, ocorreu a trans-



Atualmente, a Ceva emprega 5,6 mil pessoas, possui 53 filiais no país e gerencia cerca de 490.000 m² de área de armazenagem

ferência da sede comercial para Diadema, SP; em 2004, aconteceu a inauguração do CD multi-clientes em Jundiaí, SP.

“Durante os dez anos de atuação no Brasil, construímos uma imagem de confiança e credibilidade. Nossos clientes acreditam no serviço que prestamos e nos vêem como parceiros. Nossa objetivo para o futuro é crescer com qualidade, mantendo foco constante na excelência do trabalho desenvolvido”, afirma Vincenzo, acrescentando que a empresa vai além dos limites do gerenciamento tradicional da supply chain e projetos de soluções baseados na tecnologia state-of-the-art, engenharia de supply chain e expertise global de operação.

Atualmente, a Ceva emprega 5,6 mil pessoas, possui 53 filiais no país e gerencia cerca de 490.000 m² de área de armazenagem. Entre seus clientes estão empresas dos setores automotivo, hi-tech, banking, industrial e mídia impressa. ●

Empilhadeiras & Paleteiras Elétricas SKAM

Além da Linha Padrão, a Skam também produz...



EPR 1600 e 2000 kg. - FRIGO



EP 1400 á 1600 kg. - FRIGO



POM 2000 á 3000 kg. - FRIGO

JORNAL LogWeb

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

Redação, Publicidade, Circulação e Administração:
Rua dos Pinheiros, 234 - 2º andar - 05422-000 - São Paulo - SP
Fone/Fax: 11 3081.2772
Nextel: 11 7714.5379 ID: 15*7582

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

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

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

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

Diagramação
Fátima Rosa Pereira

Marketing
José Luiz Nammur
jlnammur@logweb.com.br

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

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

Assistente Comercial (Estagiária)
Maui Nogueira
comercial.2@logweb.com.br

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

Representante Comercial:

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

Os artigos assinados e os anúncios
não expressam, necessariamente,
a opinião do jornal.

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



TSP 6000

PE 4500



D 160S-5



G 25P-5



B 2-48

TAYLOR-DUNN CORPORATION



Huskey C 4-25

Garantia de 1 ano

Representantes em todo o Brasil

Venda e Locação

Consulte o nosso estoque, para pronta entrega

SP: (11) 6808-3303 RJ: (21) 3867-1723

Site: www.commat.com.br
E-mail: atendimento@commat.com.br

SEGURO DE TRANSPORTES

Nova ferramenta da Liberty facilita averbações dos embarques segurados

A Liberty Seguros (Fone: 4004. 5423) acaba de lançar o Liberty CITNet. Trata-se de uma ferramenta eletrônica que permite ao cliente do Seguro de Transportes otimizar e controlar, pela Internet, todo o processo de comunicação dos embarques de carga e emissão das faturas mensais. “O objetivo da nova solução é garantir maior simplificação e controle sobre o reporte das movimentações de mercadorias e, consequentemente, oferecer maior tranquilidade aos segurados desta modalidade”, explica o diretor de transporte da empresa, Luiz Carlos dos Santos.

Ainda segundo ele, as principais vantagens, além do acesso mais rápido, incluem a dispensa de instalação de softwares e uma maior integração entre clientes, parceiros e seguradora, uma vez que tanto o segurado quanto o corretor terão a possibilidade de monitorar a emissão das faturas diretamente pelo site da Liberty.



A ferramenta eletrônica dispensa instalação de softwares

Além disso – continua Santos –, o Liberty CITNet permite autorizar, de forma on-line, os embarques esporádicos, ou seja, as saídas de produtos que, por algum motivo, fogem dos parâmetros previamente contratados, como embarques acima do limite de responsabilidade da apólice. “Um dos

diferenciais do software em relação aos demais reside no fato de otimizar nossa emissão de documentos e, portanto, facilitar o fluxo de informações, entrega de contratos, faturas, etc.”, diz o diretor de transporte.

Nos últimos anos, o ramo de transportes vem ganhando destaque na carteira da Liberty Seguros e já representa cerca de 10% do mix de produtos da empresa. Santos explica que o Seguro de Transportes desempenha um papel essencial para a preservação do bem dos clientes corporativos, pois qualquer dano à carga implica invariavelmente em enormes prejuízos financeiros, incluindo o risco de perda de mercado por não poder cumprir os compromissos assumidos. “Por essa razão, oferecemos coberturas e condições comerciais pensadas para cada tipo de operação, garantindo a proteção ao patrimônio do cliente em qualquer rota, no país ou no exterior, por meio dos modais aquaviário, terrestre e aéreo”, completa. ●

ARMAZENAGEM

Aos 37 anos, a Isma se destaca no setor

A Isma (Fone: 0800 554762), fabricante de sistemas de armazenagem e móveis de aço, está comemorando 37 anos de trajetória no mercado.

“As principais razões de seu crescimento vêm de sua tradição arraigada, do constante acompanhamento das evoluções do mercado e de uma administração pró-ativa”, declara o presidente da empresa, Fernando Flávio Silveira.

Ele conta que a companhia aumentou suas vendas no ano passado em mais de 10% e investiu mais de R\$ 2 milhões em sua área produtiva, aumentando a capacidade instalada. Grande parte desse investimento foi destinada a setores de acelerada demanda tecnológica, como pintura, sistema de perfilamento e blankeadeiras.

Entre as ações da Isma também está



Porta-paletes estruturado na Ebamag Logística

o incremento da rede de atendimento, aumentando a equipe de vendas e a área de atuação. “A comunicação com o mercado está num patamar de 2,5% de verba sobre o faturamento – índice expressivo no setor e nas ações business to business”, diz o presidente.

De acordo com Silveira, estes investimentos têm como objetivo reverter benefícios para os clientes nos prazos de entrega, na agilidade da produção e na

qualidade do produto. “Em outras palavras, a empresa oferece vantagens comparativas e competitivas de uma maneira objetiva e condizente com as exigências de clientes que manuseiam as mais diversas matérias-primas e produtos acabados”, completa. Entre os clientes estão Avon Cosméticos, Bridgestone Firestone, DHL Logistics, Mahle Metal Leve, Motorola, Vale do Rio Doce, Volkswagen e Siemens.

Na execução dos serviços, a empresa avalia tecnicamente pontos nevrálgicos, como área disponível, sistema de movimentação – seja ele manual, mecânico ou automático – tipo de material a ser armazenado, se requer algum cuidado especial, se tem controle de validade, se há produtos com maior ou menor giro, se as cargas são expedidas fechadas ou fracionadas, além de considerar a dinâmica das intenções de expansão.

Já na área de pós-venda, a Isma acompanha a instalação e oferece assistência técnica e garantia do produto. “Procuramos atender às expectativas do cliente e agregar novos valores, oferecendo continuidade da parceria através de suporte técnico-operacional, englobando a manutenção pós-implantação, seja ela preventiva ou corretiva”, assegura Silveira. ●

Notícias

r a p i d a s

Linde tem novo gerente de pós-venda

O novo gerente de pós-vendas da Linde (Fone: 11 3604.4755) é Luiz Claudio Cintra Soncini, que já atuou em empresas como Bauko Máquinas, Metso e Comingersoll. "O equipamento Linde já é reconhecido no mercado por sua qualidade, e agora é necessário criar um diferencial também no pós-venda", expõe. Para isso, acredita que a empresa deve concentrar-se em três pilares: implantar ferramentas de controle e planejamento a fim de garantir qualidade tanto no fornecimento de mão-de-obra quanto em peças; buscar junto aos atuais e novos clientes informações sobre suas necessidades específicas para fornecer produtos e serviços personalizados; e trabalhar a política atual de peças para aumentar a participação de mercado.

Hand Held lança verificador multimídia

A Hand Held Products (Fone: 11 2178.0500), fabricante de sistemas de coleta de dados baseados em imagem, traz para o Brasil o QC890, um verificador portátil multimídia compatível com os mais diferentes sistemas operacionais. "Com ele, um grande depósito atacadista, por exemplo, pode garantir ao consumidor que as mercadorias recebidas não irão apresentar problemas para seus clientes na hora de verificação de preços. O QC890 analisa se os códigos estão dentro dos padrões e normas a serem seguidos", avalia Carlos Basile, arquiteto de soluções da empresa. O verificador observa ainda as principais características dos códigos, tais como densidade e contraste, além de confirmar qual simbologia foi utilizada e se está dentro dos padrões EAN.

PARABÉNS

CEVA

HÁ 10 ANOS MOVIMENTANDO O MERCADO DE LOGÍSTICA NO BRASIL.

B2B Comunicação



A BRASIF Rental se orgulha em prestar serviços de locação de equipamentos para a CEVA Logistics, uma empresa que há 10 anos oferece soluções de qualidade em logística no mercado brasileiro.

Faça como a CEVA: seja também nosso cliente.

Ligue grátis ou acesse nosso site para solicitar uma proposta:

0800 709 8000 | www.brasifrental.com.br

BRASIF
Rental

Grupo Julio Simões prevê faturamento de R\$ 1 bilhão em 2007



Fernando: "Nosso diferencial está na questão humana. Qualificamos mão-de-obra em todos os níveis, inclusive em relação aos serviços terceirizados"

O Grupo Julio Simões (Fone: 11 4795.7000), cujo segmento de transporte rodoviário tem a maior participação nos ganhos da empresa em comparação às suas outras unidades de negócios, tem previsão de faturamento de R\$ 1,3 bilhão em 2007. De acordo com Fernando Antônio Simões, diretor vice-presidente do Grupo, a meta para daqui a quatro/seis anos é alcançar o dobro deste faturamento.

Fundado em 1956, o Grupo realizava apenas com um caminhão o transporte de hortifrutigranjeiros de Mogi das Cruzes, SP, para centrais de abastecimento no Rio de Janeiro. Atualmente, conta com 8,5 mil funcionários, 86 filiais e mais de 11 mil veículos.

A construção de um Terminal Intermodal de Cargas está entre as mais recentes iniciativas da empresa

O Grupo é composto por unidades de negócios integradas por empresas que atuam nos segmentos de transporte de cargas, que representa 21,8% do faturamento do Grupo; limpeza urbana, 17,7%; serviços dedicados (adequados ao padrão institucional da empresa cliente), 17,5%; operações florestais, 16,7%; transporte de passageiros, 14,5%; e loca-

ção de veículos, representando 11,8% do faturamento.

O Grupo também atua na locação de máquinas, como empilhadeiras, veículos pesados para movimentação de madeira, etc.; logística interna e armazenagem in-house e em armazéns próprios; transporte e coleta de resíduos industriais; e táxi aéreo para transporte de peças com exclusividade para a Volkswagen; além de contar com concessionárias de veículos Volkswagen, Ford e Fiat.

O transporte de cargas, como principal negócio do Grupo, possui foco em serviços dedicados para montadoras de automóveis, indústrias de autopéças, de papel e celulose, siderúrgicas e mineradoras. Conta com frota de 1.200 caminhões, atendendo

Irecê: “Em virtude da diversidade de unidades de negócios, o Grupo é formado por várias empresas que contam com autonomia gerencial”

aproximadamente 250 empresas clientes, e realiza quase 9 mil embarques por mês, além de percorrer mensalmente cerca de 17 milhões de quilômetros, transportar 650 mil toneladas de cargas mensais e movimentar mais de 1 milhão de passageiros.

lhão de toneladas por mês. Fernando conta que essa diversificação começou aproximadamente na década de 90 e que o diferencial da empresa está na questão humana. “Qualificamos mão-de-obra em todos os níveis, inclusive em relação aos serviços terceirizados”, revela.

Sobre a administração dessas unidades de negócios, Irecê Andrade, diretora comercial do Grupo, explica que algumas informações são centralizadas, mas que as unidades são separadas. "São várias empresas dentro do Grupo que contam com autonomia gerencial, infra-estrutura operacional e equipes treinadas", destaca.

pes tremidos", destaca. Em relação aos problemas brasileiros de falta de infra-estrutura, Fernando declara que, realmente, eles dificultam pelo aumento dos custos e dos riscos, gerando um gargalo na produtividade. A respeito do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, o diretor vice-presidente do Grupo Julio Simões não se diz muito crente: "acredito mais na ação empresarial".

entre as mais recentes iniciativas da empresa, está a construção de um Terminal Intermodal de Cargas (rodoviário e ferroviário) em Itaquaquecetuba, SP.

Fernando diz que a busca pelo modal ferroviário faz parte do investimento em logística diferencial do Grupo. A operação ficará a cargo da MRS Logística, e as obras estão em andamento. ●

EXPANSÃO

Gefco investe no Mercosul com a abertura de três filiais

A Gefco (Fone: 21 2103.8100) acaba de anunciar as projeções de expansão no Mercosul, que inclui a chegada da companhia ao Chile, em agosto, e a abertura de duas filiais – a primeira em Porto Alegre, RS, e a outra em Terra Del Fuego, na Argentina – até o final do ano.

“Acreditamos no Mercosul e no seu potencial de crescimento. Nossa grande objetivo é acompanhar a ascensão desta área e de nossos clientes na região, além da conquista de novos clientes”, declara Abel Lamé, diretor geral Mercosul do Grupo Gefco.

A chegada ao Chile é, de acordo com ele, como uma abertura de portas para o Pacífico para os clientes das filiais da empresa na região. Foram investidos US\$ 5 milhões na abertura desta filial.

Segundo Christian Zbylut, vice-presidente Network do Grupo Gefco, existe um trabalho progressivo de valorização da potencialidade do Mercosul e esta é uma das três regiões-alvo da companhia (juntamente com a Europa Oriental e a Ásia). A expectativa é atingir um crescimento de 50% na região nos próximos três anos.

Zbylut considera que o maior dos investimentos, e o mais importante, é o humano. “Estamos em constante busca de pessoas que compreendam a filosofia da empresa e que conheçam bem as regiões nas quais atuam. Contamos com mais de 10 mil colaboradores no mundo e 700 no Mercosul”, ressalta. Já o segundo grande investimento é em informática. Foram investidos 750 milhões de euros no aprimoramento dos sistemas de informação.

A respeito da aposta em filiais no Brasil e na Argentina, após grandes problemas econômicos enfrentados por ambos, Zbylut revela: “acreditamos nesses países e na capacidade em passar por dificuldades”.

Recentemente, as Gefco Brasil e Argentina se uniram para a criação de um trajeto regular

entre São Paulo e Buenos Aires. Atualmente, uma carreta é enviada semanalmente do Brasil para a Argentina. A expectativa é aumentar a freqüência semanal.

GEFBOX

A empresa também está começando a implementar no Mercosul o Gefbox, sistema administrado pela Gefco que utiliza embalagens plásticas resistentes e reutilizáveis e gera economia aos clientes, além de demonstrar preocupação com o meio ambiente. “As embalagens plásticas podem ser reutilizadas centenas de vezes, ao contrário das embalagens de madeira ou papelão, utilizadas tradicional-



Da esquerda para a direita, Lamé e Zbylut

mente, que precisam ser recicladas ou destruídas após uma única utilização”, explica Lamé.

Zbylut considera que a maior

vantagem do Gefbox está ligada à pressão ambiental. “Na Europa, o imposto é maior para as empresas mais poluentes, forçando

o uso de embalagens reutilizáveis”, declara. O sistema foi criado em 2002 e já possui mais de 1.200 usuários, principalmente na indústria automotiva europeia.

Os três eixos de desenvolvimento que envolvem o Gefbox são: embalagens padronizadas; gestão, planejamento e exploração por meio do serviço Netbox 3; e coleta de embalagens vazias, lavagem, limpeza e conservação dos suportes de manutenção.

Entre as vantagens do sistema estão: otimização da taxa de ocupação de caminhões; redução das avarias das mercadorias durante o transporte; qualidade, limpeza e solidez das embalagens; proteção das mercadorias submetidas à manutenção; adaptação à redução do tamanho dos lotes; eliminação do reacondicionamento em caixas plásticas; e estabilidade nos empilhamentos.

Quanto à estocagem, Zbylut não a considera um problema, já que as caixas grandes são desmontáveis e todas são encaixáveis: uma cheia representa dez vazias. O maior problema, na opinião dele, está no custo, no investimento na gestão do processo, já que a rotação das caixas tem de ser rápida, girando 12 a 15 vezes por ano para ser rentável. ●

Soluções em Armazenagem



PORTA PALETE

- convencional
- drive in
- drive thru
- push back

TUBULARES

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

RACKS

- GP10
- aramados
- especiais

PALETE DE AÇO



Para maiores informações:

SAVIK
SAVIK Ind e Com de Porta Paletes e Racks Ltda
Fone/Fax: (11) 4645-0909
e-mail: comercial@savik.com.br
www.savik.com.br

UNITIZAÇÃO DE CARGAS

Paletes metálicos: “se não fosse pelo preço, seriam mais usados”

O custo destes unitizadores é o maior inibidor do seu uso, mesmo considerando o fato de serem ecologicamente corretos, recicláveis e imunes a incêndios.



Só não é recomendado o uso dos paletes metálicos em ambientes extremamente corrosivos, mas já os fornecemos para empresas que manuseiam cloreto de potássio.”

A afirmação é de Nelson Otaviani, diretor comercial da Longa (Fone: 15 3262.7200). Ele também destaca que por terem um custo relativamente alto – “recomendamos sempre com acabamento galvanizado a fogo” – são aplicados onde nenhum outro palete atende. “E dizemos mais: se não fosse pelo preço, estes paletes atenderiam a todos os segmentos do mercado”, completa Otaviani, ressaltando que estes paletes são ecologicamente corretos, recicláveis e imunes a incêndios, além de não soltarem cavacos ou pregos, não serem atacados por insetos e serem de fácil higienização.

Heide Carlos Alexandre, diretor comercial da Savik (Fone: 11 4645.0909), também aponta os paletes metálicos como produtos de fácil limpeza, resistência a baixas temperaturas e que não

Maiores Aplicações	Onde houver necessidade de assepsia e robustez, além de resistência a baixas ou altas temperaturas. Na linha alimentícia, principalmente em câmaras frias.
Novas Aplicações	Ramo frigorífico, que requer robustez em contato com temperaturas extremamente baixas (-30°C). Ramo mecânico, devido à robustez. Laboratórios, por serem de fácil higienização.
Tendências na Área	Uso limitado ao custo. “Por ser um produto ecologicamente correto, a tendência é que seja aceito com maior intensidade, apesar do preço”.
Maiores Problemas na Área	Custo. Piso do local de operação: quando em cerâmica ou epóxi, pode ser danificado pelos impactos.
Soluções	Com referência a custo, não há muito que fazer: menor espessura do material torna o palete frágil. Com relação aos danos ao piso, conscientizar os operadores para manuseá-los sem solavancos e não jogá-los. Isenção de ICMS, para baixar o custo.
Ações da Empresa para Solucionar os Problemas	Convencer o cliente de que, apesar do investimento inicial ser grande, a longo prazo é compensador.

contaminam o produto neles armazenado. “Por serem muito versáteis na sua fabricação quanto a dimensões e carga suportável, eles podem ser usados em todos os setores, principalmente onde são necessárias maior resistência de carga e durabilidade”, acrescenta.

TENDÊNCIAS

Em termos de tendências, Heide acredita numa maior aceitação deste tipo de palete pelo fator ecológico – são dele as aspas na coluna “tendências” do quadro –, apesar do preço.



Heide, da Savik: governo deveria isentar o palete metálico de ICMS



Agenda

Maio 2007

Feiras

SIL 2007 - 9º Salón Internacional de la Logística y de la Manutención
Período: 5 a 8 de junho
Local: Barcelona – Espanha
Realização: El Consorci de la Zona Franca
Informações: www.silbcn.com
gonzalezp@el-consorci.com
Fone: +34 93 263.8150

Logisvale - Simpósio e Feira de Logística e Comércio Exterior do Vale do Paraíba
Período: 12 e 13 de junho
Local: São José dos Campos – SP
Realização: Nanquim Eventos & Promoções
Informações: www.logisvale.com.br
nanquim@nanquim.com.br
Fone: (19) 3243.1186

Fispal Tecnologia
23ª Feira Internacional para o Desenvolvimento das Indústrias de Alimentos e Bebidas
Período: 12 a 15 de junho
Local: São Paulo – SP
Realização: Fispal
Informações: www.fispal.com
telemarketing@fispal.com
Fone: (11) 5694.2666

Outros Eventos

Logística no Agronegócio
Período: 1 de junho
Local: São Paulo – SP
Realização: Cebralog
Informações: www.cebralog.com/agenda.php
lognet@cebralog.com
Fone: (19) 3289.4181

Legislação de Produtos Perigosos
Período: 4 de junho
Local: São Paulo – SP
Realização: SETCESP
Informações: www.setcesp.org.br
treinamento@setcesp.org.br
Fone: (11) 6632.1088

Gestão de Estoques
Período: 4 e 5 de junho
Local: São Paulo – SP
Realização: Log Intelligence
Informações: www.logintelligence.com.br
treinamento@logintelligence.com.br
Fone: (11) 3285.5800

Tecnologia da Informação Aplicada à Logística
Período: 9 de junho
Local: Recife – PE
Realização: Focus Trigueiro
Informações: www.focustrigueiro.com.br
treinamento@focustrigueiro.com.br
Fone: (81) 3432.7308

Logística Básica
Período: 14 de junho
Local: São Paulo – SP
Realização: IMAM
Informações:
www.imam.com.br
imam@imam.com.br
Fone: (11) 5575.1400

Curso Intensivo para Analistas e Gestores de Logística e Supply Chain
Período: 14 e 15 de junho
Local: São Paulo – SP
Realização: Ceteal
Informações:
www.ceteal.com.br
ceteal@ceteal.com.br
Fone: (11) 5581.7326

XXVI Seminário de Logística
Período: 19 e 20 de junho
Local: Vitória - ES
Realização:
ABM – Associação Brasileira de Metalurgia e Materiais
Informações:
www.abmbrasil.com.br
sandra@abmbrasil.com.br
Fone: (11) 5534.4333

Projetos Logísticos
Período: 19 e 20 de junho
Local: São Paulo – SP
Realização: Tigerlog
Informações:
www.tigerlog.com.br
contato@tigerlog.com.br
Fone: (11) 6694.1391

Encontro de Executivos de Logística e Supply Chain
Período: 20 a 22 de junho
Local: Mangaratiba – RJ
Realização:
CEL - Coppead/RFRJ
Informações:
www.centrodelogistica.com.br
cel@coppead.ufrj.br
Fone: (21) 2598.9812

Identificação de Unidades Logísticas com Código de Barras (Curso Gratuito)
Período: 25 de junho
Local: São Paulo
Realização: GS1 Brasil
Informações:
www.gs1brasil.org.br
automacao@gs1brasil.org.br
Fone: (11) 3068.6229

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.

Quem inventou faz melhor.

Empilhadeiras **CLARK**: incomparáveis.



Tradição e tecnologia empilhando recordes há 90 anos.

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

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



ISO 14001

AEBA - Grande SP
socia@centrodelogistica.com.br
fone: (11) 3468.1400

DAFONTE - PE - RN - PB - AL
cafente@dafonte.com.br
fone: (81) 3067.8206

LINDI S.A. - RS - PR - SC
ms@lindimateriais.com.br
fone: (51) 3258.3333
(41) 3332.1366 / (47) 3463.6390

RECONMAP - OO - DF - TO
vincent@reconmap.com.br
fone: (62) 3285.2000 / (61) 3361.0900

TRATOMAQ - PR - MA - AP
tratomaq@uol.com.br
fone: (81) 3270.0031

ALPHADIP - Grande SP
andreykazu@barras.com.br
fone: (11) 4198.3553

DINÂMICA - RD - AC
rdm@dinamicaesp.com.br
fone: (69) 3528.5304

LAVI - AM - RR
lavam@lavam.com.br
fone: (92) 3238.1405

TECNOESTE - MS - MT
afredowens@tecnoste.com.br
fone: (67) 3841.2688 / (68) 3618.1330

TRATORMÁSTER - BA - SE
vercavalcante@uol.com.br
fone: (71) 3291.7280

MAPEL - Grande SP
mapele@mapele.net
fone: (11) 3042.1106

FORMÁQUINAS - CE - PI
formquinas@veloxmail.com.br
fone: (85) 3474.3816

MAPEL - Interior de SP
hamilton@mapele.net
fone: (18) 3278.1822

TRACBEL - MG - RJ - ES
tracbel@tracbel.com.br
fone: (31) 3299.1600 / (21) 2123.9008

CLARK
PRODUTIVIDADE MÁXIMA

www.clarkempilhadeiras.com.br

UNITIZAÇÃO DE CARGAS

Caixas de madeira aumentam a participação no mercado

Isto se dá em razão das inovações ocorridas, possibilitando que sejam desmontáveis e até retornáveis.

Apenas a Embafort (Fone: 41 3025. 3111) respondeu ao nosso convite para fazer uma breve análise do segmento de caixas de madeira.

André Henrique Bagatin, gerente comercial da empresa, diz que as caixas de madeira são caracterizadas por uma grande resistência de estrutura, servindo, também, de proteção contra agentes externos que podem causar avarias aos seus componentes internos.

“O aumento das aplicações em diferentes setores vem sendo uma constante devido a inovações em relação às embalagens, possibilitando que as mesmas sejam desmontáveis e até retornáveis, reduzindo significativamente os custos do processo logístico do cliente. Tais aplicações podem



ser conferidas em processos de logística reversa do setor automotivo e metalmecânico, entre outros. E a busca por inovação faz com que as embalagens de madeira adentrem, por exemplo, em mercados antes alimentados por embalagens metálicas”, aponta Bagatin.

Referindo-se às tendências, o gerente comercial informa que existem novos materiais para agregar às embalagens, que as tornam mais leves, resistentes e duráveis, como adesivos, componentes de fixação, conectores e filmes protetivos. Outro fator importante é a diferenciação dos produtos, adaptando as embalagens às necessidades do cliente. ●

Maiores Aplicações

Transporte de curta e longa distância. Armazenagem de peças e equipamentos industriais.

Novas Aplicações

Processos de logística reversa do setor automotivo e metalmecânico.

Tendências na Área

Novos materiais para agregar às embalagens.

Maiores Problemas na Área

Proteção da propriedade intelectual. Utilização de matérias-primas inadequadas.

Embalagens produzidas sem preocupação com o produto do cliente e com o transporte a ser realizado.

Barreira comercial em relação ao tratamento fitossanitário de madeiras.

Instituir contratos específicos para garantir a proteção do capital intelectual. Aproximação com cliente e uma boa exposição do processo do serviço prestado para garantir confiabilidade. Com relação à utilização de matéria-prima inadequada, fiscalização externa e interna à fábrica.

Soluções

Instituir contratos específicos para garantir a proteção do capital intelectual.

Aproximação com cliente e uma boa exposição do processo do serviço prestado para garantir confiabilidade.

Com relação à utilização de matéria-prima inadequada, fiscalização externa e interna à fábrica.

Ações da Empresa para Solucionar os Problemas

Controle sobre os projetos e protótipos. Contato constante com clientes.

Certificações na área de qualidade, ambiental e de segurança e saúde ocupacional.

Uso de matéria-prima reciclada ou de reflorestamento.

Fonte: Embafort

SOLUÇÕES PARA O QUE VOCÊ MAIS QUER

ISMA armazenagem

porta-paletes

drive-in

estanteria

cantilever

mezanino

flow-rack

push-back

PORTA-PALETES | DRIVE-IN | CANTILEVER | DRIVE-THROUGH

DIVISÓRIAS | ESTANTERIA | MEZANINO | FLOW-RACK | PUSH-BACK

A ISMA oferece soluções em sistemas de armazenagem através de uma linha de produtos com alta qualidade, projetados com foco na necessidade de cada cliente.

0800 55 47 62 | www.isma.com.br

ISMA

Notícias

r á p i d a s

Caminhões VW novos e seminovos têm financiamento especial

A rede de concessionárias Volkswagen Caminhões e Ônibus (www.vwtruckbus.com.br) está oferecendo uma linha de financiamento especial para veículos seminovos e usados. A parceria firmada com a BV Financeira garante taxas a partir de 1,28% ao mês e modalidades exclusivas para CDC e leasing. Os seminovos têm financiamento com entrada mínima de 20% e prazo de 24 a 48 meses para pagamento. Existe a possibilidade de limites de crédito para transportadoras de pequeno e médio porte com limites para caminhões com até cinco anos de uso, assim como o financiamento de semi-reboques com até dez anos de uso para caminhoneiros que já possuem o cavalo mecânico.

UNITIZAÇÃO DE CARGAS

Big-bags: uso se expande para várias áreas

Além de novos segmentos da indústria, o uso no campo e com frutas marcam as novas aplicações destes contenedores flexíveis.

Não há limites para a utilização do big-bag, pois o mesmo é tangível, podendo ser modelado para qualquer segmento, inclusive não importando muito o seu estado – novo ou usado”.

A afirmativa é de Elvis Douglas Brantegan, da Comércio de Sacarias Barra Mansa - Superbag Londrina (Fone: 43 3323.8930).

Christian Stauch, sócio-gerente da Remae Indústria e Comércio (Fone: 11 3812.9955), também destaca que o uso destes produtos tende a crescer devido à praticidade de armazenamento, transporte, reutilização e resistência mecânica, além de sua capacidade volumétrica.

Cosme Saraiva, representante comercial da STD Containers (Fone: 21 9246.8283), é outro profissional do setor que aponta a tendência de crescimento de uso dos big-bags – são dele as aspas na tabela (*em “tendências”*).

Stauch, da Ramae, destaca, ainda, que “muitos são os fabricantes de big-bags e diversos com qualidade. Entretanto, a cada dia, mais e mais é exigida a comprovação dos métodos de fabricação, de acordo com as normas de qualidade existentes, além da respectiva resistência, durabilidade e atoxidade dos produtos”.

O sócio-gerente da Remae informa, ainda, que as indústrias farmacêutica e alimentícia vêm lentamente aumentando a utilização de big-bags, porém as mesmas buscam produtos com maior resistência, reaproveitamento e comprovada atoxidade. “Existem muitas empresas neste ramo têxtil e, infelizmente, nem todas obtêm certificados de qualidade

Maiores Aplicações	Alimentos; Químicos; Metais; Petroquímicos; Serragem; Minérios; Frutas; Semigranéis (pós, granéis e produtos sólidos).
Novas Aplicações	Protetores para interior de contêineres de 20 e 40 pés. Setores que transportam grandes cargas no atacado. Indústrias farmacêuticas e alimentícias. Fertilizantes. Açúcar (início da colheita).
Tendências na Área	Crescimento, “já que não existe concorrência para a facilidade e agilidade logística propiciada”. Uso para fertilizantes até outubro.
Maiores Problemas na Área	Fornecedores sem condição de entrega imediata. Falta de tecidos circulares e planos maiores. Falta de confecionistas para atender à demanda do mercado. Desconhecimento dos benefícios. Empresas sem certificados de qualidade técnica.
Soluções	Contatos mais diretos. Participação em eventos. Consumidores devem exigir o certificado.
Ações da Empresa para Solucionar os Problemas	Manter estoques de fios, alças e tecidos para atender com rapidez. Participar de feiras nacionais e estaduais. Comprovar qualidade técnica junto ao IPT e ao Instituto Adolf Lutz. Ter compra de material programada durante o ano. Atentar para o fato de que vendas segmentadas permitem superar os períodos ociosos.



técnica comprovados por institutos de confiabilidade, como o IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas, o que pode vir a acarretar sérios acidentes”, alerta.

Outro participante desta matéria especial, Yoshito Suzuki, gerente de marketing da Sanwey Indústria de Containers (Fone: 11 4788.1755), ressalta as novas aplicações dos big-bags “sem dúvida alguma, são para transportes e distribuições de fertilizantes, onde a demanda está sendo maior. Outro setor que deverá aumentar o consumo de big-bags será o de açúcar, já que a colheita de cana estará sendo iniciada agora no mês de maio (região sul). Assim, o emprego dos big-bags, no caso de fertilizantes, excepcionalmente, deverá perdurar até o mês de outubro. No caso do açúcar, até o final do ano”, completa.

Suzuki também lembra que os maiores problemas na área, devido à demanda exagerada, somada à sazonalidade, envolvem a falta de mão-de-obra e de material. “A solução está muito difícil: a sazonalidade não garante o consumo durante o ano todo, e ninguém consegue manter a estrutura ficando ociosa de 5 a 6 meses.” ●

GRUPO EXCEL

TECNOLOGIA E DISCIPLINA QUE GARANTEM A SUA SEGURANÇA

O Grupo Excel oferece soluções eficazes de segurança para sua empresa, através de projetos coerentes, integrando as mais modernas tecnologias do setor com profissionais altamente qualificados.

Com uma parceria efetiva e atuante junto aos clientes, o Grupo Excel tem um histórico de baixíssimos índices de sinistros, o que a coloca em um patamar diferenciado em relação as outras empresas do setor.

SERVIÇOS:

- ESCOLTA ARMADA**
- SEGURANÇA PATRIMONIAL**
- SEGURANÇA PESSOAL**
- ESCOLTA**
- OPERAÇÕES ESPECIAIS**

• PROJETOS ESPECIAIS • INFORMAÇÕES SIGILOSAS •
• DIVERSAS OPÇÕES EM SERVIÇOS GERAIS •

SUPERVISÃO 24 HORAS

GRUPO EXCEL
Segurança • Serviços • Consultoria
Fones: (11) 6097-5922 / 6097-5925
Rua Siqueira Afonso, 194 - Pará
CEP: 03628-040 - São Paulo - SP
www.grupoexcel.com.br

UNITIZAÇÃO DE CARGAS

Caixas e contenedores plásticos também atendem a congelados

Segundo os profissionais do setor ouvidos, estes produtos também apresentam maior uso pela necessidade de redução de custos, quando comparados às embalagens não-retornáveis.

No caso das caixas e dos contenedores plásticos, Roy Khoury, diretor de operações da Plásticos Eldorado (Fone: 11 4199.4500), afirma que as tendências de uso são positivas, pois hoje o objetivo é a redução de custos nas embalagens retornáveis. “O grande problema na área é a amortização da embalagem em uso descartável. Com o contenedor plástico retornável, se obtém benefícios de amortização a médio e longo prazo”, ressalta.

Ivo Amadeu Meneghel, inspetor de vendas da Marfinite (Fone: 11 4646.8600), avalia que, a partir do momento em que a importância da logística começou a ser notada, a utilização de caixas plásticas vem ganhando espaço como embalagem retornável baseada na comparação de custo-benefício em relação a materiais descartáveis. “Apesar de agregar um custo inicial maior, ao contrário de embalagens descartáveis, este uso é dividido pelo número de utilizações, apresentando uma relação favorável”, diz.

Ele também acredita que a tendência é que mais e mais segmentos de mercado promovam a implantação de caixas plásticas como embalagem nas suas logísticas. “É importante salientar que este tipo de material atualmente faz parte de grande parte dos processos produtivos e de armazenagem das diversas atividades industriais”, completa Meneghel.



Bosi, da Linpac Pisani: caixas com lacre inviolável também são novidade



Pelo seu lado, Vasco José Bosi, diretor comercial da Linpac Pisani (Fone: 54 2101.8700), também destaca que as caixas e

contentores plásticos são usados em diversos segmentos de mercado e aplicações, e que, na avicultura, são empregados desde o

transporte de aves vivas até a frigorificação e o congelamento. “Atualmente, as caixas plásticas estão sendo usadas no novo e já consolidado mercado de congelados, em substituição à bandeja metálica. A caixa plástica para congelamento é muito mais prática, higiênica e durável, não oxidando após sucessivos processos de congelamento. Outra aplicação envolve caixas com lacre inviolável e código de barras para identificação e controle do conteúdo interno”, ressalta.

Marcos Antonio Ribeiro, diretor de negócios da Unipac (Fone: 11 4166.4260), considera que entre as tendências para movimentação e armazenagem, capazes de atender a diversos setores, estão as caixas colapsáveis — que podem ser desmontadas quando não há necessidade de



uso. “As embalagens plásticas retornáveis facilitam o empilhamento, ocupam pouco espaço e reduzem os custos com armazenamento e transporte. Além disso, proporcionam uma planta limpa, livre de lixo e melhoram a parte ergonômica para os trabalhadores internos e externos e são mais resistentes a impactos e ao desgaste natural do tempo, o que diminui a necessidade de reposição”, diz Ribeiro.

PROBLEMAS

Referindo-se aos problemas no segmento, Meneghel, da Marfinite, destaca que o maior envolve os custos do produto, quando comparados a outros materiais, ou mesmo caixas plásticas que utilizam matéria-prima de qualidade inadequada. “Uma maneira de atenuar este quadro é a conscientização do cliente das vantagens técnicas das caixas plásticas em relação às outras e, sobretudo, o desenvolvimento de projetos acertados que utilizem materiais adequados e que atendam às reais necessidades do uso”, declara.

Para Ribeiro, da Unipac, a falta de um gerenciamento logístico completo é um dos principais desafios da área. “A Unipac realiza esse trabalho em seus clientes e todos reconhecem rapidamente que um planejamento eficaz traz uma série de benefícios para a empresa, independente do segmento de atuação. Planejamento, implementação e controle do fluxo de matérias-primas podem contribuir significativamente com a redução de custos e proporcionar benefícios como otimização de espaço e proteção dos produtos fabricados.”

Além disso, o diretor de negócios da Unipac observa que um dos maiores desafios do sistema de embalagens plásticas é a administração e rastreamento do contenedor. “É necessário que todos os envolvidos no sistema cooperem com uma relação transparente para coordenação e controle. Caso isso não aconteça, as embalagens podem até ser perdidas ou extraviadas. Para solucionar isso, muitos estão adotando a terceirização da administração, logística e propriedades das embalagens retornáveis.” ●

Maiores Aplicações	Agricultura; Abatedouro; Frigorífico; Pescados; Indústrias de bebidas; Indústrias de componentes automotivos e peças em geral; Roupas; Indústria alimentícia; Indústria farmacêutica; Atacadistas; Produtos químicos
Novas Aplicações	Mercado de congelados, em substituição à bandeja metálica. Distribuição de mercadorias de alto valor agregado, onde a segurança é item prioritário.
Tendências na Área	Na linha industrial, caixas modulares de diversos tamanhos que combinem entre si e sempre paletizáveis. Uso de RFID e chip para identificação e rastreamento das caixas. Uso de caixas colapsáveis.
Maiores Problemas na Área	Dependência do preço da resina plástica que segue tendências mundiais. Custo em relação a outros materiais. Uso de matéria-prima de qualidade inadequada. Falta de um gerenciamento logístico completo. Administração e rastreamento do contenedor.
Soluções	Custo da NAFTA deveria ter como base de cálculo os custos internos do Brasil. Conscientização do cliente das vantagens técnicas das caixas plásticas em relação às outras. Desenvolvimento de projetos que utilizem materiais adequados e que atendam às reais necessidades do uso. Realização do gerenciamento logístico. Todos os envolvidos no sistema devem cooperar com uma relação transparente para coordenação e controle do contenedor.
Ações da Empresa para Solucionar os Problemas	Buscar alternativas de matérias-primas que visem diminuir o custo sem prejudicar a qualidade. Realizar o gerenciamento logístico para o cliente.

Notícias

r a p i d a s



Transportadora Nardini ganha nova identidade visual

Para atender ao mercado de transporte e logística de Catanduva, SP, e região, a Transportadora Nardini renovou a sua identidade visual com nova razão social e logomarca, transformando-se em ANLog – Aurélio Nardini Logística (Fone: 17 3521.2111). De acordo com o gerente da empresa, Rubens Mugnani, a mudança vem acompanhar o novo sistema de gestão da ANLog, com foco em logística integrada, buscando novos clientes e áreas de atuação. "Nosso objetivo foi inovar e apresentar uma nova 'cara' para a transportadora, mais moderna e ágil", diz Mugnani. A analista de marketing do Grupo



Aurélio Nardini, Andressa Hattori, explica que o novo nome e o logotipo da transportadora foram estudados de forma que fossem preservados os valores da empresa. "Mantivemos o nome do Grupo e suas cores institucionais, verde e vermelho", declara. Além do novo design, a frota de caminhões da ANLog está com dois novos caminhões, um FH 13, 400 CV, e um truck VM 260, ambos da marca Volvo. Segundo Mugnani, os novos caminhões estão dentro do projeto de renovação da frota. "Nossa meta é trabalhar com idade máxima de frota de cinco anos", declara.

Locação inteligente

compramos a sua frota velha e terceirizamos
com empilhadeiras 0 km Paletrans.



VENDAS facilitadas

financiamento próprio em até 36X, FINAME,
Cartão BNDES e ainda sua empilhadeira
usada como parte de pagamento.

Paletrans

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

EQUIPAMENTOS
TOTALMENTE
fabricados no
BRASIL

CONSULTE SOBRE
EQUIPAMENTOS
FRIGORIFICADOS

SÓ QUEM TEM A MELHOR ESTRUTURA PODE OFERECER
O MELHOR SERVIÇO E O MENOR PREÇO.

11.3837.7733

BREVE FILIAIS ANHANGUERA E BOM RETIRO



Av. Embaixador Macedo Soares, 610 - Água Branca - São Paulo - SP

dnkinternational@terra.com.br

www.dnkinternational.com.br

UNITIZAÇÃO DE CARGAS

Contenedores metálicos: vários tipos permitem inúmeras aplicações

Os contenedores metálicos oferecem resistência e durabilidade e, também, pela diversidade de tipos, proporcionam várias aplicações



Quando nos referimos aos contenedores metálicos nesta reportagem, estamos abordando os de laterais fechadas, os aramados e até os tipo IBC, de modo que as opiniões dos participantes podem parecer diferenciadas.

José Wilson de Almeida, da Ability (Fone: 19 3405.3420), lembra que os novos usos dos contenedores têm sido nos setores de logística, produção, almoxarifados e expedição. "Nas empresas de logística, o seu uso está sempre em expansão", destaca.

De acordo com ele, um dos fatores para este uso seria os dirigentes das empresas entenderem que os contenedores são a forma mais viável para armazenagem de seus produtos, evitando custo com embalagens não-retornáveis.

Pelo seu lado, Helio Osaka, diretor comercial da Artok (Fone: 11 6100.8022), diz que um dos motivos da tendência ao maior uso envolve a questão ambiental. "Com a grande preocupação das empresas voltada ao meio ambiente, a procura por produtos que não agridam a natureza e nem utilizem matérias-primas nobres, como a madeira, tem aumentado. Com isso, percebemos uma procura maior pelos contenedores metálicos", avalia.

Maiores Aplicações	Armazenagem, movimentação e transporte de produtos finais ou intermediários nos mais variados setores da indústria, varejo e logística, como: empresas dos setores automotivo, de autopeças, alimentício, bebidas, cosméticos, frigoríficos, eletroeletrônicos, malharia e laboratórios. Auxílio na fabricação de produtos químicos (perigosos ou não), cosméticos, farmacêuticos e alimentícios.
Novas Aplicações	Logística e área de produção. Como display de vendas. Abastecimento de linhas de produção. Transporte em comboio em empresas do setor automotivo. Armazenamento e transporte seguro de garrafas de vinho. Caixas kanban fixas e dobráveis para o uso em linha contínua de produção. Cestos específicos para engrenagens automotivas. Setor automobilístico, para se livrar de embalagens extras (papelão, madeira e outras). Acondicionamento de produtos volumosos ou quando se opta pelo transporte a granel. Transporte de óleo diesel para locadores de geradores. Indústria química e têxtil.
Tendências na Área	Crescimento do uso de contenedores especiais no segmento industrial. Maior uso, em substituição à madeira. Perda de espaço para os armazéns fixos, exceto em casos de aplicações especiais. Trocada de tambores e bombonas plásticas por contentores metálicos tipo IBC. Racks e contenedores one way para exportação.
Maiores Problemas na Área	Falta de padronização nas dimensões e formatos. Máis condições das estradas, que afetam os produtos transportados. Falta de fiscalização de cargas, principalmente perigosas, que são transportadas sem critérios e com embalagens inadequadas. Empresas não especializadas, que oferecem custos baixos e produtos sem qualidade.
Soluções	Tentar fazer uso dos contenedores com dimensões padrões e/ou desenvolvimento de embalagens específicas para cada caso e acomodações que permitam o transporte seguro quanto à integridade do material transportado da origem até o seu destino final. Orientação dos usuários, transportadores e expedidores da necessidade de padronização das embalagens, adequando-as para o tipo de produto a ser transportado. Profissionalização do setor para fazer frente às empresas não especializadas.
Ações da Empresa para Solucionar os Problemas	Investir na capacitação profissional e em equipamentos para desenvolver contenedores especiais. Obter certificados de qualidade e ambiental, tornando a empresa apta a solucionar e atender a quaisquer necessidades. No caso da falta de padronização, estabelecer contato com o cliente conscientizando-o sobre a melhor performance.



Sobre novas aplicações também fala Robson Gonçalves Ribeiro, gerente de negócios da Águia Sistemas (Fone: 42 3220.2666). "Este tipo de equipamento já vem sendo utilizado também como display de vendas nos supermercados: troca-se o vazio pelo cheio, agilizando o processo de reposição", diz ele.

Kleber André Ludovico, gerente comercial da Rentank Equipamentos Industriais (Fone: 11 4138.9268), afirma que outra tendência na área é a troca de tambores e bombonas plásticas para contentores metálicos tipo IBC, "reduzindo espaço de armazenagem e aumentando a segurança no transporte, principalmente de produtos perigosos."

Aliás, ele aponta que um grande problema na área é a omissão por parte das autoridades na fiscalização de cargas, principalmente perigosas, que são transportadas sem critérios e com embalagens inadequadas, colocando em riscos a sociedade e o meio ambiente. "No caso da Rentank, para solucionar este problema temos colaborado como patrocinador de eventos envolvendo o Transporte de Produtos Perigosos, e promovemos o lançamento do Manual PP8 que é utilizado como auxílio no momento da escolha adequada da embalagem", informa Ludovico.

Nelson Otaviani, diretor comercial da Longa (Fone: 15 3262.7200), também aborda o desenvolvimento na utilização destes produtos. Segundo ele, no



Osaka, da Artok:
fator ecológico incentiva o uso
dos contenedores



Ludovico, da Rentank: problema é a falta de fiscalização de cargas

ínicio, os contenedores metálicos eram aplicados para armazenagem e verticalização de qualquer produto, e depois, com as evoluções, foram se adotando prateleiras, porta-paletes e por aí afora. “Hoje, notamos nitidamente duas situações: o cliente opta pelos contenedores quando se tratam de produtos especiais, com formatos irregulares que por si só não são possíveis de serem empilhados; os demais são armazenados em paletes e acondicionados nas estanterias fixas”, diz Otaviani.

Sobre as tendências na área, ele destaca que cada vez mais se nota que os contenedores metálicos estão perdendo espaço para os armazéns fixos, exceto nos casos de aplicações especiais.



FALTA DE PADRONIZAÇÃO

Ribeiro, da Águia, também aborda a questão da falta de padronização no setor. A solução? “A princípio, acredito que tentar fazer uso dos contenedores com dimensões padrões seja o mais interessante, porém não se limitar somente ao existente no mercado. A viabilidade do uso deste equipamento muitas vezes está no desenvolvimento de um especial que atenda à real necessidade do cliente”, alega.

Milton Villalad Junior, gerente comercial da Rack Stell (Fone: 11 7144.2448), também aponta outro problema na área: as empresas não especializadas. “A solução, neste caso, passa pela profissionalização do setor, criando uma associação que defenda os interesses da categoria e defina regras para o mercado, como funciona na Europa”, finaliza. ●



UNITIZAÇÃO DE CARGAS

Embalagens de Polionda são alternativas

Um produto novo, o Polionda, já vem se firmando como alternativa, inclusive na produção de paletes.

Anteriormente, as aplicações mais conhecidas em Polionda são as embalagens plásticas retornáveis. Mais do que isso, são embalagens especiais.

Quem afirma é Ronie Mello, gerente comercial da Exapack (Fone: 11 4784 1566). De acordo com ele, o Polionda é um material que permite uma gama enorme de aplicações e isso não se limita apenas a embalagens. “Atualmente estamos investindo no desenvolvimento de palete em Polionda, visualizando este produto como substituição aos atuais de madeira.”

TENDÊNCIAS

Mello também afirma que as embalagens retornáveis em Polionda e seus complementos – colméias, divisorias, etc. – deverão, em curto prazo, consolidar-se como a melhor alternativa para transportar produtos cujas dimensões ou características técnicas sejam padrão FEFCO ou KLT, ou não, necessitando, assim, de um desenvolvimento especial e customizado. “Outra tendência são as embalagens com tratamento especial – anti-estáticas, condutivas, etc.”, acrescenta.

PROBLEMAS

Como toda nova alternativa, o gerente comercial da Exapack informa que o Polionda – ainda em fase de descobrimento pelo mercado –, não é tão popular como o papelão ondulado e as caixas injetadas. Por consequência, o mercado tem pouca referência para especificar e demandar novos desenvolvimentos. “Em contrapartida, temos em nosso portfólio muitos cases de sucesso em grandes indústrias.”

Mello informa que, portanto, o desafio é formar um novo conceito no mercado. “Para atingir este objetivo, estamos reestruturando nossa área de atendimento e implantando novas ferramentas de marketing direcionadas à conscientização das vantagens e flexibilidade que a embalagem plástica em Polionda pode proporcionar com alto custo-benefício. Realinharmos nossas estratégias de atuação, ocupação de áreas e treinamos nossa força de vendas para prestar um serviço técnico e padrão que será avaliado pelos nossos clientes em todo novo desenvolvimento. Fortalecemos nosso planejamento de mídia e comunicação focando em veículos especializados e formadores de opinião”, conclui. ●

Maiores Aplicações	Setores automobilístico, eletroeletrônico, farmacêutico, de higiene e beleza e operadores logísticos.
Novas Aplicações	Paletes
Tendências na Área	Transporte de produtos cujas dimensões ou características técnicas sejam padrão FEFCO ou KLT. Embalagens com tratamento especial (anti-estáticas, condutivas, etc.)
Maiores Problemas na Área	Desconhecimento.
Soluções	Formar um novo conceito no mercado.
Ações da Empresa para Solucionar os Problemas	Realinhar estratégia de operação. Treinamento. Fortalecer plano de mídia.

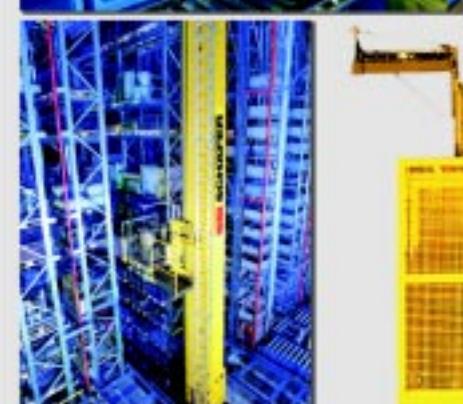
Fonte: Exapack

SSI SCHAEFER
NDELL PEEM

Líder Mundial em automação logística.

- Armazém vertical;
- Racks deslizantes;
- WMS;
- Pick by Light;
- Autoportantes;
- Serviços, Manutenção e Reformas;
- Sistemas de Picking (separação de pedidos);

SSI SCHAEFER
TECNOLOGIA ALEMÃ



(19) 3826 8080

[contato@ssi-schaefer.com.br](mailto: contato@ssi-schaefer.com.br)

www.ssi-schaefer.com.br

SCHAEFER NDELL

UNITIZAÇÃO DE CARGAS

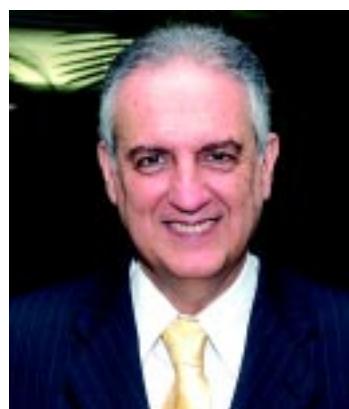
Embalagens de papelão ondulado ainda têm competitividade

A incorporação de novos materiais para aumentar a resistência e proporcionar novos acabamentos tem permitido crescimento no mercado.

As embalagens de papelão ondulado têm se destacado como as mais adequadas para os produtos refrigerados, frigorificados e congelados, in-natura ou industrializados e, principalmente, para os produtos hortícolas. Para estas finalidades, são utilizados papéis especialmente tratados, colas e tintas resistentes à umidade, as quais, no entanto, não afetam a reciclagem e a biodegradabilidade dessas embalagens", diz Paulo Sérgio Peres, presidente da ABPO – Associação Brasileira do Papelão Ondulado (Fone: 11 3831.9844), referindo-se a este importante item da unitização de carga.

Ele também informa que o papelão ondulado no Brasil é

bastante competitivo, principalmente quando se analisa a cadeia de suprimentos como um todo e não somente o preço individual de uma embalagem, no caso a de papelão ondulado. "Perda de produtos por embalagem não adequada ou mal dimensionada, manuseio em demasia, desperdício, falta de paletização ou paletização ineficaz com consequente aumento de custos de armazenagem e de frete, entre outros, são fatores importantes a serem avaliados em conjunto com o custo específico da embalagem. Infelizmente, muitas empresas ainda continuam a olhar somente para o preço da embalagem, sem ter a medida exata do custo total do processo", lastima Peres.



Perez, da ABPO: há soluções inovadoras e completas de embalagens

Ainda segundo ele, a grande vantagem comparativa das embalagens de papelão ondulado está ligada às perdas e aos custos no manuseio e no armazenamento, ligados, também, aos custos de transporte. "As embalagens modulares, que seguem padrões internacionais, estão sendo utilizadas, com sucesso, pois atendem, de maneira simples, versátil e econômica, toda a cadeia de suprimentos dos produtos que embala, principalmente os hortícolas, evitando avarias e desperdícios. É uma solução vitoriosa, principalmente se considerarmos que no Brasil ainda nos deparamos com aquelas pirâmides de frutas que geram, a cada dia, perdas entre 13% e 17%, de acordo com estudo realizado recentemente", diz o presidente da ABPO.

Perez diz ainda que o papelão ondulado, tradicionalmente uma embalagem de transporte por excelência, está vendo abrir-se o seu leque de utilização como embalagem primária, aquela que chega até o ponto de venda. Segundo o presidente, a tendência atual para as embalagens primárias é o uso de papelão ondulado fabricado em microondas, com capas externas brancas ou estruturas laminadas com papel cartão. "As vantagens estão nas impressões de alta definição com



Maiores Aplicações

Produtos refrigerados, frigorificados e congelados, in-natura ou industrializados. Produtos hortícolas. Indústrias alimentícias, químicas, petroquímicas, eletrônicas, de alimentos e bebidas, mecânicas e automotivas.

Novas Aplicações

Como embalagem primária, com o uso de papelão ondulado em microondas, capas externas brancas ou estruturas laminadas com papel cartão. Como embalagens industriais para transporte de produtos pesados e/ou volumosos, substituindo outros materiais, como madeira, metal e plástico.

Tendências na Área

Substituição dos paletes e engradados de madeira por outros materiais, como o papelão, em função da NIMF-15.

Maiores Problemas na Área

Especificamente no caso do palete de papelão ondulado, desconhecimento em relação aos benefícios.

Soluções

Ações da Empresa para Solucionar os Problemas

Contato com empresas especializadas.

Cuidar para ter equipe e equipamentos especializados para o desenvolvimento de embalagens.

marksell
Tecnologia que eleva

Plataformas Niveladoras de Docas

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

20 ANOS

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



tratamentos superficiais, a fim de realçar as embalagens nos pontos de venda."

MATERIAL DO FUTURO

Perez avalia que entender a embalagem como um dos elementos principais da cadeia logística de suprimentos, e não somente como uma simples caixa para se guardar um produto, pode representar estar dentro ou fora do mercado.

Felizmente – ainda segundo o presidente da ABPO – a indústria mundial de papelão ondulado se deu conta dessa necessidade mercadológica e vem oferecendo soluções inovadoras e completas de embalagens baseadas em novos processos e produtos.

"A indústria está constantemente desenvolvendo meios de dinamizar os processos de transporte, armazenamento, empilhamento, descarregamento e até mesmo exposição de mercadorias, e o papelão ondulado tem respondido a essas necessidades através de criativas e inovadoras embalagens. Esta é a razão principal porque o papelão ondulado é tão popular. Levantamentos recentes mostram que mais que 2/3 de todas as mercadorias que transitam no mundo são embaladas e transportadas em papelão ondulado. Mais do que todos



Perucci, da Rigesa:
oportunidades estão em
diversos setores industriais

os outros tipos de embalagem juntos. Estas qualidades, que fazem com que o papelão ondulado seja considerado a primeira opção mundial em embalagem, também fazem com que ele seja considerado o material do futuro”, aponta Perez.

CRESCIMENTO

Em sua análise do setor, Marcelo Perucci, especialista de produtos e serviços diferenciados da Rigesa (Fone: 19 3869.9330), lembra, primeiramente, que entre as principais funções da embalagem de papelão estão a proteção e a exposição do produto. E que as embalagens industriais de papelão para transporte de produtos pesados e/ou volumosos estão se destacando devido ao grande potencial que possuem para substituir outros materiais, como madeira, metal e plástico. “Neste caso, as oportunidades estão em diversos setores industriais que possuem um perfil de negócio B2B, principalmente.”

Ele também considera que há uma grande tendência de substituição dos paletes e engradados de madeira por outros materiais em função da NIMF-15, Norma Internacional de Medida Fitosanitária que exige o tratamento térmico ou químico da madeira para evitar disseminação de pragas. “Como o papelão não precisa deste tratamento, acaba se tornando uma ótima opção, pois consegue alinhar resistência, baixo peso, reciclagem e custo competitivo.”

Perucci ressalta que especificamente no caso do palete de papelão ondulado, ainda há um desconhecimento em relação aos seus benefícios – sua resistência e seu desempenho –, o que impede sua maior utilização. “Por isso, é importante que os projetos de substituição sejam feitos por empresas sérias e com competência técnica nesta área.” ●

ARMAZENAGEM NA MEDIDA CERTA



Certificado ISO 9001



ÁGUILA
Sistemas

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



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

UNITIZAÇÃO DE CARGAS

Paletes plásticos: especialistas apostam no fator ecológico

O maior uso destes paletes é baseado no fator ecológico, já que vários especialistas do setor acreditam na substituição dos paletes de madeira por estes.

Otimismo parece ser a tônica no segmento de paletes plásticos. “O palete plástico é uma tendência de mercado mundial. Por várias razões: higiene, durabilidade, manuseio, não precisar de tratamentos fungicidas, poder ser construído em qualquer tamanho e poder ser utilizada matéria-prima reciclada, que é um dos fundamentos de alguns países como exigência para uso de paletes para exportação, e até mesmo no mercado interno”, diz Norberto Antonio Marcolin, diretor técnico Comercial da Brasil 550 (Fone: 54 3453.7775).

Roberto Miranda, diretor comercial da CityPlast (Fone: 11 6693.6241), também destaca que seu uso é comum, ainda, por empresas que desejam reduzir

custos de movimentação, retornando e reutilizando seus paletes.

“De fato, os paletes plásticos têm como principais utilizações a movimentação e armazenagem de materiais em circuitos internos de produção ou em substituição a embalagens retornáveis, onde pode ser percebido seu maior custo-benefício. Vale salientar que uma versão leve encontra espaço como embalagem de exportação, pois, ao contrário dos fabricados em madeira, não necessita de tratamento especial (fumigação) e tem preferência em inúmeros países importadores”, acrescenta Ivo Amadeu Meneghel, inspetor de vendas da Marfinite (Fone: 11 4646.8600).

Ivan Riado, gerente comercial e de marketing da Myers do Brasil (Fone: 19 3847.9993), consi-



Riado, da Myers: em 10 anos, grande número de paletes em setores diversos

dera a tendência de maior uso pela diversidade de modelos. São modelos para operações em câmara fria até operações de sacarias diversas. Alguns podem ser usados em prateleiras portapaletes de vão livre, pois possuem

“skids” que aumentam ainda mais sua resistência mecânica. “Todos os tipos são laváveis e recicláveis, não causam a proliferação de fungos e possuem protetor UV, além de não serem inflamáveis”, diz Riado.

Por seu lado, Rodrigo Priess, da área comercial da Stanplast (Fone: 47 2105.2500), aponta a durabilidade destes paletes. “Temos conhecimento de paletes que estão sendo usados desde 1987 sem nenhum problema, em ambiente leve. Em ambiente mais agressivo, eles duram em média 5 a 6 anos”, alega.

Marcos Antonio Ribeiro, diretor de negócios da Unipac (Fone: 11 4166.4260), diz que, em países desenvolvidos, como os Estados Unidos, os paletes plásticos já vêm sendo ampla-

mente utilizados. “Até porque a adoção deles elimina os custos com a manutenção dos paletes de madeira, que dificilmente são contabilizados. A Unipac faz questão de divulgar que a adoção de embalagens plásticas retornáveis, como os paletes plásticos, colabora imensamente com a redução do uso da madeira/papelão, que são embalagens descartáveis e estão diretamente ligadas ao desmatamento de florestas. A adoção da logística reversa, além de otimizar o espaço, reduz os gastos com armazenamento e movimentação”, diz ele.

MEIO AMBIENTE

De fato, o diretor técnico comercial da Brasil 550 acredita que a tendência pelo uso cada vez maior do palete plástico “é por exigência do próprio mercado mundial, onde o fator determinante é a ecologia, utilizando matéria-prima já existente. Existem certos países que não permitem mais a entrada de outro tipo de palete de exportação que não seja plástico, e de preferência com material reciclado”.

Miranda, da CityPlast, também destaca que diversos setores estão procurando práticas e produtos em conformidade com a ISO 14.000, tendo no palete plástico uma grande solução. “Além disso, a busca contínua por redução de custos tem feito com que



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

SKAN CARER



L.A. COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA -ME
TEL: (XX011)4655-4470 FAX:(XX011)4655-2808
RUA RIO DE JANEIRO Nº118 CEP07400-000 ARUJÁ SÃO PAULO SP
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.**



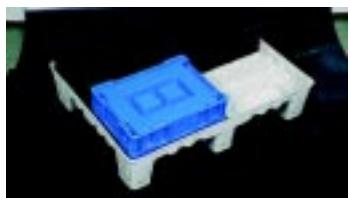
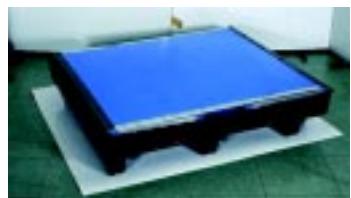
Carro, estrados e pórticos para retirada de baterias tracionárias /
Projeto de sala de baterias / Serralheria industrial



Fones: (21) 2683.2483 / 2683.1862

easytec@easytec.ind.br

Desenvolvemos projetos, consulte-nos. Atendimento diferenciado.



Maiores Aplicações	Setores farmacêutico, frigorífico, de bebidas, alimentício, de autopeças, de cosméticos e montadoras, de higiene e limpeza, indústrias atacadistas, de cosméticos, supermercados, produtos químicos. Empresas que têm problemas de alto índice de corrosão. Empresas que necessitam de paletes que possam ser limpos ou higienizados facilmente. Setores que impõe restrições aos paletes de madeira, em razão de normas sanitárias ou de valorização da sustentação ambiental.
Novas Aplicações	Paletes especiais, com medidas de até 3.500 mm, para indústria do setor de embalagens de papelão. Paletes plásticos em conjunto com caixas para transporte de materiais frágeis. Paletes especiais para transporte de baldes. Conjunto PackTainer, que utiliza dois "paletes-tampa" e uma manga em PP alveolar. Palete de dupla face para uso de sacarias, onde o túnel para o garfo da empilhadeira fica livre, não causando rasgos nas sacas do palete de baixo.
Tendências na Área	Maior uso, por razões ecológicas. Substituição de embalagens de madeira one-way para o mercado externo. Substituição dos paletes de madeira, de uso geral em todas as áreas, pelos plásticos. Adequação às medidas mais utilizadas e à exportação com soluções leves. Adotar paletes mais leves, pois o peso destes mais seu volume podem aumentar o valor do frete. Conscientização do setor de logística em fazer um investimento inicial maior.
Maiores Problemas na Área	Custo elevado. Preço do polímero. Limitação de medidas, pelo custo da matriz. Mau manuseio dos paletes por parte do operador. Logística de retorno dos paletes. Encontrar o ponto de equilíbrio entre a substituição da madeira por plástico e seus custos. Empresas fornecedoras de paletes plásticos de baixa qualidade. Falta de fiscalização eficiente sobre os sistemas de controle fitossanitários por parte dos órgãos governamentais.
Soluções	Diminuir o custo do polímero. Uso de recursos especiais para produzir paletes de medidas diferentes. Demonstrar ao cliente os benefícios obtidos e a redução de custo a médio e longo prazo, pela durabilidade e ausência de manutenção. Informação e treinamento. Para incrementar o uso, estimular o uso de material atóxico e ecologicamente correto. Correta avaliação da qualidade do fornecedor escolhido. Em relação ao custo, avaliação em conjunto com o fabricante dos pontos de perdas do processo. Pressão da sociedade sobre as ações governamentais nos controles fitossanitários.
Ações da Empresa para Solucionar os Problemas	Desenvolvimento de projetos em parcerias com os clientes. Orientação e treinamento dos clientes. No caso da logística de retorno e do custo, demonstrar que, com o reuso, o investimento é normalmente pago em menos de 1 ano. Ser mais eficiente e reduzir custo industrial, investindo em treinamento e equipamentos novos.

as empresas tenham buscado utilizar embalagens retornáveis e reutilizáveis.”

Em sua análise das tendências de mercado na área de paletes plásticos, Riado, da Myers, diz que, “como grande parte dos negócios passou por uma grande retração no passado próximo e, adicionamente, o custo associado às leis ambientais cresceu substancialmente e afetou a lucratividade das empresas, agora que estamos sentindo que a procura por melhores produtos que prezam pela ecologia e ainda acrescentam benefícios em redução de custos em logística está crescendo. Apostamos que o Brasil terá nos próximos 10 anos um grande número de paletes plásticos em setores diversos”.

Guilherme Martins Aron, gerente nacional de vendas da Schoeller Plast do Brasil (Fone: 11 3044.2151), aponta que o mercado exige adequação às medidas mais utilizadas e à exportação com soluções leves, porém bem construídas. “Os paletes de madeira, de uso geral em todas as áreas, deverão ser substituídos por paletes plásticos, como o que ocorreu com as caixas de frutas e garrafeiras produzidas em madeira em meados de 1970”, acredita.

“A tendência é que a utilização do palete plástico apresente crescimento à medida que o usuário perceba uma relação vantajosa de custo/benefício em seu segmento específico, sem a pretensão de total substituição dos modelos de madeira por questões óbvias de custos”, refuta Meneghel, da Marfinite.



Ribeiro, da Unipac: em países desenvolvidos, os paletes plásticos já vêm sendo muito utilizados

PROBLEMAS

Quando enfoca os problemas no setor, Marcolin, da Brasil 550, revela que, hoje, realmente ainda é o custo, em relação ao palete de madeira, “pois fazer um palete plástico exige tecnologia e tratamento de matéria-prima adequada, gerando um custo ainda maior. Outro grande problema que víamos neste mercado é que ele era muito ‘engessado’, pois por se fazer paletes somente com matrizes com medidas determinadas, o uso ficava restrito às medidas padrões, tipo 1000 x 1200 x 150 mm, e se tivesse de fazer alguma mudança ou medida especial, o custo ficaria um absurdo e inviável”, analisa.

Para solucionar este problema, ele conta que a Brasil 550 passou a fazer paletes de qualquer dimensão utilizando “tábua plásticas” maciças de alta resistência, que podem ser trabalhadas, usinadas e aparafusadas. “Ou seja, não trabalhamos com matrizes de paletes plásticos.”

O inspetor de vendas da Marfinite também considera problema as limitações de desenvolvimento de medidas especiais devido ao custo elevado na construção de moldes em aço. “Por outro lado, a evolução da tecnologia tende a atenuar a significativa diferença de custos entre paletes de madeira e plástico”, acredita Meneghel.

Riado, da Myers do Brasil, também aponta o custo do palete plástico. “A solução vem através de leis ambientais e do estímulo ao uso de material atóxico e ecologicamente correto. Esse estímulo poderá vir das direções de empresas, da mídia e das empresas que fabricam produtos alternativos.”

Além do custo do palete, Edson P.S. Leão Jr., gerente comercial da PLM Plásticos Fone: 11 3846.5572), aponta a falta de aprimoramento da logística reversa. “As soluções incluem a demonstração, ao cliente, dos benefícios obtidos e a redução de custo a médio e longo prazo, pela durabilidade e ausência de manutenção quando se compara ao palete de madeira”, aponta.

Sobre este assunto, Aron, da Schoeller Plast, acredita que divulgar a idéia de que o palete plástico se torna mais barato que a madeira porque sua durabilidade é muito maior é um grande problema. Outro é encontrar o ponto de equilíbrio entre a substituição da madeira por plástico e seus custos. “A substituição deverá contemplar a logística fechada entre empresas por conta dos custos envolvidos”, ressalta. Para ele, a solução vem com informação e treinamento. “Em geral, quem procura por palete plástico já tem a necessidade de substituição devido à fiscalização sanitária”, afirma o gerente nacional de vendas. ●



UNITIZAÇÃO DE CARGAS

Paletes de madeira: os mais utilizados

Mas, mesmo assim, alguns profissionais do setor alegam que seu emprego seria ainda maior se não houvesse resistência com relação à paletização.



Parece uma contradição quando se aborda o uso dos paletes de madeira.

Marcelo Canozo, diretor da Fort Paletes (Fone: 15 3532.4754) e presidente da ABRAPAL – Associação Brasileira dos Fabricantes de Paletes PBR, acredita que os paletes de madeira representam cerca de 95% do total de paletes utilizados em toda cadeia logística, devido a seu baixo custo, alta durabilidade e por ser ecologicamente correto – “poucos sabem, mas as madeiras reflorestadas utilizadas para confecção deste paletes são reaproveitadas em um segun-

do momento, em forma de combustível (cavaco para geração de energia)”.

Já Antonio Valdir Zelenski, gerente comercial da Matra do Brasil (Fone: 11 4648.6120), embora reconheça que o palete de madeira seja aplicado em todos os segmentos industriais, comerciais e prestadores de serviços, sendo utilizado desde uma linha de produção até o ponto final de consumo de um produto – “podemos afirmar que o palete é a base da logística” –, destaca que a sua utilização no Brasil ainda é baixa.

“O palete PBR é um grande

propulsor das cargas paletizadas, mas ainda existem resistências com relação à paletização de produtos desde a linha de produção, passando pela armazenagem e distribuição. As empresas consideram somente o custo do palete, mas é muito importante verificar os ganhos de produção e reduções de custos com a armazenagem, manipulação, transporte, descarga, etc. que o produto paletizado proporciona”, destaca Zelenski.

Avesso à discussão, José Ricardo Bráulio, coordenador da José Bráulio Paletes (Fone: 11 3229.4291), destaca que o palete de ma-

deira é utilizado desde a II Guerra Mundial em todos os setores de movimentação e armazenagem, como embalagem, unitizador, suporte para armazenagem e estrado.

TENDÊNCIAS

Sobre as tendências na área, Canozo, da Fort Paletes e da ABRAPAL, aponta o maior consumo para exportação, “já que a redução do custo de tratamento fitossanitário eliminou de uma vez por todas o ‘mito’ das dificuldades referentes a esse tipo de tratamento”, conforme diz.

Por sua vez, José Ricardo, da José Bráulio, explica que a tendência de despachar as mercadorias nos paletes da indústria para o varejo/atacadista e daí ao consumidor final, loja ou CD, tudo no mesmo palete - sem manuseio nas mercadorias – está baseada no uso de paletes padrão PBR ou paletes descartáveis one-way.

PROBLEMAS

Explicando os problemas no segmento de paletes de madeira, Canozo da Fort Paletes e da ABRAPAL fala primeiro da “concorrência desleal”. Segundo ele, são empresas de “fundo de quinalha” que não possuem compromissos sociais e éticos e sonegam impostos – “sem dúvida, este é o nosso maior problema”.

A este se junta o problema do “Custo Brasil” – que realmente tem atrapalhado o segmento e os demais.

“Para estes problemas, infelizmente temos que contar com a

‘vontade’ de nossos governantes. Porém, o mercado consumidor têm se mostrado preocupado também com a questão ética e social, o que nos tem ajudado a superar a concorrência desleal”, diz Canozo.

O gerente comercial da Matra, pelo seu lado, relata que os maiores problemas para os usuários de paletes de madeira encontram-se na administração dos parques e no fechamento dos canais de desvios de paletes, que geram o comércio de paletes usados. “Quem compra paletes usados, com certeza está adquirindo o seu próprio palete, desviado em algum momento do seu fluxo natural”, alerta.

Ainda segundo Zelenski, outro fator importante e que o comprador de paletes não consegue entender é a compra de paletes piratas ou similares. “Ao adquirir um palete pirata ou similar, com certeza ele está pagando mais caro. Vejamos: um palete pirata custa em média R\$ 24,00 e tem em sua composição 0,048 m³ de madeiras, o que corresponde a R\$ 500,00 por metro cúbico. Um palete PBR, construído em conformidade com o desenho e especificações técnicas do IPT/SP, custa em média R\$ 29,00 e é composto de 0,064 m³ de madeiras, o que corresponde a R\$ 453,13 por m³. Na verdade, o comprador está sendo enganado e pagando mais caro por isso.”

Sobre as soluções para estes problemas, o gerente comercial da Matra cita, primeiro, que se deve comprar paletes de empresas credenciadas pelo CPP/ABRAS/IPT, que produzem o palete PBR em conformidade. “Com relação ao controle dos parques de paletes, adotar um software para o gerenciamento ou adoção do sistema de pool de paletes. Também é importante compor os custos levando em consideração a vida útil de um palete PBR, que em média é de 3 anos – o palete pirata ou similar é descartado no momento da entrega na rede varejista, enquanto o PBR é devolvido no ato ou através de um vale-palete e/ou cheque-palete”, completa. ●

Maiores Aplicações	Indústrias exportadoras; Varejistas; Industrias de modo geral.
Novas Aplicações	<p>Setor farmacêutico.</p> <p>Frigoríficos.</p> <p>Grandes atacadistas e lojas de varejo, que mantêm estoque na própria loja, à vista do cliente.</p> <p>Setores de autopeças e montadoras.</p>
Tendências na Área	<p>Aumento no uso para exportação, considerando a redução do custo de tratamento fitossanitário.</p> <p>Despachar as mercadorias (expedição) nos paletes da indústria para o varejo/atacadista e daí ao consumidor final, loja ou CD, tudo no mesmo palete.</p> <p>Adoção do pool de paletes.</p>
Maiores Problemas na Área	<p>Concorrência desleal.</p> <p>“Custo Brasil”.</p> <p>Falta de investimento no setor de transporte.</p> <p>Estradas e custos elevados, encarecendo o frete.</p> <p>Juros altos, que afastam investimentos maciços no setor.</p> <p>Administração dos parques e fechamento dos canais de desvios de paletes, que geram o comércio de paletes usados.</p> <p>Paletes piratas ou similares.</p>
Soluções	<p>Consumidores olharem a questão ética e social, para superar a concorrência desleal.</p> <p>Medidas políticas e econômicas.</p> <p>Comprar paletes de empresas credenciadas pelo CPP/ABRAS/IPT.</p> <p>Para controle dos parques de paletes, adotar um software para o gerenciamento ou adoção do sistema de pool de paletes.</p>
Ações da Empresa para Solucionar os Problemas	<p>Manter postura leal e ética, cumprindo com todas as obrigações legais e fazendo alguns projetos sociais importantes.</p> <p>Parcerias produtivas com transportadoras e fornecedores para minimizar o impacto de qualquer alteração brusca do mercado.</p> <p>Investimentos em automação e certificação de processos.</p> <p>Associar-se à ABRAPAL e ser credenciada pelo CPP/ABRAS/IPT.</p>



Canozo, da ABRAPAL: madeiras reflorestadas são reaproveitadas em um segundo momento

Notícias

r a p i d a s

Hyva do Brasil inaugura unidade fabril

A Hyva do Brasil (Fone: 54 3209.3400), fabricante de cilindros hidráulicos telescópicos, acaba de inaugurar sua unidade fabril na cidade de Caxias do Sul, RS. Com 7.500 m² de área construída, o parque vai possibilitar à empresa o aumento em 45% na produção. O investimento na construção e na aquisição de novas máquinas foi de R\$ 4 milhões. Além de permitir o incremento na produção para atender às demandas dos mercados interno e externo com maior agilidade, a ampliação da Hyva do Brasil vai possibilitar a oferta de novos serviços à indústria de implementos rodoviários. "As novas instalações vão permitir oferecer aos nossos clientes o serviço de instalação de kits hidráulicos, que serão montados na própria fábrica, com garantia", declara Rogério de Antoni, diretor regional para América Latina e América do Norte.

Expresso Javali atende as regiões Sul e Sudeste

Instalado na cidade de Caxias do Sul, RS, o Expresso Javali (Fone: 54 3211.8200), fundado em 1945, é especializado em transporte rodoviário de cargas fracionadas e conta com uma frota de 110 veículos próprios e 60 agregados, alcançando todos os municípios das regiões Sul e Sudeste do país. A empresa, que conta com sistema de gerenciamento de risco, rastreamento via satélite e veículos de escolta, possui também outros oito terminais logísticos localizados em Porto Alegre, RS, Joinville, SC, São José dos Pinhais, PR, São Paulo, SP, Campinas, SP, Rio de Janeiro, RJ, Betim, MG, e uma unidade conveniada em Cariacica, ES.



Quando você pensa que tem um problema,
a **Somov** acha várias soluções.



Soluções Somov.
Resolvem problemas melhorando a produtividade.

A **Somov** tem a solução ideal para melhorar a produtividade do seu negócio, seja ele pequeno, médio, grande ou muito grande. Com know-how de 65 anos na representação da Hyster no Brasil, oferece confiabilidade na solução de suas necessidades de movimentação, disponibilizando especialistas para oferecer soluções customizadas, manutenções preventivas programadas, assistência técnica Hyster e multimarcas e peças de reposição originais. Pensou Hyster, pensou **Somov**.

Somov



Soluções em Movimentação de Materiais
GRUPO SOTREQ

São Paulo - SP: Rua Santo Eurílo, 296 CEP 05345-040 - Jaguaré - Tel. (11) 3718-5090 - Fax (11) 3766-4390
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 **São José dos Campos - SP:** Tel. (12) 3921 6800
www.somov.com.br

UNITIZAÇÃO DE CARGAS

As vantagens da locação de paletes

Desconto no Imposto de Renda e despreocupação com manutenção, preservação e armazenagem dos paletes são pontos que levam as empresas a utilizarem os serviços de locação dessas plataformas para carga.



Direto ao assunto: quais as vantagens da locação de paletes? Valdir Cirielli, sócio-gerente da Matra do Brasil (Fone: 11 4648.6120), que loca paletes de madeira; Ivan Riado, gerente comercial e marketing da Myers do Brasil (Fone: 19 3847.9993), locadora de paletes injetados em PEAD; Guilherme Aron, gerente nacional de vendas de paletes plásticos da Schoeller Plast do Brasil (Fone: 11 3044.2151); e Marcos Antonio Ribeiro, diretor de negócios da Unipac (Fone: 11 4166.4260), que também atua na locação de paletes plásticos, expõem os dois fatores principais:

1. Desoneração do ativo fixo da empresa. A locação do palete reflete na área fiscal como despesa de caixa ou de aluguel, desonerando a empresa em sua

declaração de renda. Assim, pode destinar seu capital para investir na sua atividade principal. Cirielli, da Matra, comprova: “temos ciência de casos nos quais a despesa com a locação dos paletes derrubou a alíquota do IR, tornando a locação praticamente gratuita”.

2. Isenção da manutenção.

A empresa que alugou os paletes fica livre de manutenção em caso de paletes quebrados. Não precisa, também, ocupar espaço interno com eles e ter cuidados com a preservação quando fora de uso. Com isso, economiza-se com os custos de manutenção.

Cirielli, da Matra, declara, ainda, que vários fatores podem levar uma empresa a optar pela locação de paletes, como sazonalidade. Como exemplo, cita o



caso de uma fábrica de sorvetes que produz, obviamente, com muito mais intensidade no verão. “Com isso, a necessidade de paletes para estocagem cresce muito durante o outono, inverno e parte da primavera. Neste caso, a locação é extremamente interessante, pois propicia ao produtor pagar pelo palete somente o período em que ele estiver em uso”, expõe.

Cirielli também expõe outras razões ou facilidades que levam

à locação de paletes: trabalhar com a quantidade necessária deles, elevando ou diminuindo de acordo com o volume de produção e estoques; e possibilidade de recebimento dos paletes imediatamente. “A compra demandaria algum tempo em função da alocação de verba, consulta ao mercado, negociação e prazo de entrega”, diz.

Riado, da Myers, acrescenta mais fatores determinantes na decisão pela locação: excelente negócio para operações simples de transferência de produtos ou onde exista a facilidade e garantia de retorno dos paletes vazios, se a empresa faz uma operação de um ponto a outro somente, sendo que a própria empresa é responsável pela operação funcionar perfeitamente, e também em outras operações, se o retorno dos paletes vazios for garantido; e a

locatária não corre o risco de ficar sem paletes na cadeia de suprimentos. “Além disso, a padronização das operações também é fator relevante de economia em logística”, complementa.

Para Aron, da Schoeller Plast, a empresa deve optar pela locação de paletes no caso de operações pontuais de atendimento a alguma necessidade. “Fora isso, o aluguel pode se tornar vantajoso se o desembolso inicial não compensar a operação”, acrescenta.

Aron considera que falta de capital para investimento é um dos fatores que pode levar à locação de paletes. Ribeiro, da Unipac, concorda, e adiciona outro fator: a locação pode ser usada quando o movimento dos paletes entre o cliente e a empresa for superior a duas viagens por mês para o mesmo palete.

Quanto aos problemas do processo, Riado, da Myers, considera que com um contrato bem elaborado e um produto bem adequado à operação não existe risco. “O maior risco talvez seja a perda dos paletes pelo locatário, mesmo assim ele não ficará sem o palete em seu circuito, apenas terá que ressarcir o locador”, expõe.

Cirielli, da Matra, ressalta que quando a locação se dá com empresas profissionais e feitas com contratos bem elaborados, com obrigações e deveres distribuídos entre contratada e contratante, raramente têm-se problemas.

Aron, da Schoeller Plast, reitera que se o contrato for bem redigido e se houver boa fé dos envolvidos, não haverá nenhum problema.

Ribeiro, da Unipac, fecha o assunto avaliando que os problemas acontecem quanto o parceiro não é confiável. “Devem ser considerados qualidade de produto, qualidade de atendimento e serviço (produto disponível em tempo compatível com a necessidade), e perda dos paletes do fornecedor”, conclui. ●



**Embalagens para Logística.
Acrecente a nossa experiência.**



Seu produto.
nossa inspiração.

RIGESA
Soluções em embalagem NextWestpack

Notícias
rápidas

NeoGrid
adquire
controle da
Mercador

A NeoGrid (Fone: 47 2101.6500), empresa provedora de soluções e consultoria para a cadeia de suprimentos e demanda, anuncia a aquisição do controle da Mercador, anteriormente pertencente a Telefônica, também especializada na implementação de projetos de integração e portais colaborativos. Miguel Abuhab, fundador da empresa, decidiu pela compra com recursos captados na abertura de capital da Datasul, também fundada por ele. "O objetivo é ampliar os conceitos e bons resultados conquistados com o auxílio da Teoria das Restrições (TOC) aplicados à cadeia de suprimentos e demanda, e levá-los a uma maior base de clientes, que passam a contar com a mais completa oferta de soluções e serviços do país", destaca Abuhab. Com a aquisição, a NeoGrid contará com 200 profissionais e 250 clientes no Brasil, Estados Unidos e América Latina. "A aquisição do controle da Mercador é um movimento altamente estratégico para nós. Além da complementaridade das soluções, ela traz a possibilidade de consolidarmos a liderança em transações mercantis nos segmentos de varejo e indústria", afirma Abuhab. Os clientes Mercador, marca que será mantida, continuam a ser atendidos pela mesma estrutura, com o diferencial de agora fazerm parte de um grupo focado em soluções e consultoria para o Supply & Demand Chain.

Entre no
mundo da
Logística

www.logweb.com.br

A Paletrans não tem medo dos importados, mas você deveria ter.

PALETRANS X IMPORTADOS



A Paletrans está no mercado há 25 anos, produzindo e comercializando seus produtos, mesmo com nossa moeda maxi valorizada ou não.



Os importados sempre estiveram presentes em momentos de maxi valorização da nossa moeda mas quando a situação se inverte eles desaparecem.



A Paletrans investiu durante 25 anos para ter a maior Rede de Assistência Técnica Autorizada em todo o Brasil, com técnicos treinados e peças de reposição ao menor custo e à pronta entrega.



Com os importados você acredita que poderá ter uma rede de assistência técnica similar, com disponibilidade imediata de peças de reposição e preços competitivos???????



A Paletrans sempre venderá seus produtos e peças de reposição em R\$.



Você consegue prever o valor do dólar em 3 anos, 1 ano ou daqui a 1 mês??????



A Paletrans fala sua língua.



进口的东西不说话

Em matéria de Transpaletes e Empilhadeiras fique com a melhor, e deixe as preocupações de lado!

Paletrans

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



CONSULTE SOBRE
EQUIPAMENTOS
FRIGORIFICADOS

TRANS-RODAS

Com. de Equipamentos Industriais Ltda.

www.transrodas.com.br

Fone/Fax: (0xx11) 6451.0698

Av. Dona Eugênia Machado da Silve n° 510 - Vila Galvão - Guarulhos - CEP 07071-070

Carrinhos Hidráulicos
Reformas

Manutenção e Peças
Rodas

Rodízios
Carrinhos em Geral

17/05/2007



VAREJO

Dicico amplia suas áreas de armazenagem

Para a Dicico (Fone: 11 6165-2500) – rede varejista de materiais de construção –, a logística é um dos pilares para sustentar sua estratégia de crescimento acelerado.

Tanto que acaba de abrir um novo Centro de Distribuição em Guarulhos, na Grande São Paulo, onde serão armazenados produtos de auto-serviço – itens pequenos que o consumidor compra e leva na hora, como tintas e metais. E, ao mesmo tempo, ampliou seu CD de show room, que abriga produtos como pisos, revestimentos cerâmicos e esquadrias, que geralmente são comprados em grande quantidade e precisam ser transportados até a residência do cliente. “Esse CD está localizado no bairro do Ipiranga, na capital paulista, próximo às saídas das marginais, o que torna fácil o acesso da frota de caminhões ao litoral e ao interior de São Paulo”, explica Gerson de Paula, diretor de logística da Dicico.

AGILIDADE

O objetivo da Dicico ao abrir um CD de 10.000 m² para armazenar produtos de auto-serviço é ter agilidade no abastecimento das lojas, sem precisar depender do prazo de entrega do fornecedor. A indústria efetua a entrega de seus produtos em um só local, ao invés de entregar diretamente em cada uma das lojas da Dicico. Depois, diariamente, a própria Dicico faz a entrega para suas unidades, o que acarreta uma redução de custos. A compra em grande quantidade também permite melhores negociações com o fornecedor. “Assim, a Dicico consegue oferecer preços mais baixos aos consumidores e aumentar a variedade de produtos expostos nas lojas”, diz Gerson.

Já a ampliação do CD de show room, que contava com 25.000 m² e



Novo CD armazena produtos de auto-serviço, como metais e tintas

agora tem 30.000 m², dará suporte para a Dicico continuar cumprindo seu compromisso: “Entrega em 24 horas para a capital ou Grande São Paulo e em 48 horas para interior e litoral ou o dinheiro do frete de volta”. Hoje, aproximadamente 60% das vendas da Dicico têm de ser entregues na casa do cliente, e o CD de show room é o responsável por isso. Para tanto, funciona 24 horas por dia, sete dias por semana, além de contar com cerca de 400 funcionários, que expedem cerca de 700 toneladas diariamente. Os cerca de 150 motoristas e 300 ajudantes são terceirizados, mas recebem treinamento, celulares, uniforme e cesta básica diretamente da Dicico. “Por meio dos entregadores, entramos nas casas dos clientes, por isso, eles são treinados por nossa equipe de Recursos Humanos e também contam com um programa de premiação que bonifica financeiramente quem realizar entregas de qualidade”, informa o diretor de logística.

radiofrequência. Após o recebimento, o próprio software determina onde o produto deverá ser posicionado na Área de Armazenamento. Depois, na Área de Separação os pedidos de cada cliente são direcionados e dispostos em boxes diferentes, para que o Setor de Expedição, onde é feito o carregamento e a entrega dos materiais por meio do setor de transportes, os retire separadamente. Tudo comandado por um software que, além de controlar todos os procedimentos do local, traça itinerários que facilitam as entregas, gerando roteiros e controle de produtividade.”

Ainda conforme o diretor de logística, a tecnologia da Dicico se estende até o momento da venda. Os vendedores são equipados com computadores de mão, assim, na frente do cliente, já consultam a disponibilidade do produto armazenado no Centro de Distribuição.

CRESCIMENTO

A Dicico conta, hoje, com 19 lojas – a última foi aberta em Carapicuíba, na Grande São Paulo, no mês passado, mas, até o fim do ano, há planos de chegar à 24^a unidade. Por isso, o investimento total em logística para 2007 está orçado em R\$ 10 milhões, 50% a mais do que o aplicado no ano passado.

Em 2006, a rede teve faturamento de R\$ 432 milhões – em 2007, deve chegar a R\$ 600 milhões. E, nos últimos três meses, registrou 15% de aumento em seu faturamento em relação ao primeiro trimestre de 2006. ●



Agilidade no abastecimento das lojas é o objetivo do CD de Guarulhos

(11) 3846-2510

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

**LOCACÃO
E VENDA**

SOLUÇÃO PARA ARMAZENAGEM E

TOPICO

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

OPERADOR LOGÍSTICO

Columbia comemora 65 anos e analisa o mercado

Este ano, a Columbia (Fone: 11 3305.9999) comemora 65 anos de atividade no setor de logística integrada. A empresa foi fundada no dia 28 de fevereiro de 1942 pela Esteve Irmãos, grupo mundial especializado na comercialização de commodities. Atualmente, a Columbia conta com uma área total de 1,4 milhão de m², 1.200 funcionários, 12 Portos Secos, 8 CDs e 450 veículos.

Entre os fatos marcantes desta trajetória, Paulo Roberto Guedes, superintendente de suporte e controle, destaca que a empresa é responsável pelo desenvolvimento de um WMS próprio e específico para as operações nos Portos Secos (SARA – Sistema de Armaazenagem de Recintos Alfandegados), é uma das primeiras a obter o registro de Operador de Transporte Multimodal e é considerada a maior permissionária de Áreas Alfandegadas no país.

Destacando as mudanças que ocorreram nas atividades da empresa durante estes 65 anos, Guedes conta que a Columbia foi criada para operar armazéns gerais e que, ao longo de sua história, acompanhando o desenvolvimento do país e o crescimento de seus clientes, ampliou suas atividades.

“A empresa chega aos 65 anos como grande operadora logística em diversos segmentos econômicos: químico, petroquímico, farmacêutico e higiene pessoal, perfumes, plástico, fotográfico, automotivo, máquinas e equipamentos, informática e telecomunicações, brinquedos, eletrônicos, alimentos, bebidas, vestuários, têxteis, papel, embalagens e commodities”, conta.

ANÁLISE DO MERCADO

Guedes aproveita para analisar o mercado como um todo e declara que o mundo novo, globalizado, sem fronteiras e mais competitivo tem criado a necessidade de se movimentar eficazmente quantidades e volumes cada vez maiores de pessoas e mercadorias por todas as partes do mundo e a custos cada vez menores. “Essa convicção de que a



Guedes: “A empresa chega aos 65 anos como grande operadora logística”

logística é palavra chave do sucesso econômico e empresarial transformou-se no principal motivo para a criação da importância estratégica da logística. A partir daí, a logística tem sido colocada como matéria de destaque na mesa de discussões e tratada por profissionais com competência”, aponta.

Com isso, o superintendente da Columbia observa que o custo logístico passou a ser um fator determinante para a competitividade das empresas e dos produtos, nos mercados externos e internos e, principalmente, no contexto global dos negócios. De acordo com ele, a movimentação de produtos acabados ou insumos, entre uma fábrica e um centro consumidor, entre uma cidade e outra, entre um país e outro, precisa ocorrer numa velocidade muito grande, com qualidade, integridade total do produto e a custos cada vez menores. “Ficou claro que as empresas dependerão, e muito, da logística, ou seja, da integração eficiente de suas atividades com a de seus fornecedores e clientes, pois é missão da logística disponibilizar o produto certo na quantidade certa, no lugar certo, no tempo certo e no mínimo custo. A cadeia de abastecimento das empresas precisa ser eficiente. Não há que se ter inventários, e, sim, bom atendimento e processos com fluxos mais rápidos”, declara.

Guedes diz que a prática da terceirização, por sua vez, contribuiu de maneira direta para a valorização e o cres-

cimento da atividade de prestação de serviços logísticos no Brasil. “Na busca por competitividade, as empresas brasileiras enxergaram a logística como um fator fundamental”, expõe.

Segundo avalia, o setor de logística brasileiro, atualmente, já se encontra num elevado patamar de desenvolvimento, mas com desafios importantes a enfrentar. Capacitação e formação profissionais, gestão logística a partir de planejamentos estratégicos diferenciados e contínua evolução no uso de tecnologia de ponta, que possibilite a transparência operacional e a criação de indicadores confiáveis de desempenho são destacados como imprescindíveis e que precisam ser alcançados. Além disso – acrescenta Guedes – mais do que os aspectos específicos de suas áreas de atuação, as empresas também precisam discutir objetivamente os rumos da política econômica brasileira e o modelo que se quer, “pois nada poderá ser feito no âmbito microeconômico se as condições macroeconômicas, estabelecidas pela política maior não permitirem”, declara.

O superintendente frisa que sem uma coordenação única, uma política nacional integrada, uma infra-estrutura adequada e um real e efetivo incentivo ao transporte multimodal será muito difícil para o setor empresarial cumprir seu papel eficientemente e com baixos custos (ou mesmo compatíveis). Portanto, em complemento às providências do setor privado, Guedes considera que é preciso que o governo realize programas de modernização do setor (esforço legal, fiscal e de monitoramento das atividades de transporte) e implemente um plano mínimo de melhoria da infra-estrutura. No caso da infra-estrutura – maiores níveis de investimento –, acredita que isso acontecerá somente quando as empresas e as instituições do setor, unidas, participarem ativamente das discussões da política macroeconômica nacional, “como forma de evitar que esses assuntos sejam deixados de lado ou ao sabor da ‘maré’”, completa. ●

Entendimento Profissional em Logística

Aumente a segurança e inviolabilidade com a ALC 64365



Lacre inviolável

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

- **Design totalmente inovador**, com tampas acopladas ao próprio contentor;
- **Possui local para cartão de identificação** (85x100mm) e locais texturizados para colocação de etiqueta adesiva;
- Permite a colocação de **lacre inviolável** com as tampas fechadas;
- Totalmente paletizável, permitindo **70% de redução de volume no empilhamento de retorno**;
- Racionaliza manuseio, transporte e armazenagem nas operações logísticas.



Acesse: www.linpacpisani.com.br
e conheça a linha completa de produtos

linpac pisani

OPERADOR LOGÍSTICO

Para a ID Logistics, terceirização in-house é tendência

A terceirização in-house é uma tendência. É o que atenta Marco Antonio Tenani, gerente de projetos da ID Logistics (Fone: 11 3601.1080), empresa que oferece soluções globais para Supply Chain.

Segundo ele, com a globalização dos mercados e o surgimento de novas tecnologias ao longo das décadas de 80 e 90, os padrões de competição dos negócios foram alterados em âmbito mundial. "O decorrente acirramento da competição em mercados cada vez mais globalizados tem levado as empresas a iniciativas de reestruturação em busca de maiores níveis de qualidade, produtividade e de redução de custos", destaca.

Quanto aos diferenciais na terceirização in-house das atividades de movimentação e arma-



Tenani: operações mais terceirizadas são as que usam mão-de-obra

zenagem de materiais, Tenani aponta que cada operação tem sua particularidade e, por este motivo, é importante uma análise detalhada para diagnosticar o que fará a diferença em uma operação específica. Mesmo assim, acredita que alguns pontos são quase comuns como diferencial,

sendo eles: foco no core business, "pois sabemos que as empresas necessitam focar ao máximo suas energias desenvolvendo novos produtos e a comercialização dos mesmos, deixando a responsabilidade logística para um terceiro"; flexibilização e variabilidade dos custos, principalmente quando as operações, nas plantas dos clientes, estão localizadas uma próxima a outra e quando os "picos" de produção ocorrem em períodos diferentes dentro do mês ou do ano; e aproveitar as experiências do operador em relações aos outros clientes.

De acordo com Tenani, as operações mais terceirizadas são as que utilizam mão-de-obra para carga e descarga, equipamentos de movimentação ou aquelas que necessitam de grandes investimentos, como um WMS poten-

te. Ele considera que no caso da mão-de-obra, por ser de baixo custo, normalmente há uma flexibilidade de inclusão ou não de novos recursos para atender a um aumento na demanda e, por último, por desvincular as obrigações trabalhistas ou pelo menos parte delas.

Sobre equipamentos de movimentação, avalia que os investimentos são elevados na aquisição, além dos custos de manutenção, e por estes motivos, muitas empresas optam por investir em suas linhas de produção, focando no core business principal e terceirizando os equipamentos, locando-os. "Podemos dizer que o que ocorre em sistemas (WMS) é semelhante, pois além de arcar com grandes investimentos, também há o custo de manutenção e atualização", observa o gerente de projetos.

A respeito dos benefícios, Tenani visualiza quatro fatores principais da terceirização: flexibilização dos recursos; redução de custos; foco nos investimentos; e melhoria constante nos fluxos, processos, layout, etc. "A ID Logistics, por exemplo, foca este item e mantém um departamento especializado em melhorias constantes", ressalta.

Para ser uma prestadora de serviços de terceirização in-house, Tenani declara que é preciso: conhecer o negócio do cliente, bem como as atividades que o compõem, incluindo as etapas anteriores e posteriores ao seu raio de atuação; ser rápido na tomada de decisões, principalmente quando são necessárias decisões de alta direção, como investimentos; ser flexível e atento às mudanças; e buscar incessantemente melhorias e ganhos de produtividade. ●



A Leroy Merlin é um dos clientes da ID Logistics

NOSSA EXPERIÊNCIA PARA SUA TRANQÜILIDADE

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



PLM
SOLUÇÕES EM PLÁSTICO

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

Niveladores de Docas



Cargomax

SEU FIM PARA DOCAS

TOP LOG MARCAS LÍDERES 2006

FINAME

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

PARA DOCAS

EM SISTEMAS

UM NÍVEL ACIMA

100% NACIONAL

Consulte nossa Engº. de Aplicação e apresentaremos a melhor solução logística de movimentação

Telefax: (21) 2676-2560

E-mail: vendas@cargomax.com.br

Site: www.cargomax.com.br

RASTREADORES

Fassina implanta sistema da Omnilink

A Fassina Transporte e Armazéns Gerais (Fone: 0800 55.8668) optou por substituir seu sistema de rastreamento e monitoramento e firmou parceria com a Omnilink (Fone: 11 4196. 1100).



O contrato consiste na compra de cerca de 300 aparelhos RI 1460 MAX, além da instalação e assistência técnica. O RI 1460 MAX permite a comunicação tanto por telefonia celular quanto por satélite. Ele é capaz de analisar a situação dos sensores instalados no veículo, sua posição geográfica, e associá-las a eventos pré-definidos, reagindo em caso de não-conformidade e de risco.

“Além disso, esse rastreador é o único do mercado composto pelo exclusivo sistema de Inteligência Embarcada, desenvolvido para agir no veículo em tempo real e de maneira autônoma. Se um procedimento não for atendido ou se qualquer situação inesperada acontecer, o MAX age independentemente do operador e do motorista, mesmo que o veículo esteja sem sinal de comunicação, informando o evento à central de monitoramento, que também pode ser acessada via internet”, explica Paulo Pinho, diretor de operações da Omnilink.

Pelo seu lado, Simone Sanches Fassina, gerente de suprimentos da Fassina, explica o motivo que levou a empresa a trocar seu sistema atual pelo RI 1460 MAX: “a possibilidade de controlar melhor as despesas, o que tem viabilizado uma economia de 70% nos gastos com esses serviços, além da atenção dada ao cliente no pós-venda”.

Ainda segundo ela, outro fator é que o sistema híbrido (celular e satélite) permite alternar o monitoramento em áreas onde um dos canais de comunicação é deficiente. “Com isso, é possível reforçarmos o rastreamento principalmente nas regiões Norte e Centro-Oeste do país”, completa Simone. ●

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

BRASIF
www.brasifmaquinas.com.br
DF-ES-GO-MG-RJ-TO

DDCN
www.ddcn.com.br
AL-CE-PB-PE-RN

J. MALUCELLI
www.jmalucelli.com.br
PR

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

PONTES
www.pontesd.com.br
RS-SC

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

SOMOV
www.somov.com.br
AC-AM-ES-MT-RO-RR

TECHNICO
www.technico.com.br
BA-SE

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

RODOANEL EM SÃO PAULO: OBRA AINDA É VIÁVEL?

O Estado pode ter seu trânsito melhorado com a continuação das obras da auto-estrada, mas a cobrança de pedágio, gerada pela privatização, talvez compleique essa questão. Além disso, o atraso nas obras pode tornar o projeto ultrapassado.

De acordo com informações do Governo do Estado de São Paulo, o Rodoanel Mário Covas é a obra de infra-estrutura mais importante para o Estado. É uma auto-estrada que está sendo construída em torno da Região Metropolitana para aliviar o intenso tráfego, sobretudo de caminhões, nas duas vias Marginais da cidade – Pinheiros e Tietê.

O trecho Oeste, já concluído, tem 32 km de extensão, indo da Estrada Velha de Campinas (SP-332), na zona norte de São Paulo, até a Rodovia Régis Bittencourt, no município de Embu. Corta as rodovias Bandeirantes, Anhanguera, Castelo Branco e Raposo Tavares.

Já o trecho Sul, com as obras paradas desde o final de 2006, possui traçado de 61,4 quilômetros de extensão (57 quilômetros de pista e 4,4 km de ligação em Mauá), começa em Mauá, passa por Santo André, São Bernardo, São Paulo, Itapecerica da Serra e Embu, e termina na ligação com o trecho Oeste na Régis Bittencourt. O governo do Estado pretende concluir o trecho Sul até 2010.

Com investimentos em torno de R\$ 3,5 bilhões, este trecho tem como principal atuação a ligação do Brasil Central ao Porto de Santos. Será importante elo econômico para a incorporação do Porto de Santos ao sistema de logística de transportes de todo o Estado e do Brasil.

Enquanto não forem concluídas as obras do trecho Sul, não serão iniciadas as dos trechos Leste e Norte.

O trecho Leste passará pelos municípios de Ribeirão Pires, Mauá, Ferraz de Vasconcelos, Poá, Itaquaquec-

tuba e Guarulhos e atuará como ligação entre as rodovias que servem a Baixada Santista com a Ayrton Senna e Via Dutra. Téra 40,6 km de extensão e o início das obras está previsto para 2010

Já o do trecho Norte – com previsão para 2014 e extensão de 47,9 km – ligará as rodovias Dutra e Fernão Dias às Rodovias dos Bandeirantes, Anhangüera, Castelo Branco, Raposo Tavares e Rodovia Régis Bittencourt de forma mais direta.

No fechamento desta edição do jornal *Log Web*, a previsão era de que as obras do trecho Sul do Rodoanel voltassem a andar efetivamente a partir do mês abril.

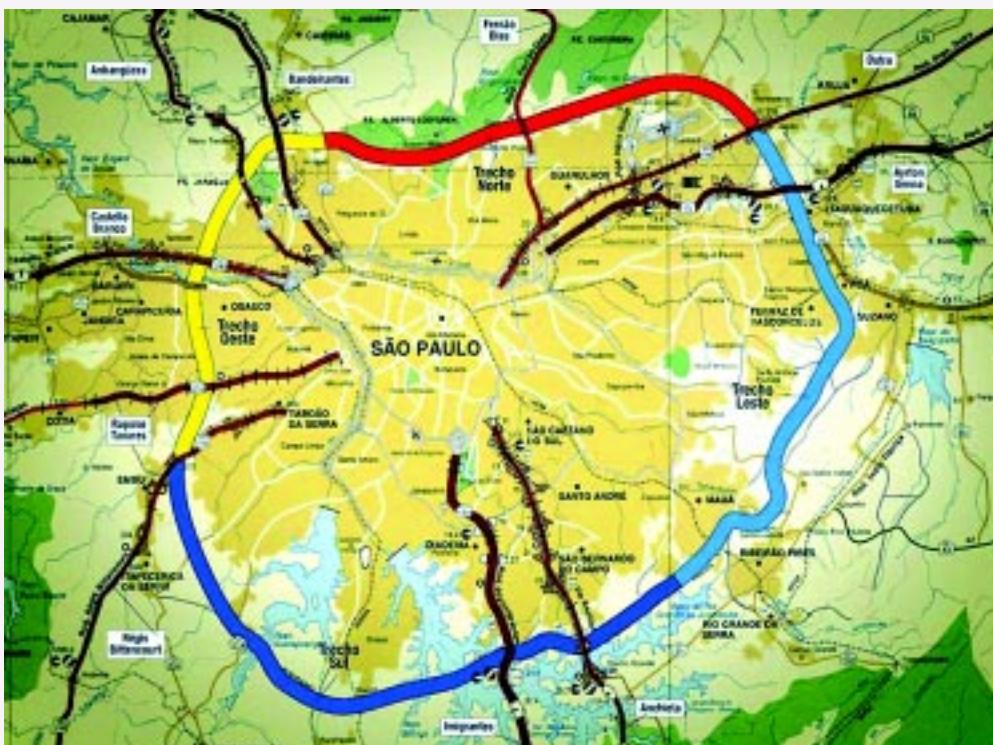
ULTRAPASSADO?

Na verdade, sobre o Rodoanel, a pergunta que se faz é: ele realmente vai melhorar o trânsito ou já é um projeto ultrapassado?

De acordo com Míriam Silvia Ferreira de Carvalho, diretora comercial da Carvalhão (Fone: 21 2775.1712), o Rodoanel é um ótimo projeto, que deve ser concluído, visto que o transporte se torna muito mais rápido, "pois através dele o motorista evita o fluxo do centro da cidade que é intenso, otimizando, assim, o transporte", opina.

Para Urubatan Helou, diretor-presidente do Grupo H&P, cuja empresa mãe é a Braspress (Fone: 11 3429.3333), o Rodoanel é importante como alternativa ao fluxo de caminhões, “entretanto, com a possibilidade da futura privatização dele, já duvido do efeito que a obra poderia dar para desafogar o trânsito”, desabafa.

Segundo ele, a ausência



Obras do Rodoanel prosseguem além de 2014

do Rodoanel não somente produz um gargalo logístico na cidade de São Paulo, mas também acaba prejudicando até as exportações brasileiras, já que grande parte dos produtos passa pela Avenida dos Bandeirantes, em direção ao Porto de Santos. “Além disso, existe a possibilidade de cobrança de pedágios até nas Marginais do Tietê e Pinheiros, o que também é um absurdo”, acrescenta.

Concordando sobre a importância da obra, Edson Depolito, diretor comercial da Bruca (Fone: 11 3658.7288), também acredita que o Rodoanel melhoraria o grande fluxo de veículos na Região Metropolitana de São Paulo. "Não há sombra de dúvida disso e posso afirmar que já estamos atrasados em

não estarmos pensando num novo Rodoanel que circunde o anel original, abrindo mais uns 80 km em seu derredor, formando, assim, mais uma onda, onde se poderiam estabelecer novos fluxos e interligação de traçados e rotas que, com certeza, refletiriam cada vez mais num menor trânsito de veículos pesados pela região da Grande São Paulo", opina.

São Paulo, opinião.
Luiz Carlos Alcântara, superintendente operacional do Grupo Faster Brasex (Fone: 11 4772.8000), não vê o projeto como ultrapassado, apesar de já apresentar sinais de saturação. "O projeto deve, sim, ser concluído e integrado com o Ferroanel previsto, bem como com terminais de apoio ao longo da malha de escoamento.

to rodo-porto-aeroporto. A conclusão do Rodoanel é fundamental para o fluxo de carga com chegada em São Paulo", diz.

Luciano Luft, vice-presidente da Luft (Fone: 11 4688.0020), tem a mesma opinião sobre a melhoria do trânsito com o Rodoanel, mas declara ser uma pena que uma das primeiras ações de José Serra como governador do Estado foi paralisar a obra que já estava muito atrasada. Segundo ele, uma obra tão importante como esta já deveria ter sido concluída.

Luciano revela que o benefício gerado será para o país como um todo, e não apenas para o município de São Paulo, por isto acredita que o Governo Federal deveria participar efetivamente

desta obra por meio do repasse de verbas ao Governo Estadual.

“O projeto do Rodovia tem seus problemas e está ficando ultrapassado pela demora na conclusão. Mesmo assim, temos de concluir-lo rapidamente e começar o projeto de um segundo anel viário e das duplicações das Marginais”, assinala.

Do atraso também comenta Edilson Sérgio Binotto, diretor de operações & negócios da Binotto (Fone: 49 3221.1824). “Esta obra já vai nascer muito atrasada: como sempre, são projetos de curto prazo de saturação, pois se baseiam em médias históricas que olham o passado, e não em projeções de demanda futura, com horizonte ideal de 50 anos à frente. No passado, seria ótima; no futuro próximo, obsoleta”, declara.

De acordo com ele, já passou o tempo em que governar era construir estradas, “mas pelo menos poderá aliviar sensivelmente o caos de nossas Marginais”.

Neuto Gonçalves dos Reis, assessor técnico e coordenador do Decope - Departamento de Custos Operacionais e Estudos Técnicos e Econômicos da NTC& Logística (Fone: 11 6632. 1500), divide a mesma opinião: “qualquer capital europeia que se preze – Madri é um bom exemplo – já tem, há décadas, vários anéis perimetrais, com raios de 10, 20 e 30 km do centro, para que os grandes caminhões não precisem entrar nas cidades”, compara.

Em sua opinião, embora seja comprensível que, na ausência de colaboração federal, o governo estadual busque outras formas de financiamento, a entidade é contra a cobrança de pedágio, pelo menos, dos caminhões. “Em primeiro lugar, porque o governo de São Paulo já havia se comprometido com os transportadores que isso não seria feito. Em segundo lugar, porque isso pode estimular os caminhões a continuarem circulando pelas Marginais, o que contraria toda a filosofia do Rodovia. A eventual cobrança



Trabalho em equipe gerando resultados.



Sua logística precisa da ID

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

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

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

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

Gerenciamento, tecnologia e criatividade que traz resultados.



Brasil França Espanha China Coréia Argentina Tailândia Ilha Maurício Taiwan Ilha da Reunião

+55 11 3601 1080

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

PRIVATIZAÇÃO DO RODOANEL É QUASE CERTA

Está quase certo que o Rodoanel será privatizado, já a partir das obras. O estudo para a mudança no edital de construção está em fase de conclusão na Secretaria de Estado dos Transportes. Como opções, estão: contrato direto com as empreiteiras vencedoras da licitação e concessão da via expressa ou mesmo a criação de uma Parceria Público-Privada - PPP.

Com isso, a estrada passará a ser pedagiada e, segundo o governo estadual, pode haver cobrança de dois tipos de pedágio: um de barreira e outro de bloqueio. O de barreira contará com cabines instaladas nos trechos Oeste e Sul, com valor de R\$ 5,00. O de bloqueio será cobrado em todas as saídas da rodovia, antes das praças de pedágio, e custará R\$ 2,50. A cobrança na parte Oeste está prevista para entrar em vigor em janeiro de 2008.

de pedágio nas Marginais seria um motivo a mais para que se evitasse tarifar os caminhões no Rodoanel, pois, neste caso, não haveria alternativa", diz.

Rogério K. de Oliveira, sócio-diretor da OTI Transportes (Fone: 51 3361.1919), analisa que a demora da conclusão do Rodoanel levou todos a procurarem rotas alternativas. "Hoje vemos um Rodoanel ainda sub e mal utilizado para os padrões de São Paulo. Contudo, assim como defendem os motoristas que trafegam pelo local, a construção está facilitando e diminuindo em tempo, não necessariamente em distâncias, muitos deslocamentos dentro da grande São Paulo. Acredito que o Rodoanel, e qualquer projeto de via expressa dentro de São Paulo, tende a melhorar a circulação", diz.

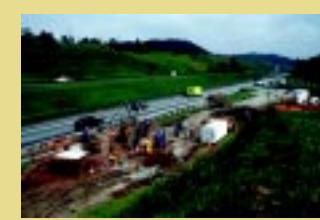
Entretanto, segundo Oliveira, o problema do trânsito em geral é sócio-educacional, e todas as grandes cidades do mundo estão passando por ele. "São traçados caminhos diferentes para a solução desse problema, por exemplo, as prefeituras de Seul, Hong Kong e Amsterdã tentam conscientizar a população a utilizar-se de meios de transportes alternativos, como bicicletas, para se deslocar nas zonas onde o trânsito é mais conturbado. Já a

"O Rodoanel Mário Covas é a obra de infra- estrutura mais importante para o Estado de São Paulo"

cidade de Nova York, assim como a maioria das capitais europeias, investiu e modernizou seu transporte coletivo", cita.

Oliveira conta que a solução não pode basear-se apenas em construir novas rotas, pois a tendência, hoje, ainda é o número de veículos aumentar. "O melhor projeto seria aquele que não só trabalhasse com a infra-estrutura da cidade, mas também com a conscientização de que todos devemos ser parte da solução, pois podemos procurar meios alternativos", sugere.

Ilenir Júnior, gerente de carga aérea do Grupo GAT Logística (Fone: 11 6488.2033), confia na entrega do trecho sul e no início do leste até o fim da atual gestão do Estado, visto que o principal corredor de exportações do país, por exemplo, ainda passa pelo meio da cidade de São Paulo. "O atraso nesta conclusão, que permitiria o escoamento da produção sem



A construção do trecho Sul foi iniciada em 19 de setembro de 2006, mas as obras estão paradas desde o final do mesmo ano

passar pela capital paulista, é um dos gargalos de transporte do país", avalia.

O gerente aponta que cerca de 1,5 bilhão de horas por ano são desperdiçadas nos congestionamentos das Marginais do Pinheiros e Tietê, onde passam cargas dos principais centros produtores brasileiros com destino à capital e ao Porto de Santos, sendo este o responsável por escoar 40% do valor das exportações.

"Ao meu modo de ver, se o Rodoanel estivesse pronto, poderíamos economizar milhões somente com combustível, mas em minha opinião o anel viário não terá impacto esperado sobre o trânsito, pois a maioria dos veículos de carga tem vínculo com a região metropolitana", declara.

Segundo Carlos Fernando Sena, gerente comercial da Brasilmaxi (Fone: 11 6889.6100), já que o crescimento do Estado São Paulo é inevitável, não há como não concluir o projeto do Rodoanel, tendo em vista que em pouco tempo a grande São Paulo viverá um caos no trânsito.

"Devemos lembrar que todos os produtos de exportação devem chegar ao principal porto do Brasil, que é Santos. Geralmente os produtos são produzidos no interior de São Paulo e devem atravessar a cidade para atingir o Porto. Caso não concluirmos o Rodoanel, teremos o apagão logístico", revela.

Ricardo Conte, diretor comercial da Sete Estradas Logística e da Celote Logística e Transportes (Fone: 11 4391.8800), por sua vez, diz que o projeto irá distribuir melhor o fluxo de veículos, principalmente os veículos que vêm do sul para o norte do país. Dentro da cidade, será benéfico quando um veículo sair do ABC e se locomover para Osasco ou de Guarulhos para Santo Amaro.

"O aumento nas vendas e

na produção de bens de consumo vem incrementando o fluxo de veículos nas cidades. O que se tem que planejar e verificar a viabilidade é da canalização e construção de pontes, vias aéreas e túneis, a fim de escoar os veículos nas principais avenidas de acessos à cidade de São Paulo", expõe.

Já Palmério Gusmão, do departamento comercial da Transportadora XV de Novembro (Fone: 11 4428.6200), observa que transitando pelos trechos já concluídos do Rodoanel é possível conferir melhor fluidez e significativos investimentos de algumas empresas e operadores logísticos. "Percorrer trajetos mais previsíveis permite melhor planejamento da distribuição, redução de es-

toques, tamanho da frota e cumprimento dos prazos. Pode ser que a conclusão do Rodoanel proporcione melhorias no trânsito de São Paulo, no entanto, caberiam outras ações para a área metropolitana, por conta do volume de veículos circulantes, em sua maioria automóveis", pondera.

Na opinião de Rômulo Lara Nunes, do departamento de gestão e qualidade do grupo GAT Logística (Fones: 11 6488.2033), para se falar do Rodoanel é necessário saber por que ele foi concebido. "Consta que o objetivo principal da obra seria retirar de circulação a maior parte dos veículos pesados que atravessam a Capital Paulista com destinos diversos", ele mesmo responde.

COMPENSAÇÕES AMBIENTAIS FAZEM PARTE DA OBRA

Já que as obras do Rodoanel deverão destruir 212 hectares de vegetação, Governo e Prefeitura de São Paulo já definiram a construção de quatro áreas de conservação ambiental e dois parques ao longo da asa sul da auto-estrada como forma de compensação ambiental aos impactos da obra na região de mananciais – Billings e Guarapiranga – e de mata atlântica.

As unidades de preservação são Bororé, Varginha, Itaim e Jaceguava e um parque-estrada ao longo da pista sul, num total de 15 milhões de m² de áreas protegidas, todas no Município de São Paulo.

De acordo com o Governo do Estado, há também ações ambientais que possibilitarão a completa revitalização do Parque do Pedroso, em Santo André. Serão acrescidos mil hectares com o replantio compensatório, religando formações florestais isoladas. Além disso, a preservação da margem do reservatório do Rio Grande e a criação dos novos parques do Embu, de Itapecerica, do Jaceguava e do Bororé garantirão outros mil hectares de área verde à região.

Para ilustrar, cita o caso de um veículo vindo da região Sul do país com destino ao Rio de Janeiro ou a região Nordeste, que deve passar pela Marginal Tietê. “Isso realmente é um absurdo e as terríveis consequências são conhecidas nacionalmente, basta assistirmos aos telejornais. Entretanto, o projeto da obra tornou-a obsoleta antes sequer de seu início”, declara.

Nunes considera que o Rodoanel, tal como foi projetado e está sendo realizado, somente irá transferir o congestionamento das Marginais para si, e que no trecho próximo a São Paulo nada mudará no trânsito das Rodovias que se servem da auto-estrada.

Para ele, o ponto mais importante é: qual o raio onde o Rodoanel circundará São Paulo? “Não é admissível, por exemplo, que os veículos que chegam a São Paulo pela Rodovia Castelo Branco – Zona Oeste – sejam obrigados a passar Alphaville para, depois, terem acesso ao Rodoanel, já em Osasco. Esse é o trecho de maior congestionamento na chegada à Capital”, aponta.

Segundo Nunes, na pior das hipóteses, o Rodoanel deveria cortar a Castelo Branco na região de Pirapora do Bom Jesus, impedindo, dessa forma, que os veículos, cujos destinos não fossem a cidade de São Paulo, contribuíssem com o já enorme fluxo de veículos naquele trecho. “Pela Zona Sul, o Rodoanel corta a BR116 – Régis Bittencourt – em Embu das Artes. Pelos mesmos motivos ele deveria estar disponível já na região de Juquitiba ou São Lourenço”, conta.

E, para ele, nas demais rodovias o projeto não é diferente. “Na Rodovia dos Bandeirantes é pior ainda. O Rodoanel está perto do Jaraguá, praticamente dentro da cidade”, diz.

De acordo com Nunes, basta transitar pela parte já em operação do Rodoanel para observar que ele já está incluso “na cidade”, perdendo sua principal função que seria o desafogamento do trânsito “na cidade”. “Definitivamente, o projeto do Rodoanel já nasceu ultrapassado!”, exalta. ●

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

Linde Material Handling

Linde

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

Linde Material Handling

Líder Mundial em Empilhadeiras a Combustão

Capacidade de carga
2000 kg



Melhor relação custo benefício do mercado!

- Transmissão hidrostática original

Menor tempo de resposta e precisão nos movimentos, dispensa uso de embreagem, diferencial e freios mecânicos garantindo maior segurança, produtividade e menor consumo de combustível.

- Pedal duplo

Permite rápida troca direção frente/ré em curtos movimentos eliminando fadiga do operador e aumentando produtividade.

- Motor de alta tecnologia

Menor consumo do mercado, alto torque e baixa emissão de ruidos (76dB)

- Cabine do operador

Desenvolvida para maior performance, alta ergonomia e maior visibilidade. Ajuste do assento e isolamento da cabine garantindo menor vibração.

- Mastro

Design especial, permite melhor visualização da carga e movimentações com maior segurança, além da melhor capacidade residual do mercado.

Segurança
Desempenho
Conforto
Confiabilidade
Produtividade
Ergonomia

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



FABRICADA
NO BRASIL

Solicite a visita de um de nossos 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/Agudos - JM Lubrificantes: (14) 3262-1130/3264-8823

SP/Araçatuba - SDS: (19) 3543-7777

SP/Campinas - Empicamp: (19) 3289-6555

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

SP/Santos - Portomaq: (13) 3273-2278

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

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

CNT REALIZA PESQUISA DE AVALIAÇÃO DO SETOR

Objetivando traçar um panorama da evolução do transporte ferroviário no Brasil nos últimos anos e identificar os principais desafios ao crescimento do setor, a Confederação Nacional do Transporte - CNT realizou a Pesquisa Ferroviária CNT 2006.

Ao analisar o desempenho operacional dos principais corredores ferroviários brasileiros e verificar o nível de satisfação dos usuários dos serviços, a Pesquisa Ferroviária apresenta os obstáculos a serem superados para que o setor continue a se desenvolver nos próximos anos, trazendo, assim, cada vez mais benefícios ao progresso do transporte nacional", explica o presidente da CNT, Clésio Andrade.

A primeira parte do rela-

tório apresenta um panorama do sistema ferroviário no Brasil por meio de um histórico, das características do sistema atual, de uma breve descrição das concessionárias e dos principais entraves do setor. A segunda parte caracteriza e avalia a operação dos principais corredores ferroviários, por meio de indicadores operacionais.

Na terceira parte, é apresentada a avaliação, pelos clientes, do nível de serviço oferecido pelas concessionárias nos referidos corredores,

detalhando os principais aspectos que afetam o desempenho do setor. Por fim, nas conclusões, são elencados os principais desafios que o sistema ferroviário do Brasil precisa enfrentar para aumentar seu espaço no transporte de cargas nacional.

Tanto a coleta de informações dos principais corredores ferroviários como a elaboração do questionário aplicado aos clientes contaram com a colaboração da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários –



PARTE I

CARACTERIZAÇÃO DOS CLIENTES QUE UTILIZAM O CORREDOR

- ➡ **tempo de utilização do corredor:** os corredores de acesso aos portos de São Luís, Recife, Aracaju, na região Norte/Nordeste (corredores São Luís; Intra-Regional Nordeste e São Paulo-Nordeste) e os corredores de acesso aos portos de Paranaguá, São Francisco do Sul, Imbituba e Rio Grande, na Região Sul, são os que concentram a maior parcela de clientes novos;
- ➡ **cadastro de usuário dependente:** os corredores Belo Horizonte-Rio de Janeiro e Rio Grande são os que mais apresentam usuários cadastrados como dependentes do sistema ferroviário: 50,0% e 46,7%, respectivamente. E o corredor onde há menor percentual de usuários desse tipo é o corredor São Paulo-Nordeste, com 8,3%;
- ➡ **principal produto transportado por corredor:** nos corredores do Sul do país, ainda predomina o transporte de soja, com exceção para o corredor Imbituba, onde 81,3% dos clientes transportam carvão. Outros corredores com grande percentual de especialização são Belo Horizonte-Rio de Janeiro, onde 50% dos clientes transportam minérios; e Intra-regional Nordeste e São Luís, onde cerca de 30% dos clientes transportam combustíveis;
- ➡ **forma de acondicionamento:** as formas mais comuns de unitização são pré-lingado, paletes e contêiner. Porém, outros tipos de carga não possuem características que exijam unitização para serem transportadas, como, por exemplo, as cargas transportadas a granel ou em tanques. Foi observado que mesmo os corredores com grande percentual de produtos industrializados utilizam, em sua maioria, acondicionamento a granel. Isto ocorre devido a dois fatores principais: o tipo de produto industrializado e o pouco número de vagões especializados disponíveis;
- ➡ **volume do total transportado:** destaque para os corredores de Vitória e Belo Horizonte-Rio de Janeiro, com movimentações maiores em termos de tonelagens, e o corredor Intra-regional Nordeste, com baixa tonelagem, mas com grande movimentação de combustíveis líquidos. Apesar da movimentação com menor expressão nos corredores São Paulo-Nordeste, São Paulo-Rio de Janeiro e São Francisco do Sul, eles são de grande importância econômica por realizarem tanto transporte intra-regional como ligação de regiões produtoras aos portos;
- ➡ **manutenção do volume transportado:** para que se garanta a oferta do serviço, as concessionárias de ferrovias trabalham com contratos de take-or-pay junto a seus principais clientes. Neste tipo de contrato, o contratante paga pelo transporte, mesmo que não o use, e a concessionária, se não oferecer o transporte, é obrigada a pagar o frete do cliente por outro modal. Em todos os corredores, a maioria dos clientes tem mantido os volumes acordados com as concessionárias. Destaque para o corredor Belo Horizonte-Rio de Janeiro, onde 100% dos clientes entrevistados conseguem manter os volumes acordados, e o corredor São Paulo-Rio de Janeiro, onde 33% nem sempre mantêm o estabelecido nos acordos comerciais;
- ➡ **principais entraves e dificuldades:** os principais desafios do setor estão relacionados ao custo do frete, à confiabilidade dos prazos e aos contratos take-or-pay. Os clientes apontaram, em menores proporções, outros problemas: quantidade insuficiente de vagões, tempo de transporte, acondicionamento das cargas, limpeza de vagões, quantidade e localização de terminais, integridade das cargas, limitação de carga que pode passar no trecho, relacionamento entre ferrovias ruim e falta de capacidade de estática em ramais dentro dos terminais.

Multimodal

ANTF, afiliada da CNT, que representa as principais empresas concessionárias do setor ferroviário: ALL - América Latina Logística do Brasil; Companhia Ferroviária do Nordeste - CFN; Companhia Vale do Rio Doce - CVRD; Ferrovias Norte Brasil - Ferronorte; Ferroban - Ferrovias Bandeirantes; Ferrovia Centro-Atlântica - FCA; Ferrovia Novoeste - Novoeste; Ferrovia Paraná - Ferropar; Ferrovia Tereza Cristina - FTC; e MRS Logística.

OS ENTRAVES

Os principais entraves destacados no estudo são: invasões na faixa de domínio; passagens de nível críticas; conflitos do tráfego ferroviário com veículos e pedestres; necessidade de expansão e integração da malha ferroviária nacional; incompatibilidade das normas existentes com a realidade das operações ferroviárias; e falta de ofertas para reposição de suprimentos da via permanente e de material rodante.



O estudo revela que o setor ferroviário necessita de diretrizes mais claras do proprietário da rede, que é o governo

Pela análise dos dados operacionais dos principais corredores ferroviários do País, o estudo revela que o setor necessita de diretrizes mais claras do governo, proprietário da rede, em relação ao planejamento estratégico, tático e operacional a ser adotado pelos operadores.

Sua empresa vai precisar de grandes contêineres para guardar o lucro com a logística.

Myers Industries Inc., detentora das marcas Buckhorn e Akro-mils, agora no Brasil, oferecendo a mais ampla linha de embalagens retornáveis do mercado.



* e-mail:
vendasbrasil@myersind.com

* websites:
www.myersind.com / www.buckhorninc.com / www.akro-mils.com

Contate-nos!

(19) 3847.9999 • tronco
(19) 3847.9994 • direto vendas
(19) 3847.9993 • gerência de vendas

Amplie seu mercado!

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

Não perca!

De 19 a 21 de julho de 2007
Centro de Eventos FIERGS

Organização/ Realização



Transporte & Logística



9^ª TRANSPO-SUL

FEIRA E CONGRESSO DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA



www.setcergs.com.br

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



PARTE II

INFRA-ESTRUTURA E OPERACIONAL

- **terminais:** na maioria dos corredores, os clientes apontaram a grande utilização de terminais próprios ou de terceiros, sendo que a utilização de terminais próprios não apresentou percentual menor que 19% em nenhum dos corredores. Apenas os clientes do corredor Vitória apontaram uma maior utilização mista dos terminais próprios, de terceiros e/ou de concessionárias. Já os corredores Intra-regional Nordeste e Paranaguá apontaram uma maior utilização dos terminais das concessionárias. Em quase todos os corredores, o percentual de satisfação atinge mais de 60% dos entrevistados;
- **tempo de carga e descarga:** na maioria dos corredores, tanto o tempo de carga como o tempo de descarga foram considerados satisfatórios. Destaque para os corredores de Belo Horizonte-Rio de Janeiro e Imbituba e também o corredor São Paulo-Rio de Janeiro;
- **conservação do material rodante:** as condições de conservação e limpeza dos vagões foram avaliadas como boa pela maioria dos usuários de três corredores, entre boa e regular em outros quatro corredores e regular, em outros três. Ainda, em dois corredores, houve uma divisão na avaliação de boa e ruim, e no corredor Santos Bitola Estreita, 46,2% dos clientes consideraram ruim as condições de conservação e limpeza dos vagões;
- **programação de viagens:** em geral, nos corredores pesquisados, a programação de viagens atende às necessidades dos clientes. Apenas nos corredores São Paulo-Nordeste e Santos Bitola Estreita a programação tem se mostrado ineficiente para a maioria dos clientes entrevistados. No corredor Belo Horizonte-Rio de Janeiro, a opinião ficou dividida quanto à adequação da programação de viagens;
- **tempo médio de viagens:** mais da metade dos entrevistados, de sete corredores, consideram que o tempo médio de transporte de seus produtos atende às suas necessidades, sendo que destes, o corredor Imbituba apresenta 100% dos clientes satisfeitos. Em outros cinco corredores, a maioria dos clientes aponta que o tempo médio de transporte não atende às suas necessidades, destaque para Santos Bitola Estreita, com 100% dos clientes insatisfeitos. O percentual de clientes insatisfeitos com os tempos de transporte é superior a 25%;
- **mão-de-obra:** a mão-de-obra utilizada nos serviços ferroviários foi avaliada como boa pela maioria dos clientes em todos os corredores pesquisados, destacando-se os corredores de Belo Horizonte-Rio de Janeiro, São Paulo-Rio de Janeiro e Imbituba. O corredor Corumbá-Santos foi o de avaliação ruim mais abrangente, com 23,1% dos clientes insatisfeitos.

Dentre os principais desafios a serem solucionados em médio prazo estão:

- ▲ ampliação de material de transporte (vagões e locomotivas);
- ▲ recuperação e ampliação da malha em operação;
- ▲ reestruturação operacional de dois dos principais corredores de alimentação do Porto de Santos (SP), o primeiro por bitola métrica (Santos/Bauru/Três Lagoas/Campo Grande/Corumbá) e o segundo por bitola larga (Santos/Campinas/Santa Fé do Sul/Alto Araguaia);
- ▲ melhoria nas transposições das grandes regiões metropolitanas, sobretudo em Belo Horizonte, Curitiba e São Paulo;
- ▲ recuperação das faixas de domínio das ferrovias invadidas e ocupadas por moradias precárias, destacando-se as regiões urbanas de Rio de Janeiro, São Paulo, Santos e Belo Horizonte;
- ▲ e superação de problemas de acesso e tráfego compartilhado nos principais portos brasileiros, destacando-se Santos, SP, Sepetiba, RJ, Paranaguá, PR, e São Luís, MA.

No que tange à questão legal, o estudo verifica que o instrumento que regulamenta o Tráfego Mútuo e o Direito de Passagem – Resolução 433/04 – não atingiu os objetivos para o qual foi criado e críticas das partes envolvidas mostram que reformulações deverão ser feitas, a fim de ampliar a produção ferroviária nacional. A solução deste entrave possibilidade, como alternativa, a associação de concessionárias em serviços de trens expressos, aumentando o fluxo entre as malhas – hoje na ordem de 2,5% – e, dessa forma, alongando as distâncias ferroviárias.



PARTE III

SERVIÇOS PRESTADOS

- **serviços de coleta e entrega de mercadorias:** no corredor Belo Horizonte-Rio de Janeiro houve uma divisão dos clientes ao apontar existência dos serviços antes do percurso e falta de oferta. A maior indicação de oferta deste tipo de serviço foi creditada aos corredores Intra-regional Nordeste e Rio Grande. Com relação à coleta e à entrega complementares de cargas, os clientes de nove dos treze corredores aprovaram a qualidade dos serviços oferecidos. Destes, os maiores destaques ficam para os corredores São Luís, São Paulo-Rio de Janeiro e Imbituba. Apenas em dois corredores a maioria dos clientes avaliou o serviço oferecido como regular: Belo Horizonte-Rio de Janeiro (100%) e São Paulo-Nordeste (66,7%);
- **qualidade no transporte:** para pelo menos 75% dos clientes da maioria dos corredores, os prazos são sempre cumpridos, na maioria das vezes ou sempre. Destaque para o corredor Imbituba, onde para a maioria (93,8%) dos clientes os prazos sempre são cumpridos, e o corredor Santos Bitola Estreita, onde para 69,2% os prazos nunca são cumpridos. Com exceção dos corredores Santos Bitola Estreita, São Francisco do Sul e Rio Grande, mais de 59% dos clientes informaram que a integridade das cargas é boa. O corredor Santos Bitola Estreita, apesar de índice menor (46,2%) - mas ainda assim com a maioria fazendo uma avaliação boa - é o corredor com maior percentual de clientes que apontam a integridade ruim das cargas (23,1%). Nos corredores São Francisco do Sul-Rio Grande, a maioria dos clientes aponta a integridade das cargas como regular. Sobre segurança, são poucos os corredores onde um grande percentual de clientes avalia que ocorreram melhorias nos últimos três anos. Uma boa parte avalia como estável, permanecendo igual. No caso específico do corredor Santos Bitola Estreita, uma parcela significativa de clientes (23,1%) aponta que a segurança piorou nos últimos três anos;
- **relação do cliente com a concessionária:** o canal de comunicação entre clientes e concessionárias foi avaliado adequado por pelo menos 30% dos clientes de cada um dos corredores, sendo que na maior parte deles, mais de 60%, avaliou o quesito desta forma. Os serviços ferroviários têm mostrado relativa agilidade na captação de cargas de seus clientes, o que demonstra o bom potencial de integração deste transporte para a prática da multimodalidade. Os corredores nos quais uma parte mais significativa dos clientes consideraram este tempo de resposta lento foram São Paulo-Nordeste (50,0%) e Centro-Oeste-São Paulo (45,8%);
- **investimentos:** percebe-se que não é uma prática forte no setor, pois a maioria dos clientes, independente do corredor onde opera, informa não ter interesse em investir em obras ferroviárias;
- **investimento em material rodante:** das empresas entrevistadas, a maioria não possui vagões próprios e nem pretende investir neles, principalmente por causa do alto custo. Entre os que pensam em investir em material rodante, a maioria aponta questões como maior disponibilidade de vagões ou locomotivas, redução de custos, maior autonomia e necessidade de aumento dos volumes transportados como os principais motivos.

Apesar dos benefícios observados pós-privatização, parte da malha ainda opera em condições que se afastam das ideais

De acordo com o estudo, apesar de ser adequado ao transporte por longos percursos, observa-se que a distância média de transporte ferroviário hoje ainda é pequena, fator negativo para um sistema que tem característica de custo fixo elevado e de custo variável baixo. O uso mais intenso desta modalidade de transporte via ajustes técnicos, regulatórios e de investimentos públicos permitiria maiores ganhos logísticos ao país, maior rentabilidade econômica aos embarcadores e ampliação da oferta de serviços ferroviários pelas concessionárias.

AVALIAÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO

Para avaliação do nível de serviço, a Pesquisa Ferroviária teve como base corredores ferroviários selecionados em função da importância econômica e volume de carga transportado (ver tabela de amostragem de clientes).

Em cada corredor foram identificadas as empresas concessionárias e os clientes dos dez principais produtos transportados.

Os resultados do questionário de satisfação dos clientes dos principais corredores ferroviários foram apresentados em quatro partes, a primeira caracterizando os clientes, a segunda avaliando a infra-estrutura disponível e aspectos operacionais, a terceira avaliando os serviços oferecidos e a última identificando os aspectos de competitividade das concessionárias na operação dos corredores (ver quadros).

STILL
Qualidade em movimento

A Still tem a empilhadeira certa para a sua movimentação

As melhores empilhadeiras elétricas fabricadas por quem é líder mundial

- 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.



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

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

AM- Tracionária (REP/SA): (92) 3625-3645

BA- Movilog (REP/SA): (71) 3394-1363 / Tolentino (SA): (71) 3351-7611

CE/PI/MA- Eurotec (REP/SA): (85) 3275-6464

MT- Miniminas (REP/SA): (65) 3682-8570

GO/TO- Moviminas (REP/SA): (62) 3597-2575 / (62) 3313-7476 (ANÁPOLIS)

MG- Movimenta MG (REP/SA): (31) 3495-1486 / Termov (SA): (31) 3498-7100

MG-UBERLÂNDIA/MS/RO/AC- Moviminas (REP/SA): (34) 3232-1410

PR- Triplex (REP/SA): (41) 3278-4968

PA- Delta Máquinas (REP/SA): (91) 3245-8845

PE/AL/PB/RN/SE- Tolentino (REP/SA): (81) 3441-5629

RJ- F&F (REP): (21) 3882-3943

RJ/CAPITAL- Enevam (SA): (21) 3882-3943

RJ/V. DO PARAÍBA- Irmãos Martini (SA): (24) 3323-2885

DF- Moviminas (REP/SA): (61) 3356-3733

RS- Requipol (REP): (51) 3337-8577 / Empilha Sul (SA): (51) 3337-8577

SC/LESTE- Empilec (REP/SA): (47) 3337-6340

SC/OESTE- Requimaq (REP/SA): (49) 3323-8797

ES- Novamaq (REP/SA): (27) 3326-0060

SP/CAPITAL- STILL Service (SA): (11) 4066-8100

Retrak (REP/SA): (11) 6431-6464

Gold Work (SA): (11) 6954-7472

Movelev (SA): (11) 6421-4545

Logitécnica (REP): (11) 6647-7707

Logix (REP): (11) 6407-6505

Logismaq (REP): (11) 4063-8148

SP/INTERIOR- Marcamp (REP/SA): (19) 3772-3333

SP/V. DO PARAÍBA- Movelev Vale (REP/SA): (12) 3655-1513

ARGENTINA- AG Zimsa S.A.: +54 (11) 4745-8400

URUGUAY- Essen LTDA.: +59 (82) 901-0305

CHILE- Kreis S.A.: +56 (2) 854-2165

PARTE IV

COMPETITIVIDADE

- **tarifas:** quanto aos valores cobrados das tarifas de transporte, 83,3% dos entrevistados consideram as do corredor São Paulo-Nordeste elevadas. Já 100% consideram as do São Paulo-Rio de Janeiro moderadas;
- **utilização e crescimento de demandas:** em diversos corredores há grande dependência dos clientes na utilização do sistema ferroviário, com maior parte deles utilizando-o para transportar de 96 a 100% do volume de produção. Em outros corredores, os percentuais de clientes variam significativamente nos níveis de carga transportada;
- **intermodalidade:** ao avaliar o grau de utilização de intermodalidade pelos clientes do sistema ferroviário, percebe-se – pela falta de disponibilidade de sistemas complementares, além da ponta rodoviária – um percentual significativo de usuários que utiliza apenas a ferrovia para o transporte de seus produtos. A maior parte das cargas ferroviárias transportadas no país é composta por minérios, e a maioria das mineradoras possui ramais de ligação com os corredores ferroviários utilizados e descarregam diretamente nos portos. Por outro lado, em corredores com diversidade modal, a intermodalidade já é utilizada por boa parte dos clientes;
- **imagem da concessionária:** para pelo menos 50% dos clientes da maior parte dos corredores – entre os anos de 2004 e 2006 – a imagem das concessionárias melhorou. Entretanto, em corredores como Santos Bitola Estreita, São Francisco do Sul e São Luís, a percepção dos clientes é de estagnação ou até de piora na imagem.

PESQUISA DA CNT
“É UMA CONTRIBUIÇÃO
FUNDAMENTAL PARA
O CRESCIMENTO
DO PAÍS”

A Pesquisa Ferroviária CNT 2006 “é uma referência importantíssima para o desenvolvimento do setor”, afirma Rodrigo Vilaça, diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF.

De acordo com ele, “ao analisar a expansão da estrutura ferroviária nos últimos dez anos, a CNT registra a participação decisiva da iniciativa privada que, a partir do início do atual modelo de concessão, em 1997, passou a gerar resultados positivos para os cofres públicos e para todo o país, em substituição ao grande prejuízo acumulado quando as ferrovias eram operadas por uma empresa estatal, a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), agora em processo de extinção”.

Segundo o diretor-executivo da ANTF, “neste momento em que todo o país se mobiliza para a concretização das metas do PAC, é necessário pôr em prática as recomendações da pesquisa da CNT, que aponta ações de curto, médio e longo prazo, capazes de solucionar os principais entraves e gargalos existentes no sistema, pois assim o transporte sobre trilhos poderá contribuir ainda mais para o crescimento econômico do país”.

CONCLUSÃO

◆ O crescimento da intermodalidade é fundamental para a melhor utilização da infra-estrutura ferroviária no Brasil, o que permite a redução do “Custo Brasil”, equacionando o uso das vantagens de cada modo de transporte,

inclusive quanto à diminuição do consumo de energia e da minimização dos impactos ambientais.

◆ Modificações que envolvem ajustes no atual regime do sistema tributário e na legislação de utilização de contêineres, assim como incentivos fiscais para a criação

de terminais intermodais, são necessárias para melhorar a integração das ferrovias com outras modalidades.

◆ Como o número de terminais integrados à ferrovia ainda é muito reduzido, as concessionárias devem investir em parcerias com seus clientes para aumentar essa quantidade.

◆ Apesar dos benefícios observados pós-privatização, parte da malha ainda opera em condições que se afastam das ideais. Por conta disso, as vantagens da ferrovia, sobre os outros modais, não se mostram sempre perceptíveis.

◆ A densidade ferroviária baixa mostra que o transporte sobre trilhos está historicamente restrito aos corredores de exportação. O pequeno fluxo entre as concessionárias indica que a imediatância ao transporte em longa distância ainda é significativa.

◆ É pouco expressiva a integração modal existente entre transporte ferroviário com outros modais, em parte devido ao número insuficiente de terminais de integração modal existentes. A parceria das concessionárias ferroviárias com seus clientes já ocorre, porém é necessário um aperfeiçoamento nos aspectos contratuais, regulatórios e de financiamento.

◆ O setor ferroviário privado calcula a necessidade de

AMOSTRAGEM DE CLIENTES DA PESQUISA FERROVIÁRIA

Corredor Ferroviário	Concessionárias	Total de Clientes	Amostra Planejada	Amostra Executada	% Executado/Planejado
São Luís	EFC / VALEC*	28	14	13	92,9%
Intra-regional Nordeste	CFN	75	20	16	80,0%
São Paulo – Nordeste	FCA	41	26	12	46,2%
Vitória	FCA* / EFVM	112	26	22	84,6%
Belo Horizonte – Rio de Janeiro	MRS	54	5	4	80,0%
São Paulo – Rio de Janeiro	FERROBAN* MRS	40	4	3	75,0%
Centro-Oeste – São Paulo	FCA / FERROBAN*	109	32	24	75,0%
Santos Bitola Estreita	NOVOESTE FERROBAN*	34	17	13	76,5%
Santos Bitola Larga	FERRONORTE FERROBAN MRS	106	36	25	69,4%
Paranaguá	FERROPAR / ALL	114	54	42	77,8%
São Francisco do Sul	ALL	12	10	6	60,0%
Imbituba	FTC	16	16	16	100,0%
Rio Grande	ALL	20	17	15	88,2%

(*) Os clientes desta concessionária, especificamente neste corredor, não foram incluídos na amostra pesquisada.

investimento de cerca de 1,5 bilhão de reais na construção das principais e variantes - linhas alternativas que evitam os traçados antigos que apresentam fortes subidas e sínusidades; uma das heranças legadas às concessionárias no processo de desestatização.

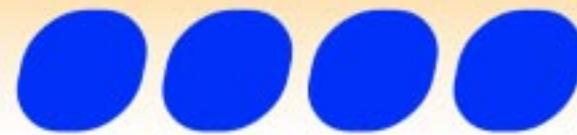
♦ Frente ao desempenho mostrado pelos correadores – na opinião dos clientes – e aos entraves detectados no setor de transporte ferroviário de cargas, torna-se imprescindível o planejamento estruturado de médio e longo prazo; a execução de convênios e programas de melhorias visando solucionar os entraves da Malha Ferroviária Nacional; e aplicar recursos públicos nas obras necessárias para a solução dos gargalos existentes na infra-estrutura ferroviária, em conjunto com os investimentos que vêm sendo aplicados pela iniciativa privada, promovendo, assim, o aumento da produtividade e da capacidade das ferrovias.

♦ A correta aplicação da CIDE - financiar projetos e investimentos nas áreas de transporte, meio ambiente e energia - gera um significativo potencial de financiamento para o transporte ferroviário. Cabe destacar que foi a partir de uma demanda da CNT sobre a aplicação da CIDE que o Supremo Tribunal Federal – STF determinou que a União fosse obrigada a utilizar os recursos conforme sua finalidade original, existindo, portanto, viabilidade de aplicação desses recursos para o setor ferroviário.

♦ Outra importante alternativa para o setor envolve as Parcerias Públíco-Privadas – PPP, especialmente as voltadas para as obras ferroviárias. Seu uso possibilitaria o aumento da competitividade do país por meio de projetos de expansão e de modernização dos serviços de transporte ferroviário, com a eliminação dos atuais gargalos de infra-estrutura e a integração dos corredores de exportação, ferrovias e portos. ●



A Execução Através da Logística Inovadora



movinat

Salão da Logística



Feira de Logística, Movimentação, Armazenagem e Embalagem de Materiais

7 a 10 de Agosto 2007



Apoio:

REVISTA
Logistica

Local:

EXPO
CENTER NORTE

Promoção e Realização:

IMAMEX
FEIRAS E COMÉRCIO LTDA.

Rua Loefgren, 1400 - Vila Mariana - 04840-002 - São Paulo - SP
Tel: +(11) 5575.1400 - Fax: +(11) 5575.3444 - www.imamex.com.br

Outros Eventos em 2007:

Consulte-nos: (11) 5575.1400

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

TRANSPORTE AÉREO

INFRAERO IRÁ IMPLANTAR PROGRAMA DE EFICIÊNCIA LOGÍSTICA EM CUMBICA

O programa avalia a eficiência da cadeia logística do importador, objetivando diminuir o tempo do transporte de cargas

A Infraero – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Fone: 61 3312.3222) e a Receita Federal uniram-se para aplicar o Programa de Eficiência Logística – que já está em operação no Aeroporto Viracopos, em Campinas, SP – no de Cumbica, o Aeroporto Interacional de Guarulhos, SP.

Segundo o engenheiro Carlos Alberto Alcântara, gerente de logística da Regional Sudeste da Infraero, o forte desenvolvimento das exportações mundiais motivou o desenvolvimento do programa, que consiste na elaboração de um ranking com o tempo gasto por cada empresa no processo de importação de seus produtos por via aérea, ou seja, avalia a eficiência da cadeia logística do importador, objetivando diminuir o tempo do transporte de cargas. “Com os resultados, o ranking mostra os parâmetros do mercado. Com isso, os importadores se avaliam e resolvem os seus gargalos de tempo na entrega de produtos, comparando-se com a primeira empresa do ranking. A Infraero fica responsável pela modernização que cabe a ela, mas a melhora começa com as empresas por meio do ranking”, explica Alcântara.

Participam do ranking aquelas empresas que realizam a partir de 20 importações por mês. São disponibilizadas as cinco primeiras colocadas de cada setor, como Automotivo, Farmacêutico, Eletroeletrônico, Recof e Linha Azul, entre outros.

Segundo Alcântara, está prevista a premiação da melhor cadeia logística, como se fosse um “Oscar” do setor: qual importador, junto com seus parceiros, foi o mais rápido? Além do prêmio,

seria concedido um certificado de eficiência. “Mas é apenas uma idéia, ainda está em projeto”, revela.

O problema do tempo é o principal apontado pelo gerente de logística, e é onde o projeto atuará. De acordo com ele, o aeroporto não deve ser visto como um armazém de cargas, mas como um corredor para importação e exportação, entretanto, devido a leis, a carga acaba ficando no local até sua liberação. A partir desse fato, é preciso avaliar onde está ocorrendo perda de tempo. Por isso, a Infraero também elabora um ranking com o tempo gasto em cada atividade de importação, envolvendo a companhia aérea, a Infraero, a Receita Federal, o despachante aduaneiro e as transportadoras. “É possível o equilíbrio entre agilidade e controle sobre os órgãos de fiscalização. É preciso ser rápido sem perder tempo dentro das etapas”, declara Alcântara.

Para um resultado mais satisfatório globalmente, o gerente de logística expõe que o interesse é que os dois aeroportos, Viracopos e Cumbica, sejam equivalentes e trabalhem de forma integrada. “Deve haver conexão entre os dois de forma com que não haja diferença entre um e outro”, diz.

No futuro também está prevista a interligação desses dois aeroportos com o de São José dos Campos, SP, formando um triângulo. Mas, de acordo com Alcântara, ainda não há uma data para que este aeroporto comece a realizar o transporte internacional de cargas.

Seguindo o exemplo da Fórmula 1, onde há a integração de toda a equipe, o gerente de logística avalia que se perdem e se ganham corridas nos bastidores e, por isso, a integração é uma das soluções para os gargalos aéreos. ●

Notícias

r a p i d a s

Hamburg Süd divulga balanço financeiro de 2006

No ano passado, o Grupo Hamburg Süd (Fone: 11 5185.5600), incluindo a Aliança Navegação e Logística, aumentou o volume de carga movimentada em cerca de 21% em relação a 2005 – chegou a 1,84 milhão de TEUs, contra 1,52 milhão de TEUs no ano anterior. Considerando-se a meta de aumentar ainda mais a parcela própria de navios e contêineres, o volume de investimentos do Grupo Hamburg Süd em 2006 – 348 milhões de euros – permaneceu em um nível muito alto (em 2005 foram 387 milhões de euros). Cerca de metade dos gastos de capital foi atribuída aos pagamentos iniciais de seis navios da classe “Bahia” (3.750 TEUs) pedidos em 2005, e de dez navios da classe “Monte” (5.500 e 5.900 TEUs), que deverão ser entregues no final de 2008. O faturamento do Grupo aumentou 5,2% sobre o ano anterior, para cerca de 3.194 milhões de euros. Destes, 2.692 milhões de euros (aproximadamente 85%) foram atribuídos à divisão de transporte de contêineres e representam um aumento desproporcional de apenas 8% em comparação com o crescimento do volume no ano anterior. As principais rotas do Grupo, da Europa, América do Norte e Ásia para a Costa Leste da América do Sul, apresentaram um crescimento de mercado bastante satisfatório.

No futuro também está prevista a interligação desses dois aeroportos com o de São José dos Campos, SP, formando um triângulo. Mas, de acordo com Alcântara, ainda não há uma data para que este aeroporto comece a realizar o transporte internacional de cargas.

Seguindo o exemplo da Fórmula 1, onde há a integração de toda a equipe, o gerente de logística avalia que se perdem e se ganham corridas nos bastidores e, por isso, a integração é uma das soluções para os gargalos aéreos. ●

No futuro também está prevista a interligação desses dois aeroportos com o de São José dos Campos, SP, formando um triângulo. Mas, de acordo com Alcântara, ainda não há uma data para que este aeroporto comece a realizar o transporte internacional de cargas.

Seguindo o exemplo da Fórmula 1, onde há a integração de toda a equipe, o gerente de logística avalia que se perdem e se ganham corridas nos bastidores e, por isso, a integração é uma das soluções para os gargalos aéreos. ●

Entre no mundo da Logística

www.logweb.com.br



Entre no mundo da Logística

www.logweb.com.br



Livro



**Anuário Sifreca
2006**

Autor: Grupo ESALQ-LOG
Nº de páginas: 80
Informações: 19 3429.4580

O Grupo ESALQ-LOG - Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agro-industrial lançou o "Anuário Sifreca 2006", a partir de informações de fretes rodoviários médios do ano de 2006. São 75 produtos, entre açúcares, aço, adubos e fertilizantes, algodão, café, farelos de soja, arroz, milho e polpa cítrica, diversos tipos de leite, trigo e outros. A idéia veio da necessidade de se documentar o comportamento anual dos valores de fretes rodoviários, tanto para os agentes tradicionais do setor do transporte como para os novos empreendedores do setor e do agronegócio brasileiro. São fretes empresas, sem impostos, seguros e com o valor do pedágio. O Anuário é uma edição especial do Informe Sifreca - Sistema de Informação de Fretes e contém uma seção denominada "Momento Rodoviário", que é o valor do frete negociado para se transportar uma unidade de massa (tonelada) ao longo de uma unidade de distância (quilômetro), o que é conhecido no mercado por Frete Unitário ou "TKU". Inclui, também, explicações sobre o comportamento do mercado de fretes rodoviários e análises de fretes dos principais produtos da pauta de exportação brasileira.

LYSE

EMPILHADEIRAS E TRANSPALETEIRAS ELÉTRICAS
Yale SOLUÇÕES DIVERSIFICADAS

As EMPILHADEIRAS ELÉTRICAS YALE atendem a todas as necessidades de MOVIMENTAÇÃO e ARMAZENAGEM de produtos com DIMENSÕES VARIADAS em diversos setores da economia.

A LINHA DE EMPILHADEIRAS ELÉTRICAS YALE oferece versatilidade, produtividade, ergonomia e segurança com TECNOLOGIA DE PONTA e o MELHOR CUSTO BENEFÍCIO.

YALE, SOLUÇÕES COM DIVERSAS FORMAS E CONTEÚDOS.



ERP TH



OS BE



MR RETRÁTIL



ERC GH



MS 16



MPE F



A fábrica em São Paulo e o grande estoque de peças garantem rapidez e maior eficiência no atendimento pós-venda Yale



Consulte a REDE YALE



Bauko
SP - (11) 3693.9339
www.bauko.com.br



CEQUIP
CE - (85) 3444.4444
www.cequip.com.br



entec
LONGHI & CIA
AM - (92) 3647.2000
enteclonghi.com.br



MACROMAQ
SC - (48) 3257.1555
SC - (49) 3324.5200
PR - (41) 3373.0011
www.macromaq.com.br



MAKENA
RS - (51) 3373.1111
www.makena.com.br



Motiva
BAISE - (71) 2101.9252
PEAL/RN/PB - (81) 3252.8200
www.motiva-net.com.br



protec
Produtos e Serviços Técnicos
MA - (98) 3258.2007
PA - (91) 4008.9700
www.proteconline.com.br



TRADIMAQ
MG - (31) 2104.8000
www.tradimaq.com.br



TRIMAK
RJ - (21) 2598.7000
ES - (27) 3341.7000
www.trimak.com.br

Yale 
Pessoas. Produtos. Produtividade.
www.yalebrasil.com.br
Tel.: (11) 5521.8100



QUEM SABE FAZER FAZ O MELHOR

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

São esses os assuntos tratados com muito profissionalismo e entendimento da matéria.

Tudo isso, mais uma linguagem leve e diferente.

Sabemos o que o nosso leitor quer ler de verdade.

Assim é o dia-a-dia no Jornal LogWeb.

Há cinco anos é a sua referência em logística.

JORNAL LOGWEB

Redação, Publicidade, Circulação e Administração:
Rua dos Pinheiros, 234 - 2º andar - 05422-000 - São Paulo - SP
Fone/Fax: 11 3081.2772
Nextel: 11 7714.5379 ID: 15*7582

