

revista

# Logweb

| [www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br) | edição nº85 | março | 2009 |

referência em logística

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



BYG

30  
anos

*Uma história que faz  
uma **BYG** diferença  
no seu negócio.*



revista

# Logweb

| [www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br) | edição nº85 | março | 2009 |

referência em logística

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

Foto: Marcelo Vigneron/Expresso Araçatuba

**Problemas no  
transporte rodoviário**

**Gerenciamento  
minimiza os riscos**



# O REMÉDIO AGORA É ANUNCIAR AQUI EM MAIO

Nosso tema principal da edição de maio será a

## INDÚSTRIA FARMACÊUTICA E DE COSMÉTICOS

### → TEREMOS TAMBÉM:

- Retrospectiva 7 anos - Transporte Marítimo e Aéreo
- Embalagens e Meio Ambiente/ Crédito de Carbono
- Armazéns e Galpões Industriais
- Embalagens para produtos farmacêuticos

### → E MAIS:

- Guia de Transportadores/ Operadores Logísticos, com embarcadores e fornecedores de serviços
- Tabelas de serviços - Setor Farmacêutico

Esta é a receita certa para o seu produto  
Fale conosco agora e esqueça a dor de cabeça.

Publicação mensal, especializada em logística, da Logweb Editora Ltda. Parte integrante do portal [www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br)

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

Nextel: 11 7714.5379 ID: 15\*7582

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

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

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

**Assistentes de Redação**  
Carol Gonçalves  
redacao@logweb.com.br  
André Salvagno  
redacao2@logweb.com.br

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

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

**Marketing**  
José Luiz Nammur  
jlnammur@logweb.com.br

Fabia Helena Allegrini Pereira  
mkt@logweb.com.br

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

**Projeto Gráfico e Diagramação**  
Fátima Rosa Pereira

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

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

Selma Martins Hernandez  
Cel.: (11) 9676.1162  
selma.hernandez@logweb.com.br

Taís Coimbra  
Cel.: 11 8396.6022  
tais.coimbra@logweb.com.br

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

## Editorial

# Crise é momento de inovação

*Ciente de que os momentos de crise, como o que vivemos hoje, são propícios à tomada de ações diferenciadas, ousadas em novos negócios e busca de outros caminhos, a Logweb iniciou este ano de 2009 com várias inovações.*

*Primeiro foi a reformulação da revista, com o novo formato de 21x28 cm, e agora, como pode ser verificado em matéria inserida nesta edição, a parceria com o site "Portal da Logística" e com o Canal 25 da Net de Jundiaí, SP, que exibe o programa "Logística em Foco", também disponível na internet.*

*Como resultado desta parceria, o portal Logweb acabou sendo totalmente reformulado, tornando-se mais completo e ágil no fornecimento de informações. Mais que isto: agora, o nosso leitor passa a contar com o mais completo portal de logística, inclusive com espaço para a realização de negócios e até acesso ao programa mais comentado sobre logística.*

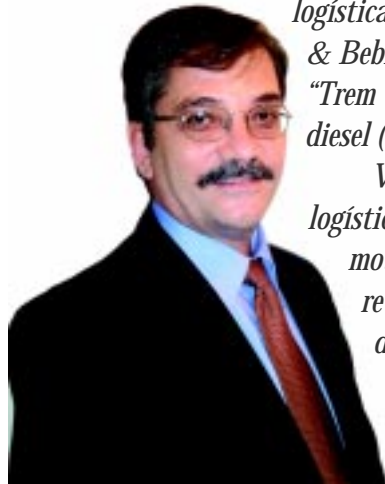
*E não é só isto. Estamos preparando mais novidades ainda para este ano de 2009, é só aguardar. Afinal, como dissemos antes, este é o momento de inovar, sem esquecer que, neste processo, está inserida a nossa preocupação de sempre oferecer o melhor aos leitores e confirmando o nosso lema: "a multimídia a serviço da logística" – agora com revista, portal e TV.*

*Vale destacar, também, que a criatividade sempre marcou a atuação da Logweb: ainda em 2001, quando só existia o portal, introduzimos novidades, como pequenos filmes sobre os eventos então realizados e outras, que só não tiveram continuidade devido aos limitados recursos tecnológicos existentes na época, principalmente em se tratando da internet.*

*A propósito desta edição, ela inclui várias matérias especiais: gerenciamento de risco, tecnologias à disposição da logística e do comércio exterior, as ações das empresas de transporte aéreo em 2009 e os problemas no transporte rodoviário de carga.*

*E mais: a logística do Grupo Pão de Açúcar (em "Entrevista"), a logística na distribuição de produtos de Páscoa (em "Alimentos & Bebidas") e o lançamento do "Trem Bicombustível" ou "Trem Verde", que se utiliza da mistura de gás natural e diesel (em "Logística & Meio Ambiente").*

*Variedade de informações dentro do guarda-chuva da logística. E matérias diferenciadas. Estes sempre foram os motes que conduziram deste o início a linha editorial da revista. E o nosso leitor ganha, em variedade e qualidade de informação.*



*Wanderley Gonelli Gonçalves*  
Editor

# Sumário

## Entrevista

Marcelo Lopes explica a logística do Grupo Pão de Açúcar ..... 6

## Logweb em notícia

Depois da revista, Logweb inova com novo site e programa de televisão .... 10

## Implementos rodoviários

Apesar do final de ano ruim, indústria cresce em 2008 ..... 12

## Equipamentos

Ergonomia também é o negócio do Grupo C+ ..... 14

## Equipamentos agrícolas

Já está funcionando o novo CD da John Deere em Campinas, SP ..... 16

## Empilhadeiras

Frota de locação da Brasif cresce 40% ..... 17

## Sistemas de armazenagem

Magazine Luiza e Iveco "abrem" seus Centros de Distribuição ..... 18

## Novidade

KM lança carregador de baterias ..... 19

## Gerenciamento de risco

Prevenir é melhor que remediar ..... 20

## Consultoria

Carillo Consultoria agora é Global Connexion ..... 24

## Construção

Marko produz sistema de cobertura metálica ..... 25

## Notícias Rápidas

..... 8, 11, 13, 23, 36, 51, 55

**NEGÓCIO FECHADO** ..... 26

**Agenda de eventos** ..... 56

## Especial

**Tecnologias à disposição da logística e do comércio exterior** ..... 30

## Alimentos & Bebidas

### Sazonalidade

**A logística na distribuição de produtos de Páscoa** ..... 38



## Logística & Meio Ambiente

### Vale

**A primeira locomotiva a gás do Brasil é testada** ..... 40

## Multimodal

### Transporte aéreo

Nada de voos baixos ..... 42

### Portos

Entidades discutem importância do Projeto Porto 24 Horas ..... 44

### Evento

Encontro sobre Logística Reversa reúne empresários em São Paulo ..... 46

### Setorização

Agronegócio enfrenta deficiências logísticas ..... 47

### Intermodal

Log-In anuncia novos projetos para 2009 ... 48

### Parceria

Governos de Brasil e Holanda se reúnem e a logística é uma das pautas ..... 50

## Transporte rodoviário de cargas

Velhos e novos problemas atingem o setor ... 52

# Palavra do leitor

## Correções

Com relação à reportagem "Sistemas para Armazenagem: Verticalizar é economizar", publicada à página 12 da edição nº 84, recebemos o seguinte e-mail: "o ABGroup está citado como sendo um operador logístico; está errado, pois somos consultoria."

**Fernando Villar**

Diretor regional da ABGroup

Com relação ao box "Sadia: estruturas estocam refrigerados e hidrogenados", inserido na reportagem "Sistemas para Armazenagem: Verticalizar é economizar", publicado à página 13 da edição nº 84, as estruturas são utilizadas na Sadia, e não no Centro de Serviços Sadia.

## Felicitações

"Foi uma agradável surpresa receber a edição de nº 83 (janeiro de 2009) da revista *Logweb*. O novo visual proporciona uma leitura agradável, prática e objetiva. Atualizando e renovando, sem deixar de lado a capacidade de produzir reportagens de excelente conteúdo, o que demonstra a preocupação com o leitor. Temos certeza que o tema ferroviária e infraestrutura estarão sempre presentes em reportagens de qualidade, o que é uma marca registrada da revista *Logweb*."

**Rodrigo Vilaça**

Diretor-executivo da ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários

"Parabéns a todos pelo novo formato da revista! O trabalho está cada vez melhor e reconhecido pela comunidade logística como uma das mais importantes revistas do segmento no Brasil. Um grande abraço."

**Felipe Trigueiro**

Diretor de logística e Supply Chain do Grupo Multigiro

"É com enorme satisfação que recebo a revista *Logweb* novo formato e quero parabenizar a todos da *Logweb*, pois a revista ficou linda neste formato."

**Dalva Santana**

Diretora de Logística Reversa e Meio Ambiente do Núcleo de Logística do RS

"Feliz 2009 para vocês e parabéns pelo novo formato da revista. Ficou bonita, mas eu ainda não sei dizer se gosto mais deste modelo ou do anterior."

**Celino Luiz Tirloni**

Diretor comercial da Marcamp

"Roberto, parabéns pelo prêmio 'Jovem Referência 2008', você realmente merece pelo seu trabalho social. Com certeza Deus irá recompensá-lo pela sua dedicação e espírito de solidariedade. E parabéns, também, pela revista *Logweb*, cada vez melhor, ainda mais agora que ficou do tamanho padrão e com maior qualidade."

**Paulo Roberto Cabbia**

Diretor Geral da Moviminas

## Tombo de moto

"No dia 22/12/08, levei um tombo de moto na BR-381 (Rodovia Fernão Dias). A queda foi provocada pela pintura com uma tinta escura, nas antigas faixas amarelas da pista, pela operadora da rodovia. O histórico completo está publicado na Revista *Duas Rodas*, edição 401 (Aventura-Denúncia), páginas 36 e 37, que já está nas bancas. No endereço <http://tombosdemotosnafernaodias.zip.net> estão detalhados os procedimentos que tomaremos, para tratar do delicado assunto. Quem anda de moto ou conhece alguém que anda, é bom ler a matéria e tomar conhecimento do novo perigo que enfrentaremos nas rodovias. Vale lembrar que a grande maioria dos amigos motociclistas desconhece esta nova pintura, que altera o coeficiente de aderência da pista para níveis próximos a zero. Acredito que a divulgação para os irmãos motociclistas poderá evitar acidentes semelhantes. Antecipadamente agradecemos comentários e ou sugestões adicionais, que colaborem com a eliminação dessas faixas."

**Luiz Artur Cané**

Motociclista, proprietário de restaurante

## Fale conosco

Envie suas críticas ou sugestões  
e-mail: [jornalismo@logweb.com.br](mailto:jornalismo@logweb.com.br)

# Sistemas de Armazenagem

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



Estante flow-rack para picking



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





Porta-pallets convencional drive-in / through

**No seu próximo projeto, consulte nossos profissionais.**

**Telefax: (11) 2272-9377**  
Av. Henry Ford, 2430 - Ipiranga  
CEP 03109-001 - São Paulo - SP  
[acolog@metalurgicacentral.com.br](mailto:acolog@metalurgicacentral.com.br)  
<http://www.metalurgicacentral.com.br>



**Entrevista**

# Marcelo Lopes explica a logística do Grupo Pão de Açúcar

**A**o todo são 18 Centrais de Distribuição estrategicamente localizadas. Em São Paulo, devido à escala das operações, o Grupo Pão de Açúcar (Fone: 0800 7732 732) possui CDs especializados – mercearia, produtos refrigerados, FLV (frutas, legumes e verduras), não-alimentos (eletro, têxtil e bazar), peixe fresco e flores.

Nas demais regiões, o Grupo optou por Centrais Multicategorias, nas quais todas as categorias de produtos são armazenadas e distribuídas através de uma única Central de Distribuição. Estas centrais estão situadas em São João do Meriti, RJ, Brasília, DF, Fortaleza, CE, Recife, PE, e Curitiba, PR, que normalmente atendem às lojas localizadas em cada estado.

Para falar sobre a logística do Grupo Pão de Açúcar, o diretor da Cadeia de Suprimentos, Marcelo Lopes, formado em Administração de Empresas pela Universidade Capital, com curso de especialização em Supply Chain pela Coppead e MBA em Gestão de Negócios pela FGV – Fundação Getúlio Vargas, conversou com a *Logweb*. Ele está na empresa há oito anos e já atuou nas áreas de negócios, operações logísticas e abastecimento.

## Logweb: Como funciona a logística da empresa no território nacional?

**Lopes:** A logística de abastecimento das lojas é controlada por um sistema desenvolvido pela própria empresa. O desafio é

gerenciar o abastecimento de mais de 100.000 itens, vindos de mais de 10.000 fornecedores ativos, em mais de 600 lojas, garantindo permanentemente a disponibilidade dos produtos nas gôndolas das lojas ao menor custo possível. Esta equação é resolvida todos os dias pelos mais de 4.000 profissionais que trabalham na área.

## Logweb: Como funciona o processo de distribuição dos produtos?

**Lopes:** O início do processo de abastecimento se dá através do pedido da loja. Este pedido pode ser automático, ou seja, o próprio sistema sugere as quantidades, considerando o histórico de vendas, a frequência de abastecimento da loja e de visitas do fornecedor ao CD, entre outras variáveis – isto acontece para quase todos os produtos de abastecimento regulares. Ou as quantidades a serem enviadas para as lojas podem ser determinadas pela expectativa de venda, o que acontece para os itens não regulares e produtos em promoção. Os pedidos são captados pela Central de Distribuição que os consolida e efetua pedidos consolidados ao fornecedor, de tal forma que os itens estejam disponíveis no CD em tempo de separarmos e entregarmos o pedido de cada loja dentro do prazo.

## Logweb: As operações são próprias ou há participação de terceiros?

**Lopes:** Possuímos operações realizadas em sites próprios ou de terceiros, com mão de obra própria ou terceirizada, mas a gestão do processo (inteligência, sistema, lógica de abastecimento e nível de serviço oferecido às lojas) é sempre do GPA, de tal forma que isto é transparente para as lojas. O que define se operaremos em site próprio ou não são variáveis relacionadas ao custo e à qualidade da operação, velocidade de implantação, existência de operadores capacitados na região, etc.

## Logweb: Quando a demanda aumenta, como a empresa lida com a necessidade de maior agilidade nas entregas?

**Lopes:** Nossas operações são dimensionadas para atender com agilidade às necessidades do negócio. Nos momentos de maior sazonalidade, no entanto, adequamos nossas operações em função deste volume adicional. No último ano, por exemplo, abrimos cinco CDs apenas para operarmos na sazonalidade. Toda a frota de distribuição e o quadro de pessoal são redimensionados também para atender a estes picos.

## Logweb: Com que tipo de problemas o GPA costuma se deparar, do ponto de vista da logística?

**Lopes:** Os desafios do abastecimento são muitos e vão desde as dimensões continentais do país, todas as limitações de circulação de produtos em regiões metropolitanas, como São Paulo (ZMRC, rodízio, lei do silêncio, etc.) até a complexidade por si só de lidar com uma quantidade elevadíssima de fornecedores, produtos e lojas. Neste cenário, os investimentos em infraestrutura logística, sistemas e pessoas são determinantes para o sucesso. Além disto, acreditamos fortemente na colaboração com os fornecedores para, juntos, aumentarmos a eficiência do sistema.

## Logweb: De que maneira a empresa consegue driblar estes problemas, garantindo o sucesso nas operações?

**Lopes:** O GPA possui equipes que permanentemente acompanham as necessidades das lojas, a eficiência do seu abastecimento e continuamente calibram os parâmetros para um abastecimento assertivo. Na outra ponta, estabelecemos uma agenda permanente de desenvolvimento



# STILL

Liderança de mercado com equipamentos de última geração,  
assistência técnica em todo Brasil, melhor custo benefício  
da categoria, e o melhor, o reconhecimento  
de nossos clientes.



**FMX**  
Capacidade  
de carga  
de 1.7 a 2.5 Ton



**EXV**  
Capacidade  
de carga  
de 1.2 a 2.0 Ton



**TX 25**  
Capacidade  
de carga  
de 2.5 Ton



**EGU**  
Capacidade  
de carga  
de 1.8 a 2.0 Ton



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

[www.stillbrasil.com.br](http://www.stillbrasil.com.br)  
[comercial@stillbrasil.com.br](mailto:comercial@stillbrasil.com.br)

AM- Empilhatec (REP/SA): (92) 36634112/  
Tractionária (SA): (92) 3625-3645  
BA- Movilog (REP/SA): (71) 3394-1363 /  
Tolentino (SA): (71) 3351-7611 / Euroflit (SA): (71) 8178-9930  
CE/PI/MA- Eurotec (REP/SA): (85) 3459-1667  
MT- Moviminas (REP/SA): (65) 3682-8570  
GO/TO- Moviminas (REP/SA): (62) 3283-3927 /  
(62) 3313-7476 (ANÁPOLIS)  
MG- Movimenta MG (REP/SA): (31) 3495-1486 /  
Termov (SA): (31) 3498-7100  
MG-UBERLÂNDIA/MS/RO/AC-  
Moviminas (REP/SA): (34) 3232-1410  
PR- Triplex (REP/SA): (41) 3278-4968

PE/AL/PB/RN/SE- Tolentino (REP/SA): (81) 3441-5629  
RJ- FFLogística (REP): (21) 3882-3943  
RJ/CAPITAL- Evoram (SA): (21) 3882-3943  
RJ/V. DO PARAÍBA- Imóveis Martini (SA): (24) 3323-2885  
DF- Moviminas (REP/SA): (61) 3356-3733  
RS- Reguipel (REP): (51) 3337-8577 / Empilhasul (SA):  
(51) 3337-0310  
SC/LESTE- Empitec (REP/SA): (47) 3337-6340  
SC/OESTE- Reguimaq (REP/SA): (49) 3312-3000  
SC- Transpotech (SA): (47) 3326-0700  
ES- Novamaq (REP/SA): (27) 3326-0060  
SP/CAPITAL- STILL Service (SA): (11) 4066-8100

Retrak (REP/SA): (11) 2431-6464  
Gold Work (SA): (11) 2954-7472  
Movelev (SA): (11) 2421-4545  
Logística (REP): (11) 2647-7707  
Logis (REP): (11) 6442-7631  
Logismaq (REP): (11) 6408-4639  
Useff (SA): (11) 6452-5101  
SP/INTERIOR- Marcamp (REP/SA): (19) 3772-3333  
SP/V. DO PARAÍBA- Movelev Vale (REP/SA): (12) 3655-1513  
ARGENTINA- AG Zirma S.A.: +54 (11) 4745-8400  
URUGUAY- Essen LTDA.: +59 (82) 901-0305  
CHILE- Kreis S.A.: +56 (2) 854-5667

Qualidade em movimento



### O Grupo Pão de Açúcar possui 18 Centrais de Distribuição estrategicamente localizadas

com nossos principais fornecedores (Top Log), com quem abrimos o jogo sobre necessidades e dificuldades de lado a lado. Juntos, estabelecemos projetos de melhoria do sistema. Estas iniciativas de colaboração têm sido elementos fundamentais para o sucesso e a evolução do sistema logístico da empresa.

Temos a noção exata, no entanto, de que todas estas atividades são efetuadas através de pessoas, e nosso grande desafio é conseguir mantê-las permanentemente motivadas e desafiadas para continuarmos avançando.

### Logweb: Para o Pão de Açúcar, qual a importância de realizar investimentos em logística?

**Lopes:** Os investimentos em infraestrutura logística e em sistemas são prioridades na empresa, conforme nosso planejamento estratégico. Neste momento, o GPA está atualizando sua malha de distribuição logística com dois novos sites – em Brasília, DF, e São Carlos, SP – e promovendo a implantação de um novo ERP de varejo em substituição ao sistema legado atualmente existente. Este novo sistema será a plataforma que viabilizará os próximos passos da empresa, cujas operações crescem de complexidade a cada dia, com

novos modelos de negócio – lojas de conveniência, cash & carry, postos de gasolina, farmácias, etc.

### Logweb: Quais os projetos da empresa para alcançar melhorias nas operações?

**Lopes:** Além dos investimentos de natureza estratégica, como no novo ERP e na atualização da malha logística, das iniciativas de colaboração com os fornecedores e do investimento nos recursos humanos, estamos trabalhando em projetos de melhoria de produtividade em cada uma das operações e no gerenciamento logístico de todo o sistema. Atualmente, todo o sistema de distribuição é monitorado em real time, permitindo identificar a localização de cada veículo de entrega (são mais de 1.200 veículos efetuando nossas entregas diariamente), efetuar projeções de horário de entrega, identificar caminhos alternativos em caso de congestionamento ou acidentes, atuar preventivamente na segurança da carga, etc. O gerenciamento logístico, que é realizado através de uma sala especial no CD localizado na rodovia Anhanguera, entre as cidades de São Paulo e Osasco, tem sido um importante elemento para identificarmos oportunidades de melhoria e evolução do sistema de abastecimento como um todo. ●

## Notícias Rápidas

### Escola dos Transportes e Ipelog passam a oferecer cursos juntas

A Escola dos Transportes (Fone: 11 3884.8827), instituição de fomento ao ensino de transporte de cargas, sediada em São Paulo, e o Ipelog – Instituto de Pesquisa e Ensino em Logística, instituição voltada para a pesquisa, ensino e consultoria, sediado em Campinas, SP, acabam de fechar uma parceria. A partir deste mês de março, as entidades irão organizar e realizar diversos cursos, abertos e in-company, voltados para o setor de transporte de cargas, logística de transportes e logística industrial.

### Randon fecha programa de vendas de equipamentos para a Argélia

O diretor corporativo e de operações da Randon Implementos e Participações (Fone: 0800 5121 58), Erino Tonon, que integrou a recente missão oficial brasileira ao norte da África, no final de janeiro, liderada pelo ministro do MDIC – Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Miguel Jorge, assinou com o diretor geral da ACTS, Yassine Rebrab, um programa de fornecimento de 1.480 equipamentos em CKD (desmontados) e 4 caminhões fora-de-estrada em CBU (montados) para o ano de 2009. A cerimônia foi realizada na Salle d'Honneur do aeroporto de Argel, antes da partida da delegação para a Tunísia, e foi testemunhada também pelo embaixador Sérgio França Danese. A empresa ACTS é a parceira da Randon na Argélia para a montagem dos produtos CKD e a distribuição dos produtos localmente. O programa, que inclui tanques, basculantes e plataformas, totalizará o equivalente a US\$ 30 milhões, mas poderá chegar a US\$ 40 milhões e 1.600 produtos, com 6 caminhões fora-de-estrada adicionalmente. A programação de entrega, em lotes que variam de acordo com o tipo de produto, inicia-se neste mês de março, com conclusão prevista para dezembro deste ano.



Tonon assina programa de fornecimento de equipamentos com a ACTS na presença do embaixador Danese

# Se é nacional?

é mais que isso:

# é Brasileiríssima!

Só uma marca que nasceu no Brasil, fabrica equipamentos de movimentação de materiais a mais de 27 anos, formou uma rede de Revendedores e Assistentes Técnicos em todo território nacional e tem historicamente as peças de reposição com os menores custos e a maior disponibilidade do mercado pode dizer com orgulho:

**SOU BRASILEIRA SIM, BRASILEIRÍSSIMA!**

## Plastotrans

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

**RS 61.999,00 à vista**

Modelo PR1600 - para 1600kg e elevação de 8 metros.  
Preço do equipamento sem bateria e sem registro de fábrica.



PR20  
2000kg

PR16  
1600kg

PT16  
1600kg

PX12  
1200kg

LE10  
1000kg

LM  
500 a 1000kg

LMT  
300kg

TE25  
2500kg

TE18  
1800kg

TM  
2200 a 3000kg

TMICHT  
2000kg



# PLASTOCENTER

**(11) 3865.8700**

[www.plastocenter.com](http://www.plastocenter.com)

Rua Faustolo, 1752 - São Paulo - SP - e-mail: [plastocenter@plastocenter.com](mailto:plastocenter@plastocenter.com)

**Logweb em notícia**

# Depois da revista, Logweb inova com novo site e programa de televisão

Sempre de olho no cliente do seu cliente, a Editora Logweb mostra que a melhor solução para um momento de crise não é sentar e esperar, mas apostar com ousadia em novos negócios.



**A**pós mudar o formato da revista para 21x28 cm, a Logweb Editora continua sua onda de inovações para 2009, sem medo da crise. A novidade agora envolve duas parcerias: com o site "Portal da Logística", idealizado por Luciano Rocha e Elton Monteiro, e com o Canal 25 da Net de Jundiaí, SP, que exibe há dois anos o programa "Logística em Foco", apresentado por Rocha.

Pela primeira parceria, os sites [www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br) e [www.portaldalogistica.com.br](http://www.portaldalogistica.com.br) fundiram seus conteúdos em um único, acessado por qualquer um dos endereços acima. Unindo a tradição, o respeito e a experiência de sete anos da Logweb com a jovialidade e a modernidade do "Portal da Logística", o novo site está muito mais completo, para munir de todas as formas os profissionais envolvidos com tudo que diz respeito à logística.

Fazendo jus ao slogan "A multimídia a serviço da

logística", a Logweb também fechou parceria com o Canal 25 para realização do programa "Logística em Foco", que agora passou a ser dirigido por Rocha, Valéria Lima, diretora executiva da Logweb, e Jhony Carrero,



**Rocha, Valéria e Carrero: diretores do programa "Logística em Foco"**

diretor da emissora. "Assim, passamos a atuar em âmbitos nacional e internacional com três mídias: o site, a revista e, agora, a televisão. Estes três produtos se complementam e se apóiam, colocando os anunciantes cada vez mais em evidência", declara Valéria, salientando que todo o conteúdo do programa também fica disponível no site, aumentando sua visualização.

O Canal 25 possui 160 mil telespectadores, predominantemente das classes A e B, de Jundiaí, conta Carrero. "Com a parceria, quem tinha acesso à revista Logweb agora também passa a ter acesso ao recurso audiovisual. Os telespectadores que tinham contato com o programa também podem solicitar a revista. Dessa forma, amplia-se a visibilidade das informações e, consequentemente, das empresas que investem nas mídias", conta.

Para Rocha, a iniciativa demonstra que a Logweb é uma empresa que sempre sai na frente. "No momento de crise, o cômodo seria esperar ela passar, mas a Logweb se posiciona de forma ousada, com a revista, o portal e a TV. Eu tiro o chapéu para toda a equipe e me sinto honrado em fazer parte desta nova fase", complementa.

## Logística em Foco

Único programa exclusivamente voltado para logística, o "Logística em Foco" discute temas como economia, infraestrutura, comércio exterior e administração pública, entre outros assuntos pertinentes ao segmento de logística, e que estão direta ou indiretamente ligados à área. A idéia é buscar sanar dúvidas, discutir assuntos que interessem ao público alvo e que despertem, cada vez mais, no telespectador, o interesse pelo mercado e pelas possibilidades de negócios que ele oferece.

Como âncora, Rocha imprime dinâmica ao programa, realizando entrevistas com nomes de extrema relevância para o setor de logística, tanto no âmbito empresarial, quanto governamental e setorial. "Jundiaí, onde nasceu o programa, traz características que consagram a cidade como importante pólo logístico. E o Canal 25 entendeu isso e nos deu espaço para interagir com o segmento. Esta parceria vem agregar ainda mais ao conteúdo do programa", diz ele.

O primeiro no novo formato já foi ao ar e trouxe Valéria como entrevistada, que

tratou justamente da parceria, destacando o objetivo de levar o maior número de informações ao leitor e criar um novo canal de comunicação.

Outro destaque é que a mídia também estará presente nas principais feiras nacionais e internacionais ligadas ao segmento, apoiadas pela Logweb, como a Intermodal South America, em São Paulo, e a Promat Show, nos Estados Unidos.

## Site

Agora, o novo site apresenta os assuntos ligados à logística de forma muito mais sofisticada. Além de todas as edições impressas da revista Logweb disponíveis para "baixar", contém as seções LogTV, com as entrevistas veiculadas pelo programa de TV "Logística em Foco"; entrevistas com os principais executivos do setor; agenda de eventos; área exclusiva para fornecedores e negócios: Guia Completo de Empresas e Profissionais; enquetes e muitas outras informações facilmente localizáveis pela ferramenta de busca, separada por vídeo e notícia.

"Em breve serão disponibilizados fóruns de discussão para interação ainda maior dos internautas", já anuncia Rocha. Para ele, no fundo, quem ganha com estas mudanças é o mercado logístico geral, tanto as empresas que precisam adquirir serviços como as pessoas leigas, que querem saber mais sobre o assunto, e os alunos, que precisam complementar o conteúdo de seus estudos.



## Logística em Foco no Canal 25 da Net Jundiaí

**Programa Inédito:**  
Quinta-feira, às 20h30

### Reapresentações:

- ✓ Segunda: às 12h30 e às 18h30
- ✓ Terça: às 12h e às 22h30
- ✓ Quarta: às 10h e às 14h30
- ✓ Quinta: às 14h e às 21h
- ✓ Sexta: às 8h30 e às 14h30
- ✓ Sábado: às 8h30, às 14h30 e às 18h30
- ✓ Domingo: 19h



**Para fazer parte desta parceria, entre em contato com a equipe comercial pelo e-mail [comercial@logweb.com.br](mailto:comercial@logweb.com.br)**

O site da Logweb computou no mês de novembro do ano passado 1,113,897 hits e 213,286 pageviews. Semanalmente, 60 mil e-mails recebem a newsletter, com cerca de 20 notícias sobre o setor. E, ainda, o site é atualizado diariamente com aproximadamente 10 novas notícias. ●

## Notícias Rápidas

### Linx Logística disponibiliza sistema para separação de caixas e artigos em geral

A Linx Logística, divisão do Grupo Linx (Fone: 11 2103.2410) especializada em logística interna, está disponibilizando o Side Belt Sorter, para separação de caixas plásticas ou em papelão, pacotes e artigos diversos, como multimídia e livros, entre outros. A principal característica da solução encontra-se na forma construtiva da esteira plástica, composta por slats em TPO fixados em uma corrente central, acionada por uma engrenagem com um eixo acoplado e um sistema de rolamentos simples com baixo nível de ruído. Com capacidade para separar de 1.500 a 5.200 produtos por hora com as mais diversas dimensões, entre 100 x 100 x 5 mm x 0,10 kg e 1200 x 500 x 400 mm x 25 kg, pode adotar diversas configurações de 2 a 300 saídas. Possui estrutura modular e características de montagem e desmontagem que proporcionam quaisquer tipos de implementação, ampliações ou mudanças de layout através da incorporação de novos elementos. Inclui Sistema de Gestão de Classificação (SGC) capaz de coordenar as operações de movimentação de mercadorias e de comunicar-se em tempo real com os sistemas WMS e/ou com o WCS (Warehouse Control Systems, ou Sistemas de Controle de Armazém).

**Implementos rodoviários**

# Apesar do final de ano ruim, indústria cresce em 2008

**E** não foi um crescimento insignificante, não. De acordo com dados informados pela Anfir – Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Fone: 11 6972.5577), no ano passado, o setor – responsável pela fabricação de reboques, semirreboques, bitrens e rodotrens, carroçarias sobre chassis e terceiros eixos – apresentou um aumento de 25,6% na produção: 138.379 unidades, ante as 110.126 produzidas em 2007.

No entanto, isso não quer dizer que a indústria de implementos esteja alheia à crise. Afinal, em janeiro último, as vendas caíram 26,7% em relação a dezembro de 2008, e 34,6% em comparação a janeiro do ano passado. “Não fosse pela crise, se o setor tivesse mantido o ritmo de emplacamentos registrado até setembro, o crescimento poderia superar a marca de 40%”, analisa Rafael Wolf Campos, presidente da Anfir.

Para demonstrar os bons números, a Associação destaca o aumento na produção de reboques e semirreboques. Em 2008,



**Rinaldi: “a nossa indústria alcançou a marca de 7.230 unidades e teve um desempenho 2,4% superior”**

<b>MERCADO INTERNO DE EMPLACAMENTOS</b>			
<b>REBOQUES E SEMIRREBOQUES</b>			
<b>Família</b>	<b>Jan./Dez. 2007</b>	<b>Jan./Dez. 2008</b>	<b>%</b>
Bascalante	3609	5905	63,62
Base	192	180	-6,25
Porta-Contêiner	1479	2113	42,87
Bobineiro	275	152	-44,73
Graneleiro/Carga Seca	13658	20366	49,11
Canavieiro	4380	4864	11,05
Baú Carga Geral	4335	4886	12,71
Carrega Tudo	607	1371	125,86
Dolly	1035	1434	38,55
Especial	1111	1729	55,63
Transporte de Toras	585	425	-27,35
Baú Frigorífico	1996	1434	-28,16
Baú Lonado	2872	2791	-2,82
Silo	402	940	133,83
Tanque Carbono	3028	5357	76,92
Tanque Inox	645	487	-24,50
<b>Total</b>	<b>40.209</b>	<b>54.434</b>	<b>35,38</b>
<b>CARROCERIAS SOBRE CHASSIS</b>			
<b>Família</b>	<b>Jan./Dez. 2007</b>	<b>Jan./Dez. 2008</b>	<b>%</b>
Graneleiro/Carga Seca	19533	26289	34,59
Baús Alumínio/Frigor.	18926	25713	35,86
Baú Lonado	539	579	7,42
Bascalante	7740	11097	43,37
Tanque	1494	1776	18,88
Outras/Diversas	14628	11261	-23,02
<b>Total</b>	<b>62.860</b>	<b>76.715</b>	<b>22,04</b>

(Fonte: DENATRAN)

foram emplacadas 54.434 unidades, contra 40.209 no ano anterior – crescimento de 35,4%. Quando o assunto é a produção de carroçarias sobre chassis, os números são 76.715, em 2008, e 62.860, em 2007 – 22% de aumento. “Foi o melhor ano da história”, enfatiza o presidente.

A entidade ressalta que contribuíram para o resultado positivo, em ordem de participação em volume, as famílias de Graneleiro Carga Seca (49,11%), Bascalante (63,62%), Tanque Carbono (76,92%), Baú Carga Geral (12,71%), Canavieiro (11,05%), Porta-Contêiner



**Campos: “quando a situação melhorar, todos os investimentos programados serão retomados”**

(42,87%), Especial (55,63%), Dolly (38,55%), Carrega Tudo (125,86%) e Silo (133,83%).

Quanto às exportações, o diretor-executivo da Anfir, Mário Rinaldi, revela que a indústria de Implementos Rodoviários alcançou a marca de 7.230 unidades e teve um desempenho 2,4% superior ao ano de 2007, quando exportou 7.057 equipamentos. “Para 2009, a questão é se o mercado externo vai continuar comprando do Brasil, porque capacidade e qualidade nós temos”, desafia Campos.

De acordo com ele, hoje, o maior problema enfrentado pelas empresas do segmento é no momento de fazer renovações. Isso por causa da falta de crédito. “A idade média da frota nacional é de 18 anos. Precisamos renovar os equipamentos para nos equiparmos a outros países com frotas bem mais jovens”, alerta.

## E 2009, como vai ser?

O presidente da Anfir conta que a entidade espera um ano de 2009 semelhante a 2007 em números finais. Caso isso não aconteça, ele acredita que a situação fique complicada e as empresas possam se ver obrigadas a demitir funcionários. "Os associados estão fazendo de tudo para não demitir, até porque a mão de obra desse setor não é fácil de ser treinada – demanda cerca de seis meses", comenta.

Em números, ao "ano semelhante ao de 2007" significa dizer que o segmento projeta algo em torno de 100.000 unidades produzidas, o que, em outras palavras, representa cerca de 20 a 25% a menos do que a capacidade total de produção das indústrias do setor. "No primeiro semestre, os números serão contaminados

pelos três primeiros meses. Acreditamos que na segunda metade do ano a situação deva melhorar", opina.

Segundo Campos, os investimentos previstos pela indústria não foram cancelados, mas sim postergados. O segmento acredita que haverá a recuperação do mercado. "Quando a situação melhorar, todos os investimentos programados serão retomados", garante, dando muita ênfase na afirmação de que os investimentos não foram, em hipótese alguma, cancelados.

Pintando um bom cenário para este ano, o executivo lembra da questão da redução do IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados. "Estamos pedindo urgência no parecer do ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Miguel Jorge, sobre a solicitação feita pela diretoria da Anfir, no dia 19 de dezembro. Na ocasião foi entregue um documento

pleiteando a redução da taxa de IPI – que incide hoje sobre os implementos rodoviários – de 5% para zero", informa.

Entretanto, ele diz que essa situação poderia minimizar a queda nos emplacamentos, mas não resolveria o problema. Além disso, os juros altos e a falta de crédito também influenciam a queda, bem como os problemas tributários, algo crônico no país. Por isso, ele lembra que o governo federal tem anunciado vários planos com o objetivo de aquecer o mercado e não deixar que a nossa economia sofra tanto com os reflexos da crise mundial. "Em dezembro do ano passado, o BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social aumentou de 80% para 100% o financiamento via Finame para implementos rodoviários, solução que deve influir positivamente no comportamento do setor em 2009", projeta. ●

## Notícias Rápidas

### Jost Brasil lança calibrador de limite de desgaste

A Jost Brasil (Fone: 54 3209.2800), de Caxias do Sul, RS, lançou o calibrador de limite de desgaste, um instrumento que permite a verificação do limite de desgaste do pino rei de 2" e da folga de travamento da quinta roda de 2", proporcionando maior agilidade e comodidade para os profissionais de manutenção. A quinta roda Jost possui regulagem de folga para compensar o desgaste no sistema de travamento. O novo calibrador indica se os componentes de desgaste devem ser substituídos.



**SAT LOG**  
www.satlog.com.br



**PGR**  
www.pgrlog.com.br

Av. Sebastião Cunha Pontes, s/n, Armazem B  
São José dos Campos - SP  
CEP 12230-365  
+55 12 4009 9400 Fone

## NA CONTRA MÃO DA CRISE

Fundada em 1989, a Sat Log é hoje um dos maiores operadores logísticos nacional.

Possui uma moderna frota de 400 veículos estrategicamente dimensionados e divididos entre rodotrens, semi-reboques furgão, veículos truck, toco, vans e vuc furgão, para atender a todos os segmentos do transporte de carga.

Em 2008 adquiriu e implantou o SAP, para atender as necessidades cada vez maior do mercado em obter em tempo real a rastreabilidade e KPI's de seus produtos.

No mesmo ano, surge a PGR, empresa do grupo Sat Log constituída para atender aos segmentos portuários e aeroportuários na cabotagem, importação e exportação em todos os portos e aeroportos brasileiros.

SatLog e PGR: Preparadas para atender a real necessidade logística de cada empresa com qualidade, modernidade e flexibilidade.

OPERAÇÕES LOGÍSTICAS  
qualidade, modernidade e flexibilidade



## Equipamentos

# Ergonomia também é o negócio do Grupo C+

**T**endo iniciado suas atividades há 15 anos, no segmento de automação industrial, há seis anos o Grupo C+ Tecnologia (Fone: 11 2168.6554) também vem se dedicando ao segmento de ergonomia.

“Nesta área, começamos oferecendo produtos para ergonomia do posto de trabalho, atendendo aos operadores de máquinas da Vale”, afirma Robert Bernhard, gerente técnico do Grupo.

Ele lembra que, no geral, quando iniciaram no segmento, perceberam que havia uma grande necessidade de melhorar as condições de trabalho dos operadores de máquinas que, por má postura, se afastavam do trabalho. Por outro lado, a expansão das empresas também obrigava a melhorar a ergonomia. “Assim, passamos a desenvolver conceitos e soluções ergonômicas para postos de trabalho, através de estudos de questões de postura, disposição correta dos comandos e otimização ergonômica, desencadeando, dentro das empresas, demandas de melhorias. Nosso escopo de fornecimento compreende desde a elaboração do projeto ergonômico do posto de trabalho até o efetivo fornecimento de equipamentos como postos de comando, manetes, elementos e cabines de comando”, diz Bernhard.

## Logística

No contexto da evolução do conceito de ergonomia, com as empresas mais receptivas à ideia, mais compreensivas em relação à sua importância, o Grupo C+ Tecnologia passou a atuar, também, no segmento de

logística, oferecendo cabines para pontes rolantes, locomotivas, equipamentos fora-de-estrada, guindastes e outros equipamentos, desenvolvendo soluções diferentes para cada aplicação e fornecendo os mais variados tipos de acessórios para completar estas soluções. “Estes podem incluir sistemas de CFTV, limpadores de parabrisas, suportes para monitor, prancheta, teclado e rádio, painel de automação, pedaleira e microfone, entre outros”, explica o gerente técnico. Ainda segundo ele, o que diferencia estas soluções de outras existentes no mercado é que são soluções industriais reforçadas, diferentes das caseiras.

## Perspectivas

Sobre as perspectivas quando à ergonomia, Bernhard diz que, há três anos, vêm percebendo uma necessidade crescente do mercado. “A partir do conhecimento das suas vantagens, as empresas passam a adotá-la. Além disso, o INSS faz pressão sobre as empresas na questão da ergonomia, tendo em vista os altos índices de afastamento de trabalho. Temos, ainda, mais dois fatores: o parque instalado no Brasil é antigo e precisa de reforma e, segundo, trata-se de uma solução adequada. Este binômio gera oportunidades para implementar sólidas melhorias. Afinal, com um ambiente adequado, há mais satisfação e menos acidentes”, reporta.

O gerente técnico do Grupo



## Pontes rolantes também podem receber as cabines de comando ergonômicas

declara que no futuro a tendência é haver um grande interesse por estas soluções de ergonomia, atingindo-se alto grau de conscientização.

## Ferrovia

O Grupo também está oferecendo um novo sistema para lubrificação do friso de rodas de locomotivas, metrôs, bondes e trens. “Trouxemos o Frisolub, tecnologia da Rebs que supera as outras existentes e que foi utilizada, primeiramente, pela Siemens, que fazia manutenção de linhas de trem, e está sendo empregada na CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos como equipamento padrão.”

Segundo Bernhard, a nova tecnologia é baseada na aplicação de lubrificantes especiais de alto desempenho, em quantidades mínimas, e, principalmente, ecológicos.

A lubrificação é direcionada ao ponto ou região que se deseja, proporcionando baixo consumo: de acordo com o gerente técnico, 1 litro do lubrificante rende até a 3.000 kg.

Ainda segundo ele, o novo sistema permite resolver os problemas de desgaste das rodas dos trens em razão do atrito e do consumo de energia, pela redução do trilho provada pelo desgaste, o que provocava a necessidade de troca destes trilhos.

“Além de redução dos custos de energia, de 3% a 5%, o novo sistema provocou prolongamento da vida útil das rodas, redução de ruídos, redução de descarrilamento, já que, com a lubrificação, as rodas mantêm-se nos trilhos, sem tendências de saírem. Por estas diferenças, a Mineração Rio do Norte – MRN, no Pará, já está aplicando o sistema – de 10 locomotivas empregadas, três já estão com o nosso sistema”, conclui. ●



**Bernhard: a partir do conhecimento das vantagens da ergonomia, empresas passam a adotá-la**





Imagem ilustrativa

# GRANDE SAÍDAS. VALORES ESPECIAIS CLARK



ISO 14001

## GRANDE OPORTUNIDADE! CONSULTE NOSSOS DISTRIBUIDORES.

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

AESA - Grande São Paulo,  
ABC e Baixada Santista  
11 3488.1466

ALPHAQUIP - Grande São  
Paulo, Osasco e Barueri  
11 4198.3553

DINÂMICA - RO - AC  
69 3535.5304 / 69 3228.5304  
68 3221.1157

DAFONTE - PE, RN, PB e AL  
81 3087.0266 / 83 3232.4840

FORMAQUINAS - CE e PI  
85 3474.3819

LINCK - PR - SC - RS  
51 2125.3333 / 41 3332.1300  
44 3232.3535 / 47 3463.6060

LVM - AM e RR  
92 3236-1455

MAPEL - Grande São Paulo,  
Vale do Paraíba e Interior de SP  
19 3278.1822  
11 3642.1100 / 19 3545.3830

RECOMAP - GO, TO e DF  
62 3265.2200 / 61 3399.0966  
63 3217.1669

TECNOESTE - MT e MS  
67 3041.2688 / 65 3618.1330

TRACBEL - MG, ES e RJ  
31-2104.1901  
27 2123.9800 / 34 3015.0500  
35 3214.1800 / 21 2401.7576

TRATOMAQ - PA, AP e MA  
91 3342.4400 / 98 3248.1768

TRATORMASTER - BA e SE  
71 3291.7200



**CLARK**  
THE FORKLIFT

## Equipamentos agrícolas

# Já está funcionando o novo CD da John Deere em Campinas, SP

**J**á está operando o mais novo Centro de Distribuição de Peças para a América do Sul que a John Deere (Fone: 64 3411. 8000) – empresa que produz equipamentos agrícolas e florestais, além de fornecer produtos para construção, jardinagem e irrigação – inaugurou recentemente em Campinas, SP.

Como o segmento de negócios de peças continua ativo, mesmo com a situação de crise, a empresa espera aumentar a atuação no Brasil. De acordo com Aaron Wetzel, vice-presidente de Vendas, Marketing e Planejamento para América do Sul, a demanda por produtos no continente contribuiu para os resultados globais da empresa, que foram positivos. “Por isso, estamos investindo bastante em estruturas na região. Os investimentos são para dar apoio ao nosso crescimento”, justifica.

Foi o segundo investimento realizado pela John Deere no Brasil, em 2008. O primeiro foi a construção de uma moderna fábrica de tratores em Montenegro, RS, que custou US\$ 250 milhões e foi inaugurada no primeiro semestre.



**Wetzel: “escolhemos Campinas devido à posição estratégica e à conhecida força de trabalho”**



**CD em Campinas custou US\$ 18 milhões**



Agora, ao todo são cinco unidades na América do Sul. Além de Campinas e Montenegro, há uma fábrica em Rosário, na Argentina, e as unidades em Horizontina, RS, e Catalão, GO. “Estamos contribuindo para que a agricultura cresça nesse mercado”, afirma Gail Leese, vice-presidente mundial de Peças de Reposição.

Na visão de Wetzel, o CD de Campinas reforça a presença da John Deere no Estado de São Paulo, onde a empresa já conta com uma Unidade de Negócios voltada para o segmento de cana-de-açúcar, localizada em Ribeirão Preto, além de uma rede com mais de 20 concessionários estrategicamente distribuídos. “Escolhemos Campinas devido à posição estratégica e à conhecida força de trabalho. Já a

escolha pelo Estado de São Paulo deve-se à sua posição no mercado de tratores e, também, ao surgimento de novos segmentos que nos interessam”, explica.

O Centro de Distribuição fica próximo a Viracopos, que é o maior aeroporto de carga na América do Sul, e está relativamente próximo aos portos de Santos (150 km) e São Sebastião (280 km). Ainda, está situado a 96 quilômetros do aeroporto de Guarulhos, na capital paulista, e proporciona facilidade no acesso a importantes rodovias do país, como a Anhanguera, por exemplo. “Essas características possibilitam que possamos atender a 90% dos pedidos dos mercados interno e externo, em um prazo de 24 horas”, comemora Antonio Garcia, diretor de Peças para a América do Sul.

De acordo com ele, anualmente, o CD de Campinas – que recebeu um investimento de US\$ 18 milhões, conta com uma área operacional de 36.000 m<sup>2</sup>, além de 56 docas para recebimento e despacho de mercadorias – deverá movimentar algo em torno de 72 mil toneladas, transportadas por aproximadamente 6.000 caminhões, com uma média de 500 veículos por mês.

Garcia revela que as operações nacionais serão centralizadas no CD campineiro, que tem capacidade para oferecer logística com mais qualidade para receber, armazenar e enviar as mercadorias. Em virtude disso, em novembro último foi iniciada a transferência das peças localizadas nos CDs de Horizontina e Catalão. “Esse processo deverá ser concluído no primeiro semestre de 2009 e envolverá mais de 800 caminhões de carga”, informa.

Wetzel lembra que o CD irá atender, ainda, aos concessionários de 13 países, suportar outros 320 CDs, além de exportar para outras regiões como Ásia e Europa, que possui uma unidade semelhante à de Campinas, situada na Alemanha, a qual realiza a distribuição para o restante do continente. “Também aumentamos nossa rede de concessionários e a capacidade de estoque”, enfatiza, lembrando que serão expedidos mensalmente cerca de 60 mil itens, mas a capacidade total é de 90 mil.

Para organizar esta quantidade de itens, o gerenciamento de estoque da unidade foi desenvolvido de acordo com necessidades identificadas em outras unidades da John Deere pelo mundo. “Sua aplicação vai contribuir para uma grande elevação da qualidade de atendimento aos concessionários e clientes da América do Sul”, acrescenta Garcia. ●

## Empilhadeiras

# Frota de locação da Brasif cresce 40%

**A**tuante no mercado de locação de equipamentos, como empilhadeiras, a divisão Rental da Brasif (Fone: 0800 7098000) obteve um crescimento de aproximadamente 40% na frota em 2008, em relação a 2007. "Foi seguramente um dos melhores anos para o mercado de empilhadeiras no Brasil, com exceção do último trimestre, devido ao agravamento da crise financeira mundial e consequente desaquecimento na produção industrial", declara Mauricio Rangel, gerente nacional de vendas.

Sobre 2009, ele considera que o início do ano tem se mostrado um período de muitas incertezas e muitos desafios, devido à crise mundial e à consequente escassez de investimentos privados no setor industrial. "No entanto, enxergamos neste cenário uma boa oportunidade e acreditamos que o setor de locação de equipamentos será beneficiado pelo cenário de incertezas da economia atual, principalmente pela volatilidade do câmbio e a escassez de crédito", declara.



### Rangel: o setor de locação será beneficiado pelo cenário de incertezas da economia atual

Somado a isto, Rangel acredita que a empresa continuará a ter, mesmo que em patamares menores aos dos últimos anos, uma demanda por equipamentos de movimentação devido à necessidade de inúmeras empresas buscarem melhoria de produtividade e, consequentemente, tendo que renovar sua frota de equipamentos. Outra excelente oportunidade para a Brasif, na opinião do profissional, está na venda de máquinas seminovas.

"Estamos hoje mais bem preparados para os desafios futuros, principalmente por termos investido muito na renovação de frota nos dois últimos anos, assim como em desenvolvimento de processos operacionais e na diversificação da frota", expõe.

Sobre as novas tecnologias, Rangel crê que o mercado de empilhadeiras vem passando por um processo de modernização nunca visto anteriormente. Segundo ele, é cada vez mais comum ver lançamentos de máquinas com tecnologia embarcada, visando melhoria de produtividade e diminuição dos custos operacionais.

Outro fator importante apontado pelo profissional é o fato de o mercado consumidor já conseguir medir o benefício de se optar por um equipamento com mais tecnologia embarcada e, na maioria das vezes, mais caro em prol do custo-benefício. "É baseada nesta percepção que os grandes fabricantes estão modernizando seus produtos e se diferenciando dos chamados produtos de segunda linha e focados apenas em preço", finaliza. ●

# Paletes Matra, a base da sua logística.



Venda, manutenção  
e locação de paletes.



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

## Atuação da Brasif Rental

Anos de mercado:	14 anos
Nº de funcionários:	150
Nº de engenheiros de projeto:	6
Certificação ISO 9000:	Não
Nº de clientes:	300 ativos
Três principais clientes:	Gerdau, Michelin e General Motors
Matriz (local):	Rio de Janeiro
Nº de filiais:	10
Marcas de empilhadeiras que oferece:	Hyster
Frota de empilhadeiras a combustão:	1.297
Frota de empilhadeiras elétricas:	111
Frota de paleteiras:	95
Frota de rebocadores:	20
Idade média da frota:	15 meses
Regiões atendidas:	Todo território nacional

### Serviços oferecidos: (S = SIM - N = Não)

Locação de equipamentos sem operador:	... S
Locação de equipamentos com operador:	... S
Locação de mão de obra:	..... N
Projetos:	..... N
Manutenção frota própria:	..... S
Manutenção frota clientes:	..... S

**Sistemas de armazenagem**

# Magazine Luiza e Iveco “abrem” seus Centros de Distribuição

**Revelando as vantagens da verticalização e a importância de um bom projeto de armazenagem, as empresas mostram que tipos de estruturas utilizam e que produtos estocam.**

**C**omo os sistemas de armazenagem foram destaque da última edição da revista *Logweb*, nesta apresentamos outras soluções de grandes empresas usuárias que se beneficiam destes sistemas. Uma delas é a rede varejista Magazine Luiza (Fone: 11 4589.5000) e a outra é a fabricante de caminhões e ônibus Iveco (Fone: 0800 702.3443).

No Magazine Luiza, são utilizadas estruturas portapaletes (montantes de 2,10 m x 9,10 m), racks empilháveis, estanterias para produtos menores e blocados de linha branca nos itens de maior giro, conta o gerente de Planejamento do Centro de Distribuição, Carlos Antônio de Almeida. “Temos, hoje, mais de 11.000 SKUs armazenados no CD Bandeirantes, em Louveira, SP, com grande diversidade de produtos divididos em linhas como eletropesado, móveis, brinquedos, som, imagem, telefonia e presentes, além de linha exclusiva para atendimento às vendas da internet. Além do Bandeirantes, a empresa tem CDs localizados em Ribeirão Preto, SP, Ibiporã, PR, Caxias do Sul, RS, Navegantes, SC, e Contagem, MG.



**No CD Bandeirantes, em SP, o Magazine Luiza armazena mais de 11.000 SKUs de diversos produtos**

A opção de fornecedor de estruturas portapaletes e estanterias foi a Mecalux, que, segundo Almeida, apresentou melhor custo-benefício em relação às concorrentes.

Já na Iveco, especificamente na fábrica de Sete Lagoas, MG, são utilizados portapaletes com até 7,60 m altura x 1,20 m profundidade x 1,70 m largura, que estocam materiais para todas as linhas de produtos, sejam plásticos, elétricos, mecânicos, peças estampadas,

pintadas e pequenas peças, como parafusos, porcas, arruelas, conexões, etc., conforme informa Jair Junior, responsável pelas Operações Logísticas Material Handling Iveco.

“O fornecedor das estruturas de portapaletes foi a Metalúrgica Central, pois apresentou o melhor custo - benefício, associado à melhor qualidade, participando ativamente na elaboração do projeto, compartilhando o know-how junto a Iveco”, explica o profissional.

Além da unidade de Sete Lagoas, a empresa conta, na América do Sul, com centro de peças em Diadema, SP, e fábricas em Córdoba, Argentina, e em La Vitoria, Venezuela.

nos blocados quanto nos portapaletes, sendo que no último ainda se tem a facilidade na organização e possibilidades de endereçamento de itens diversificados.

“Um bom projeto de armazenagem é importante por atender às necessidades do negócio da empresa, focar otimização dos espaços, produtividade e possibilitar flexibilidade para as sazonalidades de demanda”, salienta o profissional.

Também para Jair Junior, da Iveco, a verticalização otimiza espaços existentes, pois, segundo ele, a cada dia torna-se difícil a aprovação de projetos para ampliação de almoxarifados dentro da unidade fabril.

Um bom projeto de armazenagem é importante, de acordo com o responsável pelas Operações Logísticas Material Handling da Iveco, pois garante a otimização proposta do espaço disponível, reduzindo custos adicionais. ●



**Na Iveco são utilizados portapaletes com até 7,60 m altura x 1,20 m profundidade x 1,70 m largura**

## Vantagens

Para Almeida, do Magazine Luiza, a principal vantagem da verticalização está na otimização do espaço aéreo disponível, tanto

**Novidade**

# KM lança carregador de baterias em agosto

**A**ntecipando a novidade, a KM (Fone: 19 3886.8044) anuncia para agosto o novo carregador de bateria KMT 09, com capacidades variadas, podendo ser utilizado para carregar baterias de empilhadeiras, transpaleteiras, rebocadores, lavadoras de pisos, varredoras, carrinhos de golf e também automóveis movidos a bateria.

De acordo com Gilmar Kafka, sócio-diretor da empresa, o novo equipamento é apropriado para armazéns, nos segmentos logístico, de frigorífico, autopeças, em fábrica de pneus, etc.

“Os protótipos que estão em teste de campo estão apresentando resultados excelentes, praticamente nenhum problema surgiu até o momento, estão superando nossas expectativas”, revela o profissional.

Segundo Kafka, o diferencial do novo carregador é a versatilidade de tipos de carga. Ele explica que o processo de carga veio evoluindo muito, e hoje consiste em carregar a bateria em dois estágios. O KMT 09 poderá ser programado para até quatro tipos de cargas diferentes. “Isso significa que quando os fabricantes de baterias determinarem um

novo processo de carga, a KM já estará na frente, com o carregador pronto. Acreditamos que esse novo processo de carga será sugerido em breve pelos fabricantes de baterias”, declara.

Além disso, o novo carregador conta com sistema de equalização de baterias, cujo processo acontece quando o carregador passa para o 2º estágio e a bateria tenha atingido 80% de carga. É no 2º estágio que a corrente é reduzida a 5% da capacidade de bateria por um período de 3 horas, e isso faz com que a bateria fique com densidade e voltagem uniformes em todos os elementos.



**O KMT 09 poderá ser programado para até quatro tipos de cargas diferentes**

As características do KMT 09 também envolvem programação simplificada via teclas, armazenagem de dados das últimas 10 cargas e facilidade de alteração de curva de carga, quando necessário, além de possibilitar a desconexão da bateria durante alguns minutos para possível manutenção. ●

## Contrate transportes com segurança e economia.



# GKOfrete

O sistema líder para quem contrata fretes

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

*“O ganho com o uso do GKOFRETE não se limita a redução de custos, mas se estende também ao controle e a capacidade de planejamento dos transportes.”*

Luciene Araújo  
Analista de Logística da BIC



GKO FRETE: sua empresa em boa companhia.



Agende já uma demonstração sem compromisso!



**Gerenciamento de risco**

# Prevenir é melhor que remediar

**Para reduzir ou eliminar os riscos nas atividades de transporte e armazenagem de cargas, as empresas procuram gerenciadoras de riscos, que mapeiam a rotina operacional com o objetivo de identificar as vulnerabilidades. O principal benefício está no caráter preventivo.**

**B**asicamente, o gerenciamento de risco envolve um conjunto integrado de medidas de segurança implementadas no sentido de reduzir ou eliminar os riscos envolvidos nas atividades de transporte e armazenagem de cargas, explica Cristiano Tanganelli, diretor operacional da Brasil Risk Gerenciamento de Riscos (Fone: 11 3028.1600).

De acordo com André Gustavo Lopes Magri, gerente nacional da Servis Gerenciamento de Risco e Logística (Fone: 11 5051.0567), hoje, as corporações estão cientes de que o risco existente deve ser minimizado através de práticas de segurança, que podem ser divididas em duas grandes áreas: gerenciamento de risco e seguros. "Juntas, compõem o risco total em logística, gerando um passivo que está embutido nos preços pagos por todos os consumidores", declara.



**Bernardo, da Villagro: na ocorrência de um sinistro, além da carga e do veículo, vidas estão em jogo**



**Rose, da Porto Seguro: não é comum oferecer coberturas obrigatórias e facultativas dentro de uma mesma apólice**

Magri salienta que o gerenciamento de risco é um processo integrado e contínuo, cujo objetivo é proteger a corporação da exposição financeira ou de gastos desnecessários. O planejamento inclui a identificação e análise dos riscos, planejamento de medidas e condutas preventivas e emergenciais, operacionalização, controle e avaliação. "O seguro atua como uma transferência dos riscos e será diretamente influenciado pelas ações de prevenção", complementa o gerente nacional da Servis.

Já Tanganelli, diretor operacional da Brasil Risk, ressalta que quando se fala em implementar uma política de gerenciamento de risco ou prevenção de perdas, deve-se inicialmente mapear toda a rotina operacional da empresa identificando as vulnerabilidades. "Baseada neste levantamento é que uma empresa, em conjunto com uma gerenciadora de riscos e a seguradora/corretora, irá

identificar o nível de segurança a ser aplicado", descreve.

É importante frisar, segundo ele, que riscos distintos requerem níveis diferenciados de segurança e deve-se dar o "remédio" certo na dose certa. "Daí temos a importância da identificação dos fatores de risco; não podemos elaborar um projeto de segurança ou a seguradora elaborar uma apólice de seguros sem esta identificação", declara.

Dentro desta identificação de riscos, Diego Bernardo, gerente geral, e Vitor Santiago, gerente de contas, ambos da Villagro Logística e Comércio de Informática (Fone: 19 3476.8686), dizem que se deve considerar qual carga o cliente irá transportar, por onde ele irá trafegar, quais são os índices de roubo em cada região percorrida, entre outros. "Eles são imprescindíveis para o bom andamento das operações".

Este procedimento, para os profissionais da Villagro, é o

alicerce do gerenciamento de risco, tendo em vista que só se pode gerenciar aquilo que se conhece de forma ampla.

"Feito os levantamentos citados, programamos a viagem do veículo com pontos estratégicos de paradas em postos homologados e pontos de apoios cadastrados. A identificação do risco é muito importante também para programação de regras diferenciadas para sistemas rastreadores que trabalham com tecnologia embarcada, definindo, assim, as ações que o motorista está ou não autorizado a executar em cada tipo de parada", complementam Bernardo e Santiago.

Para Magri, da Servis, somente com a identificação dos riscos é possível trabalhar a prevenção sobre as perdas. "Essa ação é imprescindível para a sustentabilidade de qualquer empresa, constituindo-se hoje como uma ferramenta vital para o embarcador e transportador manterem-se competitivos no mercado", aponta.

Quanto ao mapeamento da matriz de transportes, o profissional a considera extremamente importante, pois é através dela que se identifica a melhor rota, as áreas de maior risco, os locais seguros para parada, os órgãos públicos de apoio mais próximos, as áreas mais passíveis de contaminação ambiental e de acidentes e balsas, entre outros pontos. "A prevenção efetiva e eficaz decorre diretamente desse mapeamento", enfatiza.

## O gerenciamento de risco exige...

- ❖ Conhecimento da logística da operação a ser gerenciada;
- ❖ Tipo e modelo de equipamento rastreador a ser utilizado;
- ❖ Análise do produto que será transportado;
- ❖ Análise das principais rotas a serem executadas, e posterior mapeamento "in loco" destas;
- ❖ Definição de pontos de paradas e pontos de apoio durante as rotas;
- ❖ Elaboração de um Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR);
- ❖ Treinamento de motoristas e operadores, baseado no PGR;
- ❖ Agilidade e grande abrangência das equipes de pronta resposta;
- ❖ Pesquisa cadastral;
- ❖ Escoltas;
- ❖ Central de rastreamento;
- ❖ Segurança patrimonial;
- ❖ Direção defensiva.

### Prevenção

Para os profissionais entrevistados, o principal benefício do gerenciamento de risco é o seu caráter preventivo. "Antes prevenir do que remediar", lembram Bernardo e Santiago, da Villagro. Segundo eles, na ocorrência de um sinistro, além da carga e do veículo, vidas estão em jogo, o que torna

qualquer passo da operação muito delicado nesta etapa.

"A não entrega do produto no prazo, local e nas condições desejadas traz prejuízos que não são possíveis cobrir mesmo com a indenização da seguradora, o que reforça ainda mais a importância das medidas preventivas", expõe, por sua vez, Magri, da Servis.

Tanganelli, da Brasil Risk,

assinala que quando se implementa uma atividade de gerenciamento de riscos antes de ter problemas com roubos de cargas ou acidentes, a empresa tem condições de negociar boas taxas de seguros, bons contratos com empresas de tecnologia e de gerenciamento de riscos.

Um assunto polêmico que envolve prevenção é o acesso ao sistema de consulta a

cadastro de motoristas, que é um levantamento socioeconômico e criminal minucioso feito não somente com os motoristas, mas também com todos os envolvidos diretamente na operação de transporte.

Na opinião de Bernardo e Santiago, da Villagro, o sistema é importante, pois se consegue levantar todas as informações dos motoristas e pessoas

Estruturas metálicas precisas para tornar seu trabalho ainda mais precioso.

A Longa, pioneira na produção de racks, também é especialista na fabricação de estruturas metálicas para armazenagem de seus produtos. Investe em qualidade e garante a melhor e mais inteligente solução em armazenagem.

Agilidade, competência e segurança comprovada por uma empresa de tradição.

Conheça mais sobre estes e outros produtos LONGA.

MPA • PortaBag • LongPallet • PalletAço • LongBox • LongStar  
PortaPallet • Flow-Rack • Drive-In/Truck • PushBack • Autoportante

Av. das Monções, 151 • Dist. Industrial • Porto Feliz | SP  
Tel.: 15 3262.8100 • [www.longa.com.br](http://www.longa.com.br)



# LONGA

A medida certa para sua armazenagem.

## Um mau gerenciamento gera...

- ❖ Acidentes;
- ❖ Alto nível de gastos com combustível;
- ❖ Custos adicionais de mão de obra;
- ❖ Desgaste/Perda de produtividade dos funcionários;
- ❖ Despesas com fretes de reentrega;
- ❖ Exposição majorada da carga, do veículo e das pessoas envolvidas na operação ao risco;
- ❖ Perda de produtividade na frota;
- ❖ Perdas com roubo de cargas e do caminhão;
- ❖ Prejuízo à imagem da empresa perante os clientes;
- ❖ Prejuízo direto à logística, tendo em vista que acarreta em constantes atrasos;
- ❖ Recarregamento dos caminhões;
- ❖ Reemissão das NFs/boletos/romaneios;
- ❖ Resseparação dos produtos;
- ❖ Risco de acidentes rodoviários, tendo em vista que um bloqueio mal-executado pode acarretar em um grave acidente, por exemplo.



**Santiago, da Villagro: em diversos roubos, o próprio motorista está envolvido com quadrilhas**

envolvidas na operação de transportes, conseguindo intervir caso exista algum registro negativo, minimizando ainda mais o risco.

“Tal medida é válida, pois é fato que, em diversos roubos, o próprio motorista está envolvido com quadrilhas e, sendo assim, precisamos separar os bons e os maus profissionais do mercado, como em qualquer outro segmento”, opinam.

Concorda com eles Magri, da Servis, que considera o sistema de consulta ao cadastro do motorista uma das ferramentas mais importantes no conjunto de ações preventivas que formam o gerenciamento de risco. “É com ela que se tem a certeza de que o transportador ou embarcador não está ‘entregando o ouro ao ladrão’”.

Ele explica que até 1990 o roubo de carga era fruto de oportunistas, que falsificavam ou fraudavam documentos para carregar como autônomos e

desapareciam com a carga. “Não existiam quadrilhas organizadas, apenas roubos sem violência e de qualquer tipo de produto, sem especialidade. Eram frutos da oportunidade. Atualmente, essa modalidade de roubo de carga praticamente não existe, já que a consulta ao cadastro elimina a possibilidade. Isto é uma prova da eficácia dessa ferramenta”, afirma.

### E as seguradoras?

Falar de gerenciamento de risco também remete a outro assunto diretamente ligado: seguros de cargas ou frotas. Atualmente, uma seguradora não fecha contratos com empresas que não possuem sistemas de gerenciamento, rastreamento ou monitoramento.

E somando todo este investimento na ponta do lápis, o valor pode estar um pouco longe do que algumas empresas podem dispor. Afinal, por que o seguro de cargas ainda é tão caro no Brasil?

Rose Matos, gerente da Porto Seguro Transportes (Fone: 11 3366.8080), explica que o custo do seguro para transportes está relacionado com a necessidade e a dificuldade de garantir a segurança das cargas transportadas pelas rodovias brasileiras.

Segundo ela, as companhias de seguro calculam o valor das apólices considerando todos os riscos da operação, como roubos e acidentes, seja no embarque, durante o percurso ou na entrega da mercadoria. “O preço final é

resultado de um conjunto que inclui, ainda, adequação do veículo ao transporte, cuidados no trajeto, proteção à carga no caso de sinistros, cuidados especiais no caso de cargas perigosas, origem e destino da viagem, tipo de carga transportada, entre outros”, cita.

Apesar da constatação de que o roubo diminuiu em alguns estados, o número de acidentes nas rodovias brasileiras tem aumentado substancialmente e, conseqüentemente, a sinistralidade das seguradoras para esse produto.

Assim, de acordo com Rose,

## O mercado de gerenciamento



**Buonavoglia: existem várias tecnologias: Via Satélite GPRS, RFID e Satelital**

neste segmento de mercado), pois sem estas ferramentas de proteção, o custo das apólices de seguros ficariam inviáveis em relação aos usuários deste serviço. É o que explica Cyro Buonavoglia, presidente da Gristec – Associação Brasileira das Empresas de Gerenciamento de Riscos e de Tecnologia de Rastreamento e Monitoramento (Fone: 11 3087-3397), entidade que tem o objetivo de elaborar, normas, critérios, certificação para os segmentos e representar legalmente as empresas dos setores.

De acordo com o profissional, existem vários tipos de tecnologias para minimizar os riscos pertinentes e elas são indicadas e sugeridas pelas gerenciadoras de riscos através de um estudo minucioso de cada caso. Ou seja, estas empresas elaboram um PGR – Plano de Gerenciamento de Riscos que passa pelo estudo de rotas, tipos de mercadorias que serão transportadas, elaboração de cadastros dos motoristas que

O principal objetivo das empresas que se utilizam de sistemas de monitoramento, rastreamento e gerenciamento de riscos no transporte de veículos e cargas é minimizar as possibilidades de sinistros quanto ao roubo e furto dos mesmos e o cumprimento de cláusulas contratuais (exigências das seguradoras que operam



o que se tem de evolução no setor é uma melhora no controle dos roubos, motivada por um maior desenvolvimento tecnológico, pronta resposta e ações policiais. Ela acredita que a situação das estradas evolui muito lentamente e que uma tendência atual é o investimento no treinamento e na conscientização dos motoristas e capacitação dos profissionais do setor.

A gerente da Porto Seguro Transportes diz, ainda, que as empresas e transportadoras que contam com parcerias com gerenciadoras de risco e seguradoras costumam contar, também, com benefícios e serviços diversos que permitem evitar transtornos e reduzir perdas.

Sobre os tipos de seguros, Hilton Vieira Aquino, sócio-diretor da NetPremium Corretora e Consultoria de Seguros (Fone: 21 2107.9779), explica que no âmbito nacional existem dois seguros distintos

que incidem sobre a carga transportada, sendo ambos de contratação obrigatória.

O primeiro é aquele contratado pelo embarcador — normalmente o proprietário da carga —, que cobre os danos causados à carga transportada em virtude de fatores externos (cobertura modelo "All Risks"), independente da existência de culpa de qualquer agente. O segundo é o seguro de responsabilidade civil, que é contratado pelo transportador de carga e que "cobre" os danos provocados à carga transportada em função exclusiva de um acidente com o veículo transportador (colisão, tombamento, capotamento e incêndio do veículo).

Segundo Aquino, ambos os seguros não apresentam custos tarifários referenciais elevados. "As taxas básicas sugeridas pela tarifa referencial do IRB-RE são taxas razoavelmente baixas, considerando o elevado índice

de roubo de carga, o péssimo estado de conservação de nossas estradas e o envelhecimento de nossa frota. Alie-se a este fator o problema de sonegação que existe, principalmente, no seguro do transportador", expõe.

Com isso, conta o sócio-diretor da NetPremium, as seguradoras, dependendo das mercadorias, dos percursos, para aceitar os seguros, exigem uma série de providências para gerenciar o risco, o que, de maneira indireta, acaba elevando o custo do seguro.

"O que está acontecendo de novo na área é a abertura do mercado ressegurador, o que poderá fazer com que as seguradoras especializadas em transportes se tornem mais competitivas. Há, também, as privatizações das rodovias nacionais, que têm tornado as nossas estradas mais seguras", declara Aquino.

Sobre a dificuldade em fazer um contrato de seguros com todas as cláusulas necessárias, Rose, da Porto Seguro Transportes, diz que não é uma prática do mercado oferecer coberturas obrigatórias e facultativas dentro de uma mesma apólice, o que acaba inibindo e encarecendo a contratação de ambas.

No entendimento da NetPremium, de acordo com Aquino, não existe dificuldade em contratar o seguro dentro do perfil de cada empresa no mais elevado nível de cobertura com os custos mais adequados à clientela. "O que sentimos é que no mercado de seguros — tanto em nível de seguradoras como de corretores — existem profissionais despreparados e que possuem bastante dificuldade em entender as necessidades do cliente e levar isto às seguradoras, as quais também possuem alto grau de dificuldade em viabilizar o que se deseja. Hoje, a tendência das seguradoras não especializadas, quando se encontram frente ao que não conhecem, é sempre negar a aceitação do risco, pelos motivos mais estapafúrdios possíveis", declara. ●

## Notícias Rápidas



### Rayflex lança porta própria para áreas que conservam o frio

**A Rayflex (Fone: 11 4645.3360) está apresentando ao mercado seu mais novo desenvolvimento na linha de portas: é a Frigodoor, uma porta automática para câmaras frigoríficas. Foi projetada com resistência interna, que evita congelamento ou condensação na superfície interna, o que pode, inclusive, imobilizá-la ou dificultar sua abertura. Possui, ainda, um sistema automatizado de abrir e fechar, com acionamento automático periódico. É ideal como segunda porta, pois a porta original das câmaras pode permanecer aberta durante as operações e trancadas no período noturno, por exemplo.**

**Além disso, outro grande diferencial das portas Frigodoor é que elas se autorreparam automaticamente, sem a intervenção humana, em caso de impactos com carrinhos ou empilhadeiras. Atuam com velocidade de abertura de até 1,5 m/segundo.**

## de riscos pela Gristec

executarão a tarefa, estudo dos locais de paradas e abastecimento dos veículos durante o percurso, sugestão de equipamentos que serão utilizados para o rastreamento e monitoramento que se utilizarão de sistemas GPRS ou híbridos. Em algumas situações existe também o acompanhamento de uma equipe de escolta, etc.

Buonavoglia explica que existem várias tecnologias disponíveis, Via Satélite GPRS, RFID e Satelital. Algumas são indicadas para atender à distribuição de mercadorias urbanas, outras são indicadas para longos percursos e outras utilizam os dois sistemas conjugados, ou seja, dependendo da área de cobertura das operadoras de Telecom, eles se valem da comunicação GPRS ou Satelital.

"Uma das tarefas das gerenciadoras de riscos é sugerir a tecnologia mais indicada para operação de transporte em questão. Além disso, a Gristec promoveu a criação de um Selo de Qualificação/Certificação,

que faz uma análise criteriosa das tecnologias para orientar o público usuário e consumidor destes serviços", revela.

Para o presidente da entidade, o desconhecimento do valor das tecnologias de segurança é, infelizmente, uma realidade, pois, segundo ele, a maioria das pessoas não tem claramente o conhecimento detalhado destas tecnologias, como e em que situações elas devem ser utilizadas em função de suas características técnicas e de funcionalidade.

Buonavoglia acredita que a tecnologia, aliada aos processos de gestão, tem sido uma importante ferramenta ao gerenciamento de riscos, pois é através das sinalizações e sugestões destes que as empresas que se dedicam a projetar e desenvolver sistemas de rastreamento podem aprimorar e inovar em sistemas e equipamentos cada vez mais sofisticados e eficientes no combate ao roubo de veículos e cargas.

Consultoria

# Carillo Consultoria agora é Global Connexion

**F**undada em 2006, mas com experiência de mais de 20 anos, a Carillo Consultoria (Fone: 11 3521.7038) passou a participar da Global Connexion, o que, segundo Edson Carillo Jr., diretor da empresa, contribuiu para o desenvolvimento da melhor solução para os clientes, considerando a experiência das consultorias parceiras ao redor do globo e a possibilidade de reunir especialistas destas consultorias, bem como o *knowledge* dos milhares de projetos realizados.

“Além da Carillo Consultoria, participam da

Global Connexion as seguintes empresas: St. Onge Company, dos EUA, com mais de 25 anos de experiência, e que desenvolve projetos de SCE e logística para as melhores e maiores empresas da América do Norte e Oriente Médio, especialmente em Dubai e Emirados Árabes Unidos; a BCI – Bucks Consultants International, líder em projetos de Supply Chain Engineering na Europa; e a OLE – Orient Logistics Engineering, localizada em Shanghai e Xiemen com clientes distribuídos em toda a Ásia, especialmente China”, diz Carillo Jr.



armazenagem de materiais.

“Oferecemos projetos e treinamentos que permitem incre-

## Cadeia de abastecimento

A Carillo Consultoria é especializada em cadeia de abastecimento e logística, desde o desenvolvimento das estratégias, coordenação de expansões de redes logísticas e otimização das operações de armazenagem, movimentação e

mento no resultado do negócio como um todo. Os serviços oferecidos incluem desenvolvimento de projetos e estratégias de manufatura de alto desempenho (lean manufacturing) e instalações de distribuição física. Ainda desenvolvemos um amplo programa de treinamento, desde o nível gerencial até a operação, para assegurar que as expectativas dos projetos sejam completamente atendidas”, completa o diretor.

Entre as atividades desenvolvidas, destacam-se:

- Planejamento, estratégias e Modelagem da Cadeia de Abastecimento (SCE – Supply Chain Engineering);
- Otimização de estoques (dimensionamento);
- Análise de localização de centros de distribuição e fábricas;
- Otimização de modos de transporte (Análise de Distribuição Física/Malha Logística);
- Projeto e gerenciamento de implantação – CDs e fábricas;
- Análise, seleção e implementação de ferramentas de TI aplicadas ao Supply Chain;
- Terceirização: seleção, avaliação e auditoria de processos terceirizados (3PL);
- Gerenciamento de empreendimentos;
- Treinamento e desenvolvimento de pessoal. ●

## SOLUÇÕES ROBUSTAS

MC75

Coletor de dados com GPRS 3G, GPS, Wi-Fi e Bluetooth

### PARA FORÇA DE VENDAS

Oferecemos aplicações móveis robustas que permitem práticas administrativas seguras no **ponto de atividade** do negócio e pedidos **online** garantindo **maior agilidade** na operação, menos tempo de resposta das informações, **melhor gestão e maior produtividade**, destacando sua empresa da concorrência e **gerando lucro para seu negócio**.

MC35

Coletor de dados com GPS, GPRS, Wi-Fi e Bluetooth

Para mais informações ligue: (21) 2621-8669  
 Ou envie um E-mail para: [comercial@nimaltecnologia.com.br](mailto:comercial@nimaltecnologia.com.br)  
[www.nimaltecnologia.com.br](http://www.nimaltecnologia.com.br)

## Construção

# Marko produz sistema de cobertura metálica

**A** Marko (Fone: 0800 7 020304) é a responsável pela criação, ainda em 1979, do Roll-on, sistema de cobertura metálica para variados tipos de edificações e vãos.

“O Roll-on é patenteado em diversos países e continua sendo o mais recente desenvolvimento em sistema de cobertura metálica.

Ele introduziu características exclusivas na concepção de coberturas metálicas. Por exemplo, o conceito único do sistema de cobertura entende-se como a integração da estrutura e do telhado, tratando a cobertura como um conjunto, e não como partes distintas, como se convencionava. São treliças paralelamente dispostas de forma modular, sobre as quais, duas a duas, são desenroladas bobinas contínuas de aço revestido (galvanizado, galvalume ou pré-pintado), sem emendas, furos ou sobreposições, criando canais com o comprimento total da cobertura. É um sistema estanque e de alta segurança, permitindo caimentos de até 1%”, explica Fernanda Borges, gerente de marketing da empresa.

Ela também enfatiza que a produção em massa, a fabricação em série e o conceito de peças intercambiáveis permitem que complementos e instalações como iluminação zenital, isolamento termoacústico, ventiladores industriais e passagem de dutos pela cobertura, entre outros, sejam utilizados em todos os modelos e aplicados da mesma forma, sem improvisações.

“Variando apenas a altura, o afastamento ou a espessura dos módulos, obtemos a família Roll-on, com diferentes produtos capazes de vencer diferentes vãos e sobrecargas de acordo com as necessidades de um projeto, de tal forma que os detalhes construtivos que complementam o produto sejam sempre compatíveis”, diz a gerente de marketing.

Fernanda também lembra que, como o Roll-on é um sistema integrado de



estrutura e cobertura metálica, a montagem é dividida em duas etapas principais: primeiro faz-se a pré-montagem no solo, conformando as vigas dos módulos estruturais (estrutura) e unindo-as aos pares para que sejam elevadas. Na segunda etapa procede-se à elevação dos

módulos estruturais ao nível da cobertura, o travamento de toda a estrutura e o desbobinamento, que corresponde à montagem das telhas de uma cobertura convencional.

## Vantagens

Sobre as vantagens do sistema de cobertura Roll-on, a gerente cita entrega imediata, velocidade na montagem, estanqueidade absoluta e complementos compatíveis.

E também fala sobre os problemas comuns no setor de cobertura metálica que este sistema soluciona.

“O principal problema de uma cobertura são os vazamentos. Pensando nisso, a cobertura Roll-on, em vez de telhas, utiliza bobinas de aço, simplesmente contidas, com o comprimento total da edificação. Desta forma, como não há fixação através de ganchos ou parafusos, evita-se a entrada de água por furos, emendas e sobreposições. Outro problema comum é a do recolhimento da água de chuva, que normalmente é feito em ambos os lados da edificação. Utilizando o Roll-on, em geral se usa colocar o caimento para um só lado, economizando na instalação de águas pluviais. A entrega do material, estrutura e telhas pode ser muito demorada, o que não ocorre com o nosso sistema, pois por tratar-se de um sistema modular, sua produção é em série, permitindo a manutenção de estoques regulares e pronto atendimento.” ●



## Locação

## Terceirização de Frota

## Venda de Peças Multimarcas

## Manutenção e Reforma

## Venda de Empilhadeiras Novas e Semi-novas

**CLARK**  
THE FORKLIFT

Distribuidor Autorizado

Av. Giovanni Battista Pirelli, 2100  
09111-340 - Santo André - SP

Fone/Fax: (11) 3488.1466  
e-mail: aesa@aesaempilhadeiras.com.br  
www.aesaempilhadeiras.com.br

## NEGÓCIO FECHADO

### WILSON, SONS LOGÍSTICA ASSINA **CONTRATO** COM CSN

A Wilson, Sons Logística (Fone 21 2126.4222) foi escolhida pela CSN (Companhia Siderúrgica Nacional) para ser a responsável pela movimentação interna de matérias-primas e peças na planta de Volta Redonda, RJ – os serviços serão de movimentação interna de matérias-primas e peças nos almoxarifados, nas áreas de aciaria e no alto-forno e também de pás carregadeiras; manuseio utilizando escavadeira; carga e descarga de vagões e caminhões em diversas áreas e movimentação de vagão utilizando tratores. Os investimentos previstos são de R\$ 15 milhões em equipamentos, e a operação envolve 200 dos funcionários do operador logístico, que se somarão a um grupo de 12 mil trabalhadores terceirizados na usina Presidente Vargas. Segundo o gerente-geral de suprimentos da CSN, Renato Carreira, o acordo com a Wilson, Sons Logística representa um modelo inovador de prestação de serviço de transporte que tem grandes chances de se converter no novo padrão dentro da empresa. “Antes contratávamos os equipamentos em ‘prateleira’ e agora decidimos contratar uma operadora logística para cuidar do serviço”, afirma.

### VALE FECHA **CONTRATO** DE R\$ 398,6 MILHÕES COM ESTALEIROS NACIONAIS PARA COMPRA DE EMBARCAÇÕES

A Vale (Fone: 21 3814.4360) fechou contrato com três estaleiros nacionais para a construção de 15 novos rebocadores (embarcações que auxiliam nas operações de manobra dos navios) e dois comboios fluviais (32 barcaças e dois empurradores no total), num investimento de R\$ 398,6 milhões. Os rebocadores serão adicionados à frota atual da empresa, que hoje conta com outras 14 embarcações. Onze rebocadores serão construídos no estaleiro Detroit, em Navegantes, SC, e outros quatro em Aracaju, SE, no estaleiro Santa Cruz, e irão operar no Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, no Maranhão, e no Complexo de Tubarão, no Espírito Santo, para atender, principalmente, ao transporte de minério de ferro. O primeiro rebocador será entregue ainda este ano. Os demais deverão ficar prontos até 2011. Já as 32 barcaças e os dois empurradores serão construídos no estaleiro Rio Maguari, em Belém, PA. O prazo de entrega dos comboios fluviais é 2010. A frota irá atender à Mina de Urucum, em Corumbá, MS, transportando minério na rota Brasil-Paraguai e Brasil-Argentina. Com as encomendas, a Vale pretende atender ao crescimento da demanda pelos serviços da logística nos próximos anos. Parte deste movimento será oriundo da entrada em operação do Pier 4, em Ponta da Madeira, MA, em 2011.

### TRUCKVAN REALIZA **PROJETO** PARA MERCEDES-BENZ

A Truckvan (Fone: 11 2635.1133), especializada na fabricação e customização de baús de alumínio para caminhões, assina o projeto da unidade móvel da Mercedes-Benz (Fone: 0800 9709090). A carreta da Mercedes foi projetada para servir de estande móvel em feiras pelo país e tem como objetivo atender ao público visitante e, também, proprietários de veículos da marca. Criados pelo arquiteto Luiz Gustavo Lacanna, os ambientes e o design seguiram a tendência clean e clássica, mas, ao mesmo tempo, contemporânea da marca. A carreta é automatizada, possui sistema de climatização com 97.000,00 BTUs distribuídos por meio de dutos em todos os ambientes. Sua área total de 65 m<sup>2</sup> é dividida em 8 ambientes, duas recepções, bar, home office, camarim, copa e depósito. A varanda foi projetada para criar um clima de “happy hour” para quem chega à unidade móvel. Na sala serão apresentados vídeos institucionais nas TVs de plasma. Na parte frontal há um home office para reuniões com teto solar automatizado.



### CERTISIGN E NEOGRID FAZEM **PARCERIA** EM PROJETO DE NF-E

A Certisign (Fone: 11 4501.2222), especializada no desenvolvimento de soluções de certificação digital, e a NeoGrid (Fone: 47 2101.6500), que oferece soluções e consultoria para a cadeia de suprimentos, acabam de anunciar uma parceria para o projeto de Nota Fiscal Eletrônica (NF-e). O produto agrega em um só serviço a troca eletrônica de dados, gerenciamento dos processos e das ferramentas envolvidas com o suporte da certificação digital em todas as etapas. Segundo as empresas, os principais diferenciais do produto em relação à concorrência são que a solução é capaz de tratar NFs de entrada, apresentando-as em linguagem de fácil entendimento, tem baixo custo e é de fácil manutenção, além de contemplar um painel de monitoramento e uma única interface de gestão. Aliadas, as empresas esperam conquistar 800 novos negócios até o fim de 2009.

Linde a marca que é uma garantia de qualidade.

Linde Material Handling

Linde

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

Linde Material Handling

# Linde, a escolha perfeita para diferentes ambientes.

## Empilhadeiras a combustão



Capacidade de carga  
**2,5 toneladas**

### H25

Empilhadeira a Diesel ou GLP



Consulte-nos, vendas através:  
cartão **BNDES** **FINAME**  
Financiamento de Imóveis

Capacidade de carga  
**2,0 toneladas**

### H20

Empilhadeira a Diesel ou GLP

FABRICADA NO BRASIL

Solicite a visita de um de nossos representantes:

AM/Manaus - Rollis: (92) 3624-2531  
BA/Camaçari - All Parts: (71) 3082-1148  
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 - Retec: (31) 3372-5955

PR/Curitiba - Remocarga: (41) 3284-3238/6992  
PE/Recife - Agemar: (81) 4009-7070  
RJ/Rio de Janeiro - Fimatec: (21) 3284-7000/7001/7002  
RS/Campo Bom - Retro: (51) 3598-2010/3598-2268  
SC/Jaraguá do Sul - RAC Equipamentos: (47) 3276-8141  
SP/Interior - JM Empilhadeiras: (14) 3262-1130/3264-8823  
SOS: (19) 3543-7777

Assistência Técnica em todo o território nacional!

Empicamp: (19) 3246-3113  
Portomaq: (13) 3273-2278  
Cam System: (19) 3849-7606  
SP/Capital - Linde Empilhadeiras: (11) 3604-4755  
E-Lift: (11) 3685-1999  
Movitrade: (11) 3628-9535  
Tractus Empilhadeiras: (11) 5625-1450

Linde Empilhadeiras

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

## Comemorando 30 anos, **BYG se reinventa** com linha completa para movimentação de cargas

**Uma história que se conta com orgulho. É assim que se sentem aqueles que fazem parte e ajudaram a construir a BYG Transequip: orgulhosos destes 30 anos de vida.**

A BYG Transequip nasceu em São Paulo, em 1979, em um galpão de aproximadamente 500 m<sup>2</sup>. Anysio Rangon, sócio-fundador, junto com quatro colaboradores, iniciava a história de sucesso da empresa que iria se tornar a melhor fabricante de equipamentos para movimentação de carga no Brasil.



**Rangon fundou a BYG em 1979, em São Paulo**

Com produção 100% nacional a partir de 1981, a BYG mostrou toda a sua capacidade de produzir equipamentos com qualidade e tecnologia capazes de competir com qualquer empresa multinacional ou nacional.

Observando que os equipamentos de movimentação de carga tradicionais produzidos no exterior não se adequavam às necessidades brasileiras, a empresa iniciou um processo de estudo para desenvolver equipamentos que suprissem as indústrias nacionais. Destes estudos surgiu o BYG L 2000, primeiro transportador hidráulico produzido pela BYG, com mais de 400.000 unidades vendidas no Brasil. O primeiro equipamento saído dessa linha de montagem ainda está em funcionamento.

Reinventando-se para atender às novas demandas do mercado, a empresa apresenta, a seguir, seus serviços e novos equipamentos.

“Desta forma, o cliente adquire o produto de acordo com suas necessidades e conta sempre com a qualidade da BYG. Isto proporciona um custo final mais baixo do mercado, pois as máquinas exigem menos manutenção, sem parar a produção do cliente”, declara Flavio Cardone Jr, gerente comercial, destacando que a empresa é a única que possui produtos para diferentes aplicações, sejam elas LEVES, NORMAIS ou PESADAS.

**Transportador Hidráulico Manual**

Transportador Hidráulico Manual	Aplicação	Ambiente	Piso	Turno	Capacidade de Carga
R 2.2	Leve	Normal	Bom	Ano 1	2200kg
R 2.5	Normal	Normal	Regular	Ano 2	2500kg
R 3.0	Normal	Normal	Regular	Ano 2	3000kg
L 2.6	Pesado	Agressivo	Irregular	Ano 3	2600kg
L 3.0	Pesado	Agressivo	Irregular	Ano 3	3000kg
L 3.5	Pesado	Agressivo	Irregular	Ano 3	3500kg

### O produto certo para a aplicação correta

A BYG disponibiliza equipamentos para movimentação de cargas divididos em três tipos de aplicação: **LEVE, NORMAL e PESADA**, adequados para cada tipo de operação, visando sempre o melhor custo-benefício para o cliente.

**APLICAÇÃO LEVE** é a daquele cliente que não exige grandes movimentações, faz de 1 a 4 operações diárias, ou seja, não tem foco em logística. Já a **NORMAL** envolve até 2 turnos de trabalho, em pisos regulares e ambientes não agressivos. Para estes tipos de **APLICAÇÕES**, atendendo à nova demanda do mercado, foi desenvolvida a linha **COMPACT**, onde a BYG vem investindo mais fortemente nos últimos dois anos, unindo preço competitivo e qualidade.

Por sua vez, **APLICAÇÃO PESADA** é aquela em que o cliente tem 3 turnos de trabalho, em pisos irregulares, docas e ambientes agressivos, que exigem mais do equipamento. A empresa é a única no mundo que disponibiliza a linha **EVOLUTION** para este tipo de aplicação.

### Foco no cliente

Um dos diferenciais da BYG é a preocupação com a satisfação do cliente, por isso, se dedica à pré-venda, venda e pós-venda. A pré-venda envolve visitas para analisar a operação dos futuros clientes e sugerir a melhor solução de acordo com as condições da estrutura da empresa e suas aplicações. Se não é possível

a visita, por motivo de distância, a BYG envia um questionário técnico que permite identificar o equipamento adequado. “O cliente é orientado o tempo todo, de acordo com sua aplicação. Temos preocupação com os detalhes no atendimento”, salienta Renata Rangon, diretora de marketing da empresa.

Segundo a profissional, a BYG também investe em cursos de operação e manutenção, sempre visando ao melhor uso dos equipamentos e à maior produção dos clientes. Além disso, a BYG investe continuamente no treinamento e na formação de seus colaboradores e no aperfeiçoamento dos processos de produção.

Pensando no atendimento com cuidado e exclusividade, a empresa opta por abrir filiais e não contar com distribuidoras. “Nosso atendimento é dividido em células, cada qual especializada em diferentes segmentos, atendendo com conhecimento as necessidades específicas de cada cliente”, explica Renata.

Além disso, a BYG oferece contratos de manutenções preventivas e corretivas para todos os equipamentos. Também é possível adquirir um produto da empresa através da locação.

Ainda em serviços, com a nacionalização dos equipamentos, o cliente pode contar com as facilidades do Finame, para financiamento de máquinas, além de que, em breve, a BYG firmará parceria para atuar com consórcio.

Como ressalta a diretora de marketing, “na BYG você sempre faz BYG negócios”.

**Treinamentos** — Produtividade e segurança devem caminhar juntas e, para auxiliar os clientes a atingir a excelência nesses quesitos, a BYG disponibiliza treinamentos em operação e manutenção de todos os seus equipamentos. Os cursos são ministrados na sede da BYG ou em empresas que adquiriram seus produtos.

**Projetos especiais** — A BYG dispõe de uma equipe de engenheiros treinados e capacitados a desenvolver equipamentos específicos para a movimentação de carga do cliente.

**Locação** — Os melhores equipamentos do mercado também podem ser locados com total segurança e controle do custo durante o período do contrato. Dos contratos constam manutenção e/ou substituição do equipamento.

**Consultoria técnica** — Além da consultoria para indicação do equipamento adequado, a BYG disponibiliza a consultoria técnica para os clientes que queiram aperfeiçoar seus sistemas de logística.

## Soluções completas



**Produtos para todas as aplicações** — Para disponibilizar o equipamento correto para a real necessidade dos clientes, a BYG avalia cinco pontos importantes: turno, piso, ambiente, operador e aplicação.

**TURNO** ..... em quantos turnos o equipamento será utilizado: um, dois ou três.

**PISO** ..... quais as condições do piso onde o equipamento irá operar: boa, regular ou irregular.

**AMBIENTE** ... as condições do ambiente influenciam na escolha do equipamento, como a presença de elementos corrosivos (como em indústrias químicas) ou a necessidade de higienização dos equipamentos (como em frigoríficos).

**OPERADOR** .. é verificado se o funcionário é treinado ou não.

**APLICAÇÃO** . são avaliados o tamanho e o peso da carga a ser movimentada.

Após essa avaliação, chega-se ao produto que melhor irá atender às necessidades do cliente.

**Serviços de Manutenção** — Quando se adquire um equipamento de movimentação de carga, deve-se pensar qual é o custo de manutenção que o equipamento terá. A BYG oferece contratos de manutenção preventiva ou corretiva.

## Produtos e novidades

A BYG dispõe da mais completa linha de equipamentos para movimentação de carga no Brasil. São transportadores de carga manuais e tracionários, empilhadeiras manuais, semielétricas, patoladas e retráteis, mesas pantográficas, plataformas aéreas e montacarga.

Os equipamentos são desenvolvidos pensando nos princípios de robustez, ergonomia e desempenho, alinhando custo x benefício para atingir ao principal objetivo: oferecer o equipamento certo para a necessidade dos clientes.

Na BYG, os equipamentos importados passam por um processo de tropicalização para se adequarem às necessidades do mercado brasileiro. A empresa assume todas as responsabilidades dos produtos importados, sempre visando à transparência nas negociações.

As novidades da linha Compact são: a nacionalização da transpaleteira manual de 2.500 kg, com 1 ano de garantia; o lançamento da transpaleteira manual BYG R 3.0, com rodagem simples e dupla de nylon; as empilhadeiras manuais L 516 e L 1016 (nacionalizadas); e a empilhadeira semielétrica LR 1016, em corrente alternada ou contínua. Outra novidade da linha é a nacionalização das mesas pantográficas M 800 e M 1000.

Na linha Evolution, os lançamentos são: as empilhadeiras manuais com capacidade de 1.200 e 1.500 kg, AM 1216, BYG AM 1225 e 1516; as empilhadeiras semielétricas de 1.200 kg, AR 1216 e 1234, em corrente alternada ou contínua; e as empilhadeiras tracionárias de 1.200 e 1.500 kg, ART 1216, ART 1234, ART 1535 e ART 1545, esta prevista para o 2º semestre de 2009.



**Fone: 11 3583.1312**

**Especial**

# Tecnologias à disposição da logística e do comércio exterior

**Softwares, ferramentas gerenciais e de roteirização, equipamentos diversos, pick-by-light, pick-by-voice e RFID. São várias as tecnologias que ajudam na melhoria do controle e de eficiência das operações logísticas e auxiliam no trâmite de mercadorias com o comércio exterior. Este é o foco desta matéria especial – um guia, incluindo várias novidades, para o usuário.**

## Adaptive Planning/Ode Peopleware

A partir de um acordo entre a empresa norte-americana Adaptive Planning e a brasileira Ode Peopleware (Fone: 11 4196.3577), chega ao país um software de planejamento orçamentário e reporting que atende ao mercado de TI, em particular às empresas de transportes e de logística. “Este software vem possibilitando que empresas de pequeno porte de várias partes do mundo ampliem seu poder de planejamento de negócios a partir de uma ferramenta que custa 75% menos que as tradicionais do mercado”, diz Mário Kohara, diretor da Ode Peopleware. Ele continua: “as pequenas e médias empresas nunca puderam ter uma poderosa ferramenta de planning justamente porque os valores cobrados pelo licenciamento, implementação, suporte e atualizações sempre ficaram acima de sua capacidade financeira. Agora, com esta nova alternativa estamos apostando que o middle-market brasileiro poderá se igualar aos grandes quando o assunto é capacidade de planejamento em tempo real.”

Além de ser oferecida por um custo menor, a solução é fácil de ser implementada e aprendida por qualquer pessoa da equipe, de acordo com o diretor. Ela permite construir desde simples orçamentos de receitas e despesas até complexos modelos integrados de planejamento de vendas, custos, pessoal e financeiro. Possibilita a integração automática de dados reais e orçados e maior facilidade ao simular e criar novas versões do orçamento. Oferece gerador de relatórios do orçamento e acompanhamento real x orçado e dashboard para visualização dos principais indicadores, além da aplicação de workflow e a adição de comentários sobre os dados planejados.



## Alcis

A Alcis (Fone: 11 5531.7444) está lançando o sistema CMS – Container Management System, que atende às necessidades de gestão dos contêineres, como endereçamento, armazenagem, oficina e processos de estufagem e desova. “Através do emprego do CMS as empresas que operam contêineres sentirão forte redução nos custos operacionais, devido a menores tempos para localização do contêiner, bem como pela otimização de emprego de suas empilhadeiras”, explica Luiz Antônio Rêgo, diretor geral da empresa.

Já no segundo semestre do ano, a Alcis lançará o módulo Voice RFID – Operação por voz com etiquetas inteligentes – RFID – integrado, que, segundo Rêgo, agregará ainda mais tecnologia ao WMS Alcis.

Ele garante que com emprego do módulo Voice RFID, as empresas que utilizam o WMS da Alcis em suas operações de armazenagem e movimentação poderão ter ainda mais otimizados seus processos de armazenagem e separação, minimizando erros operacionais, como por troca de produto, por exemplo.

Além do WMS Alcis para operadores logísticos convencionais e frigoríficos, indústria, recintos alfandegados - EADI, REDEX, CLIA, armazéns gerais, com utilização de radiofrequência para leitura de código de barras e RFID, a Alcis oferece soluções para execução logística, como: TMS para embarcador, operador logístico, frota própria, operações Mercosul, carga geral e Manutenção de Frota; ERP, sistema comercial completo; CRM, sistema para relacionamento com Supply Chain (prospects, clientes, fornecedores, parceiros, etc.) e Indicadores de performance (KPIs) via WEB.

## Avery Dennison



Para o mercado brasileiro de identificação, a Avery Dennison (Fone: 19 3876.7620) anuncia a nova linha de equipamentos de impressão e processadores portáteis, da marca Monarch. De acordo com Bernardo Weissheimer, gerente de marketing e vendas da empresa, a atuação de equipamentos portáteis é uma tendência mundial na redução de tempo nos processos de identificação logística e de precificação de produtos. “A linha de equipamentos mais esperada no Brasil, Pathfinder Ultra, é um Handheld compacto e leve que contém impressora térmica, scanner, processador de dados e aplicador de etiquetas, focando redução de horas de trabalho”, salienta. É indicado para uso em lojas, Centros de Distribuição e fábricas.





## Blue Tec

A Blue Tec Automação (Fone: 19 3213.5502) oferece ao mercado logístico ferramentas gerenciais que realizam o monitoramento de frotas externas e internas por GPS, enviando os dados coletados através de transmissão GSM.



“As ferramentas Bluetec (destinadas a frotas externas) e ForkLog (destinadas a frotas internas) geram maior segurança no processo logístico, registro nas rotas realizadas, registro do tempo de cada operação, além de economia em manutenção e redução do consumo de combustível”, salientam João Ventura, gerente de inovação, e Carolina Calamari, analista de marketing.

## Bycon

Acaba de ser lançado pela Bycon (Fone: 11 5096.1900) o Vpon Mobile, para apoio à logística e segurança patrimonial com recursos de visualização em tempo real do veículo ou local monitorado. É uma solução que possibilita o monitoramento de vários veículos simultaneamente. “É possível controlar dispositivos e executar diversos comandos como desligar o veículo, falar e ouvir o ambiente monitorado, receber e ouvir alarmes”, detalha o diretor comercial, Antonio José Cláudio Filho.

Em caso de eventos, a central ou o usuário cadastrado recebe alarmes com envios de e-mails, fotos e avisos. A solução também permite múltiplas operações simultâneas, local ou remotamente, como visualização, playback e gravação, além de interatividade com programa de monitoramento centralizado. O Vpon Mobile utiliza as redes 3G, sendo as conexões de dados através de tecnologia móvel celular de todas as operadoras de telefonia.



## Cigam

Para o mercado logístico, a Cigam Software Corporativo (Fone: 51 3065.8888) oferece o ERP módulo de logística e distribuição. Segundo o diretor de mercado da empresa, Robinson Oscar Klein, os objetivos da ferramenta são automatizar o processo de expedição, carga, emissão de etiquetas, separação dos produtos e rota de entrega, gerando romaneio e notas fiscais automaticamente, de acordo com o planejamento de entrega. “Também otimiza o processo de embalagem, montagem de carga e entrega, automatizando a emissão das notas fiscais e manifesto de carga no momento do embarque”, acrescenta.



## Ehrhardt + Partner

A Ehrhardt + Partner (Fone: 21 2705.5576) desenvolveu um software de WMS integrando tecnologias como RF, código de barras, pick-by-light, pick-by-voice e RFID. Hannes Winkler, representante da empresa no Brasil, diz que a empresa implementou o pick-by-voice em mais que 60 armazéns no mundo inteiro e cita algumas das inovações dos últimos anos: rastreabilidade total, com número de série a partir da entrada no armazém; separação de vários pedidos simultaneamente (multi-order-picking), integrando pick-by-voice e pick-by-light; gerenciamento de vários armazéns, com vários clientes e com diferentes requisitos (remédios, roupas, alimentos, eletrônicos, etc.), utilizando um único servidor (com uma única licença de software); otimização de rota dentro do armazém, via software, para operários e equipamentos (empilhadeiras, etc.), de acordo com pedidos e localização dos produtos; e filmagem automatizada em armazéns com alta demanda de segurança, e conexão dessa filmagem com os números de pedidos (o que torna possível rever um determinado momento da filmagem por número de pedido).



## E-Sales

Em tecnologia para o mercado logístico, uma das últimas novidades da E-Sales (Fone: 51 3325.8100) é o portal de serviços Entregou.com, solução voltada para a gestão das informações na logística de transportes, fazendo o rastreamento completo dos documentos enviados e recebidos entre o Embarcador e o Transportador, possibilitando a comunicação em tempo real entre ambos.

“O Entregou.com, em conjunto com o EDI, faz a diferença no quesito atendimento a clientes, tanto no SAC para os embarcadores como, principalmente, nas operações das logísticas e transportadores. Além de reduzir o custo direto da telefonia, agiliza o processo da informação. O módulo Chat de mensageria que controla as autorizações de coletas, reentregas e devoluções, traz amplo relacionamento e aproximação de todos os serviços na logística”, explica o gerente comercial, Fausto Reichert.

Também merecem destaque na empresa o desenvolvimento do CT-e – Conhecimento de Transportes Eletrônico e o projeto de mobilidade integrado ao sistema de logística reversa.

## Genoa

A Genoa Informática (Fone: 11 5078.6624) oferece uma solução considerada revolucionária no que diz respeito à impressão do Danfe da Nota Fiscal Eletrônica. O documento pode ser impresso em impressoras de linha (Printronix) ou matriciais (Epson e CompuPrint), economizando em até 10 vezes no custo por página comparado com outras tecnologias de impressão, explica Marcos Mazzetti, gerente de vendas. Em RFID, a Genoa apresenta uma família de impressoras que imprimem e gravam os dados na etiqueta inteligente, trazendo para o cliente todos os recursos de gerenciamento de produtos que a tecnologia RFID oferece.



## GKO

O GKO Frete, da GKO Informática (Fone: 21 2533.3503), é um sistema de gestão de fretes para embarcadores, sendo usualmente classificado como TMS. Uma das novidades importantes com relação a ele, citada por Ricardo Gorodovits, diretor da empresa, é a demanda por adequações ao novo ambiente de documentação legal eletrônica, que envolve notas fiscais e conhecimentos. "Ao atendimento às questões legais estamos adicionando algumas novas funcionalidades que aproveitarão estes documentos de forma muito mais abrangente, gerando resultados muito positivos para os embarcadores e mesmo para os transportadores, com a utilização de computação móvel", declara.

Outro aspecto interessante, segundo o diretor, é a utilização do GKO Frete integrado a outros ambientes de forma on-line, para atender a consultas de outros sistemas quanto a valores de fretes ou para definição da melhor transportadora. "Temos também atendido muitas empresas terceirizando toda a infraestrutura para a operação do sistema e, em alguns casos, inclusive cedendo recursos para esta operação também, permitindo ao cliente o foco exclusivo em seu negócio", explica.

A GKO também lança este ano o Troca Fácil, que atende ao mercado de trocas entre o consumidor final e a indústria, facilitando este processo e reduzindo em muito os custos com transporte, garante Gorodovits.

## Guberman

Recentemente, a Guberman Informática (Fone: 27 3211.2662), especializada em soluções de TMS, lançou uma versão do FrotaWeb – Sistema de Gerenciamento de Frota que contempla uma série de novos recursos. "Agora, ele permite aos gestores de frotas o controle dos equipamentos através de painéis que proporcionam a visão da situação de todos os veículos da frota, inclusive com recursos de rastreamento", explica Sergio Guberman, diretor comercial.

Segundo o profissional, os painéis permitem acesso rápido, com um clique do mouse, a todas as informações dos veículos, tais como manutenções, abastecimentos, pneus e licenciamentos, entre outras. Outro importante recurso dessa ferramenta é disponibilizar a posição (localização) do veículo.

## Imagem Geosistemas

A ferramenta de roteirização ArcLogistics é o lançamento da Imagem Geosistemas (Fone: 19 2113.2800). "Ela permite às empresas trazerem a realidade do campo para dentro do escritório para que o planejamento se torne mais efetivo e com um ROI significativo", declara Claudinéa Albertim, consultora de negócios para logística e transporte da empresa.

Ela explica que como a dinâmica das rotas é significativa, quando se tem uma ferramenta que possibilita parametrizar pontos importantes, como menor percurso, menor tempo e menor custo, permite-se uma eficiência nas entregas.

"Entendemos que a tecnologia é forte aliada nos processos de negócios logísticos, sendo assim trabalhamos com geotecnologias que apóiam os processos de negócios dos mais diversos segmentos, tanto na logística vertical quando na logística horizontal", salienta Claudinéa.



## Honeywell

O produto em destaque para a área de logística da Honeywell Scanning & Mobility (Fone: 21 3535.9100) é o Dolphin 7850, um computador móvel compacto e resistente à poeira e líquidos (IP64) e projetado para suportar quedas típicas do dia-a-dia do setor. Ele foi especialmente desenvolvido para o segmento e possui perfil de uso interno e externo (movimentação e recebimento de cargas).

Para Gerson L. Leme, customer service da empresa, o objetivo principal da aplicação de computadores móveis compactos (coletores) no setor logístico é tornar os processos rápidos e eficientes. Através da utilização desta tecnologia, pode se obter e registrar em tempo real qualquer informação sobre a movimentação de mercadorias nos vários estágios do processo. "Além disso, os leitores area imager, que integram os produtos e são indicados para a leitura de códigos 2D, permitem a captura de uma foto, ideal para registrar as ocorrências internas", explica.

Segundo Leme, sempre que for identificada uma não-conformidade ou algum tipo de avaria na mercadoria, o usuário pode facilmente abrir um registro de ocorrência interna e, através do leitor 2D, obter uma fotografia do objeto para a devida visualização.

Sobre a tecnologia, o customer service da Honeywell diz que os códigos bidimensionais permitem o armazenamento de centenas de informações sobre o produto ou embarque. Através de uma única leitura é possível obter todos os dados de uma fatura e ou conteúdo de um palete, dos dados do fabricante aos detalhes dos produtos existentes naquele processo. O código 2D em destaque são: DataMatrix, Aztec e QR Code. "O código bidimensional é ideal para a rastreabilidade e possui várias aplicações em diversos setores da indústria e do comércio", destaca.



## Infor

A Infor (Fone: 0800 555801), que oferece tecnologias de SCM, ERP, WMS e RFID, entre outras, possui diversas soluções para a área de logística, como SCM Demand Planning; SCM Strategic Network Design; SCM Inventory Planner; SCM Production Scheduling; SCM Warehouse Management; SCM Transportation and Logistics; SCM Performance Management; SCM Event Management; SCM Visibility and Control; e RFID.

"Estas soluções trazem maior visibilidade e controle para todo o processo logístico, com o desenho completo da cadeia, visão mais rápida da demanda, planejamento de entregas, visão de estoque, recebimento, empacotamento, remessa e contagem", detalha Eleonora Sertório, gerente de marketing.

Ela também acrescenta que as soluções oferecem melhor controle dos ativos da empresa na cadeia logística e permitem rastrear as emissões de carbono, ajudando a diminuir o impacto ambiental das companhias que usam a tecnologia de SCM da Infor.

## Information Builders/ InfoBuild

A Information Builders, representada no Brasil pela InfoBuild (Fone: 11 3285.1050), anuncia o lançamento de uma nova solução voltada à gestão e análise de performance em operações relativas à cadeia de suprimentos.

A solução inclui painéis para a análise de dados, indicadores de performance, alertas, benchmarks e ferramentas de colaboração e alinhamento operacional, com o intuito de melhorar o gerenciamento da cadeia de suprimentos. O sistema reúne recursos do PMG, como métricas do Supply Chain Operations Reference (SCOR) e análises industriais, com as funcionalidades da plataforma de BI WebFOCUS Performance Management Framework (PMF) e do software de integração iWay Software. Com isso, a tecnologia possibilita apresentar, analisar e gerenciar informações sobre várias companhias, de acordo com demandas específicas.



## Inspirit

Da Inspirit Tecnologia e Sistemas (Fone: 11 5090.6000), o Si4® Neotrack é uma plataforma para gestão logística do transporte rodoviário de cargas. Ela possibilita o acompanhamento de toda operação de transporte, em tempo real, informando o seu andamento detalhado. "Este efetivo controle permite maior precisão nas programações de entregas e/ou coletas para uma tomada de decisões sobre possíveis ajustes na operação logística", garante o diretor de comercial, Francisco Monteiro.

O Neotrack oferece um recurso de workflow que possibilita adotar medidas emergenciais de decisão em caso de imprevistos, como uma queda de barreira na estada, manifestações ou acidentes que venham a provocar o bloqueio de pistas. Nestes casos, o motorista pode ser orientado a tomar um outro caminho anteriormente planejado (o mais curto ou a entrega mais urgente, por exemplo). Os motoristas poderão informar possíveis ocorrências no trajeto, além de, também, saberem as programações atualizadas em tempo real.

Desenvolvido na plataforma Inspirit Si4® e em linguagem ASP e Dot.Net, se integra a qualquer sistema de rastreamento de satélite e de vertical de setor, tais como TMS, WMS, ERP, RFID e outras.



## Intermec

Os produtos da Intermec (Fone: 11 3711.6770) para o mercado logístico vão de computadores e impressoras móveis à tecnologia RFID. Uma das novidades é o CK3, computador móvel robusto, ergonômico, leve e de fácil manuseio, garante Luiz Eng, gerente de vendas das áreas indústria e transporte e logística. O produto conta com sistema operacional Windows Mobile 6.1, além de diferentes opções de leitura de código de barras, como linear imager e area imager com alcance estendido, conectividade Bluetooth, wireless e comando de voz. Ele também pode ser acoplado ao IP30 para ler e gravar tags de RFID.

Também novidade é o IT67, tag RFID de transmissão lateral, de alta performance para superfícies metálicas. Outros lançamentos são o IF61, leitor fixo de RFID utilizado em aplicações complexas, proporcionando um processamento rápido e coleta localizada de informações; e o IV7, leitor veicular fixo RFID, que, segundo Eng, proporciona um ganho substancial na produtividade através do rastreamento e status automático, acuracidade no inventário e evitando entregas erradas através da verificação de paletes e docas.

Também novidade é o IT67, tag RFID de transmissão lateral, de alta performance para superfícies metálicas. Outros lançamentos são o IF61, leitor fixo de RFID utilizado em aplicações complexas, proporcionando um processamento rápido e coleta localizada de informações; e o IV7, leitor veicular fixo RFID, que, segundo Eng, proporciona um ganho substancial na produtividade através do rastreamento e status automático, acuracidade no inventário e evitando entregas erradas através da verificação de paletes e docas.

## NSI

A NSI – New Soft Intelligence (Fone: 19 3446.8700) concluiu a adequação do eComex Drawback às novas regras do Drawback Verde e Amarelo, que entrou em vigor recentemente. O eComex Drawback é um dos módulos do conjunto de aplicativos de gestão de operações e processos de comércio exterior, o eComex Suíte, da NSI.

"A nova versão do eComex Drawback tem integração automática com módulos de importação e exportação e com os principais softwares de gestão empresarial (ERP) de mercado, como Oracle EBS, SAP e JDEdwards, entre outros. As notas de compras das mercadorias nacionais, que são geradas no ERP, migram automaticamente para o eComex Drawback através de interfaces certificadas", explica o gerente de Desenvolvimento de Negócios, André Barros.

De acordo com ele, as importações e exportações que ocorrem no eComex consomem e comprovam os saldos das operações automaticamente, sem a necessidade de vinculações manuais.

A nova versão do eComex Drawback permite, ainda, que os consumos e saldos dos materiais importados e nacionais sejam acompanhados através de telas e relatórios específicos em tempo real de operação.

## MStech

A MStech (Fone: 14 3235.5500) trabalha com soluções ERP de mercado e outras customizadas, de acordo com as necessidades do cliente. "Temos soluções que sistematizam e organizam o controle de entrega, roteirização de veículos (para transportadoras) e de peritos (para corretores de seguro). Com sistemas rápidos e funcionais, a administração da logística fica muito mais eficiente", descreve Erich Queiroz, gerente de negócios MStech e consultor SAP Brasil.

# NIVELADORES DE DOCA CARGOMAX.

Um nível acima em sistemas para docas.



**VENHA NOS VISITAR NA:**

**MOVIMAT - 05 a 08 de agosto 2008**

São Paulo - SP

**MERCOAGRO - 16 a 19 de setembro 2008**

Chapecó - SC

**FFATIA - 28 a 31 de outubro 2008**

Goiania - GO



TOP MARCAS  
Log LÍDERES



# Cargomax

SISTEMAS PARA DOCAS

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

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



## Magic Software Brasil

A Magic Software Brasil (Fone: 11 5085.5818) oferece para o mercado logístico o iBOLT Integration Suíte, que potencializa o controle logístico a partir da construção de uma interface de integração entre as aplicações de gestão empresarial e de logística – via internet ou intranet – com sistemas legados ou de diferentes fabricantes, incluindo ERPs, CRMs e outros. Segundo Rodney Repulo, diretor-executivo da empresa, a integração de processos é proporcionada graças aos seus mais de 50 componentes de integração compatíveis com diversos aplicativos, como SAP, JD Edwards, Oracle e IBM Lotus Notes, entre outros. O iBOLT Integration Suíte também traz uma série de componentes de integração já prontos para facilitar uma série de tarefas, como comunicação com a plataforma iSeries, Lotus Domino, FTP, polling e leitura de arquivos e manipulação de e-mails, além de facilitadores para integração com webservices de empresas como FedEx e UPS, entre outras. A ferramenta foi desenvolvida baseada no conceito de integração de aplicações BPM/SOA (Business Process Management e Service Oriented Architecture). “Esta característica lhe permite oferecer ao executivo a capacidade de iniciar um ciclo de melhoria contínua nos processos, atuando em automatizações, revisões de processos e podendo alterar rapidamente suas regras de negócios”, explica Repulo.

## SAP

A SAP (Fone: 11 5503.2301) oferece tecnologia e práticas de negócios para as empresas fornecedoras de serviços logísticos (LSPs). “Com as soluções da SAP, os LSPs podem se adaptar rapidamente às mudanças das demandas dos clientes e ainda inserir inovação nos processos-chave de negócios. As soluções oferecidas ajudam a gerar um volume detalhado de previsões, que resultam em processos sólidos de orçamentos e eficiência nos planos operacionais. O planejamento e a otimização avançados se integram totalmente com os processos logísticos para agendar veículos e recursos humanos e também com nossa nova geração de gerenciamento de estoques para LSPs. O resultado final é uma arquitetura de negócios flexível e escalável, que é totalmente integrada. Com essa arquitetura, os executivos podem tomar rapidamente muitas decisões estratégicas, baseadas em dados 100% confiáveis”, diz Damon Newquist, Principal - Travel and Logistics Industry, Latin America da SAP International.

Ele lembra que a empresa oferece um software operacional para LSP com recursos para gerenciamento de transporte e de estoques. E também uma estrutura integrada de software para gerenciamento de Supply Chain e soluções customizadas para LSPs nas áreas de finanças, gestão de clientes, gestão de fornecedores, escala e otimização da força de trabalho. “Com nossa solução de Global Trade Services, os LSPs podem oferecer rastreamento e conformidade com a alfândega. Além disso, todas as nossas soluções de logística são totalmente integráveis com soluções de outras empresas, sistemas legados e de captura de transações e hardwares de automação como RFID e leitura de código de barras, além de sistemas para manipulação e distribuição de mercadorias”, completa.

## Routing

Como lançamento, a Routing Systems Informática (Fone: 11 3819.1977) apresenta a nova versão do software de roteirização Roadshow. Entre as novas funcionalidades está a integração das rotas planejadas com o monitoramento via GPS, oferecendo a automação do controle de operações. Essa integração compreende tanto o envio das rotas para o equipamento de bordo do veículo quanto a leitura on-line das informações de entrega e da posição do veículo. “A automação do processo de Controle de Operações permite que a gerência se ocupe apenas das exceções através de alarmes disparados por parâmetros estabelecidos pelo cliente”, declara o sócio-diretor, Rui Alencar.

A Routing também está lançando no Brasil mais um roteirizador da Descartes (proprietária do Roadshow), chamado On Demand, que trabalha via Internet, no conceito SAAS (software como serviço). O profissional explica que é um produto de uso muito simples que dispensa a instalação em equipamento do cliente, de fácil assimilação por qualquer usuário com pouco conhecimento de informática ou logística. “O cliente não precisa mais comprar o roteirizador e paga apenas pelo uso, pelas rotas produzidas”, declara Alencar.

O On Demand traz também o módulo de controle de operações on-line, monitorando as entregas e comparando o planejado com o realizado.

## S&A

A S&A – Sistemas e Automação (Fone: 31 4501.0001) apresenta a plataforma SAGA Advanced, que tem à frente, como principais soluções, o SAGA WMS – Sistema de Gerenciamento de Armazéns e o SAGA TMS – Sistema de Gerenciamento de Transportes, e é desenvolvida na plataforma Microsoft.NET. Os principais benefícios gerados nesta plataforma, de acordo com o gerente de negócios, Tiago Mendonça, são a possibilidade de realizar operações remotas “multissites”, onde toda a infraestrutura de hardware do cliente pode ser centralizada num único ponto, reduzindo drasticamente o custo de propriedade; a facilidade de integração com o sistema corporativo do cliente; a facilidade de realização de customizações para adequar as soluções às necessidades específicas dos clientes; e a facilidade de treinamentos dos usuários graças ao modo gráfico, telas amigáveis e intuitivas com integração nativa ao ambiente Microsoft Office para geração e análise de relatórios gerenciais e operacionais.

A solução SAGA WMS utiliza coletores de dados equipados com transmissores via radiofrequência, que enviam e recebem informações ao sistema em tempo real. “Este mecanismo, aliado aos inúmeros recursos técnicos e funcionais, possibilita que os gestores ‘pilitem’ suas operações físicas através do seu cockpit logístico, composto de telas e gráficos de monitoramento de serviços, produtividade, ociosidade, programação e prioridades de cargas, buscando ritmo, aumento de produtividade e sincronismo dos processos logísticos de acordo com as necessidades do momento”, diz Mendonça.

Segundo ele, tudo isto é possível graças à Convocação Ativa, pelo qual o sistema busca e tem a iniciativa de convocar o operador através de seu coletor de dados, enviando instruções para realizar tarefas.



## Seal

A Seal Sistemas (Fone: 11 2134.3829) atua desde 1988 no mercado de captura automática de dados e computação móvel para cadeia de suprimento. "A Seal foi a responsável por introduzir e difundir no país a cultura de utilização de código de barras, quando foi fundada, e também foi escolhida para desenvolver o primeiro projeto piloto de RFID padrão EPC (Etiquetas Inteligentes) da América Latina. Atualmente, além do RFID, atua com modernos equipamentos de coleta de dados e infraestrutura de redes sem fio, além da tecnologia de RTLS (Sistema de Localização em Tempo Real) e coletor de dados por comando de voz", diz Wagner Bernardes, diretor de marketing e vendas.

A oferta de infraestruturas de redes sem fio é uma das apostas para 2009 da empresa, que implantou mais de 11 milhões de metros quadrados de redes sem fio nos últimos cinco anos, e prevê dobrar esse número nos próximos três anos.



Neste aspecto, a Seal comercializa equipamentos que, desenvolvidos pela parceira Motorola, são voltados para instalar redes wireless adotadas para soluções que utilizam coletores de dados tradicionais e por comando de voz, etiquetas ESL (etiquetas eletrônicas de prateleira), RFID, RTLS (localização em tempo real) e leitores de códigos de barras.

## Signa

A grande novidade da Signa Consultoria e Sistemas (Fone: 0800 0140103) é a integração do TMS e-cargo com o conhecimento eletrônico. Ela participa do primeiro piloto do CT-e junto a algumas empresas que estão fazendo testes com o SEFAZ. "O e-cargo já emitiu na base de testes do SEFAZ documentos para a transportadora Júlio Simões, no modal rodoviário, e para a Aliança, do grupo Hamburg Sud, no aquaviário. Estas empresas participam do piloto e são antigos clientes da Signa", conta Jonatas Filgueiras, gerente comercial.

Ele explica que neste processo foram feitos testes de autorização do CT-e, cancelamento, inutilização de faixas de numeração e ainda a emissão do DACTE, o documento Auxiliar do Transporte do Conhecimento Eletrônico, que é impresso em um papel em branco comum e substitui o formulário atual.

"Todos os testes já foram validados nos dois ambientes disponíveis, tanto em São Paulo quanto no Rio Grande do Sul", informa Filgueiras.

Segundo o profissional, o Conhecimento Eletrônico será uma obrigação legal imposta a todo o mercado num futuro próximo. Neste caso, antes de se iniciar o transporte, o fisco, eletrônico e previamente, terá que autorizar o transporte. "Inicialmente, isto pode vir a ser um gargalo, porque existe o tempo de envio dos dados e a aprovação eletrônica que pode demorar até 3 minutos. Como o DACTE pode ser impresso em um papel em branco, portanto, em qualquer lugar que tenha um computador e uma impressora, será possível teoricamente emitir o CT-e na unidade do transportador e imprimir o DACTE no embarcador", diz.

Filgueiras conta que com o DACTE impresso, o motorista já sai para fazer a entrega, em vez de ter que retornar com o veículo somente para pegar a documentação, como ocorre hoje.

## Sunnyvale

A Sunnyvale (Fone: 11 3048.0147) apresenta diversas novidades para o segmento logístico. "Atualmente, estamos desenvolvendo um trabalho para o mercado farmacêutico, oferecendo rastreabilidade total desde a produção até a chegada dos medicamentos em farmácias. Esse projeto envolve uma variedade de hardwares: câmeras, leitores, sensores, equipamentos de codificação e, também, softwares onde estabelecemos parcerias com empresas de renome nacional e internacional para atender a este exigente mercado", afirmam Milton Bonanno, consultor, e Antony Pongeluppe, gerente comercial da empresa.

Com relação à linha de codificação, um dos lançamentos envolve as impressoras e aplicadoras de etiquetas eletrônicas Foxjet, mais conhecidas no mercado como impressoras Print-Apply – este novo modelo não necessita de ar comprimido para a aplicação da etiqueta. "Seu mecanismo de aplicação é realizado através de um servo-motor, possibilitando que caixas e paletes de diferentes tamanhos possam ser codificados na mesma linha de produção sem a necessidade de novo setup. Outra vantagem deste equipamento é o sistema de fixação (ou PAD), que possibilita ao cliente trabalhar com diferentes tamanhos e formatos de etiquetas", dizem os representantes da empresa.

Já a Laser Serie D+550 Domino é um equipamento especialmente desenvolvido para codificação em caixas de papelão, capaz de imprimir códigos de barra, 2D, válida de e lote, em velocidades inferiores a 2 segundos por caixa.



## Simple

A Simple Tecnologia (Fone: 47 2111.4800) atua exclusivamente com WMS, oferecendo software para operadores logísticos, armazéns, CDs, pátio de contêineres, REDEX e EADI. "O lançamento de módulos como o Simple Mobile, para o uso de coletores de dados com radiofrequência nas operações do Simple WMS, e o Simple e-Commerce, site de vendas pela internet integrado ao Simple Corp, agregaram ainda mais valor aos produtos desenvolvidos pela empresa", expõe Fernando Campelo, diretor comercial.



Para 2009, estão previstos os lançamentos e revitalização de novos módulos, como Inventário, Positivização, site B2B e uma nova versão do site Simple WMS WEB, que fornece informações aos clientes dos operadores logísticos a respeito das suas mercadorias.

## Sist Global

O SIT – Sistema Integrado de Transporte da Sist Global (Fone: 11 2207.6555) é totalmente online e roda em um Datacenter, com todos os módulos interligados com as filiais e matriz e permitindo consulta das informações em tempo real aos clientes da transportadora. O sistema fornece senha específica para cada usuário, dando permissão de acesso em sua área dentro da transportadora – assim, todas as operações realizadas gravam o nome do usuário, hora e a data, permitindo maior controle. Os módulos são totalmente integrados e dentro de cada um há vários programas.

## Sythex

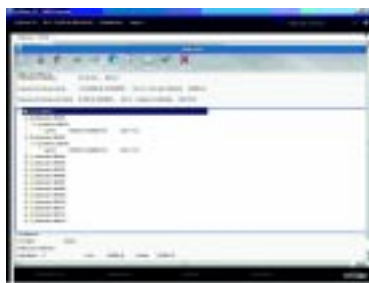
A Sythex (Fone: 11 5506.0861) está lançando o WIS Sythex Java, uma versão do sistema de gerenciamento de armazéns totalmente baseado na WEB. Trata-se de uma ferramenta capaz de receber, endereçar, armazenar, abastecer a produção, realizar inventários, separar e expedir pedidos com rapidez e confiabilidade. Permite uma visualização rápida das informações relativas a desempenho e produtividade por funcionário, por equipe ou por turno. Também possibilita fazer relatórios detalhados sobre operações, podendo exportar os dados para arquivo Excel ou PDF.

Eveli Morasco, diretor de operações da empresa, lembra que a Sythex inovou ao implementar no WIS, de forma totalmente parametrizada, o controle de convocação ativa, uma técnica que permite que operadores sejam convocados para realizar uma operação de acordo com parâmetros estabelecidos, que vão desde o tipo de equipamento que o operador utiliza, grau de habilidade para determinadas funções e proximidade com o local da operação, entre outros.



## Totvs

Nos próximos meses, a Totvs (Fone: 0800 709 8100) lançará um novo release do Controle de Custo de Transporte Rodoviário e do Conhecimento de Transporte Eletrônico. Segundo Wilson de Godoy Soares, vice-presidente de gestão de desenvolvimento da empresa, "os produtos oferecidos pela Totvs são grandes facilitadores no controle das operações de seus clientes. O CT-e (Conhecimento de Transporte Eletrônico), por exemplo, é um grande diferencial no portfólio da empresa. Sua aplicação é responsável pela comunicação entre o produto de gestão de transporte e o fisco, atendendo a todas as exigências requeridas. O envio das informações é efetuado por meio de uma conexão local ou internet (LAN ou WAN) no formato de XML", diz Soares. Por fim, ele lembra que o Microsiga Protheus oferece tecnologia e solução que atende toda a cadeia logística, através de produtos como TMS, WMS e OMS, fazendo uso de ferramentas como RFID e código de barras.



## Trust Consultores & Associados

A Trust Consultores & Associados (Fone: 11 3055.1711) lançou recentemente a nova versão do CTMS (Collaborative Transportation Management Solution), sua solução para a Gestão de Fretes totalmente baseada em tecnologia "Web", de forma nativa, sem a necessidade do uso de outras ferramentas adicionais para a sua operação. A Trust oferece também o Portal de Transportes, módulo complementar ao CTMS, que também se utiliza desta tecnologia. Ele possibilita operações colaborativas com as transportadoras, tais como: digitação dos conhecimentos, troca de arquivos, registro das ocorrências de entrega, consultas dos transportes, pré-cálculos e faturas, etc.

Renato Ballaben, diretor de negócios da empresa, também destaca que o CTMS possui funcionalidades que abrangem desde o registro dos valores de fretes e modalidades de cálculos negociados, a conferência automatizada dos documentos de transporte e cobrança, a troca eletrônica de dados com as transportadoras, o controle e a liquidação das divergências, consultas e relatórios operacionais e gerenciais, simulações, informações estatísticas e de eficiência de transportes. "O CTMS permite, também, que os valores de fretes devidos, relativos à compra de insumos e distribuição dos produtos, sejam informados previamente às transportadoras, de forma eletrônica, tornando ainda mais rápidas e seguras as atividades de auditoria e pagamento", completa o diretor. ●



## Notícias Rápidas

### Grupo Arex cria nova empresa

A demanda da operadora de telefonia celular Vivo foi a oportunidade encontrada pelo Grupo Arex para a criação de uma nova empresa, a Exata E-Commerce (Fone: 11 2133. 8759), que oferece serviços de gestão e administração de vendas, englobando também gestão de risco financeiro, estoque, cobrança e entrega.

De acordo com Flávio Caserta D. Castro, responsável pela Exata E-Commerce, a nova empresa foi criada inicialmente para atender à necessidade da Vivo, e seu primeiro trabalho envolveu uma campanha de tele-vendas realizada pela operadora, com o objetivo de fazer a troca da tecnologia TDMA para a tecnologia GSM. Com o sucesso da operação, a Exata E-Commerce ampliou seu trabalho para a Vivo e atualmente suporta a operadora nas atividades de tele vendas com foco nas campanhas que visam a conquista de clientes de outras operadoras.

### Sat Log cresce 22% em 2008

Especializada em operações logísticas, a Sat Log (Fone: 12 4009.9400) faturou, em 2008, 63 milhões de reais e movimentou aproximadamente dois milhões de metros cúbicos de produtos – seja nos seus armazéns ou realizando o transporte por todo o Brasil, com frota própria de 400 veículos. Contou com investimentos de 15 milhões de reais no período 2008, distribuídos entre aquisição de frota, instalações e infraestrutura e na área de TI, incluindo a aquisição e implantação do SAP. A empresa está preparada para crescer 35% em 2009. Outra prova do seu fortalecimento no mercado é a criação de uma nova empresa, com foco no transporte de contêineres com origens em cabotagem e importados. "A PGR Logística teve um investimento inicial de 6 milhões de reais e hoje tem em sua frota um total de 98 veículos próprios entre VUC, toco, truck, cavalos mecânicos e semirreboques portacontêiner e furgão duralumínio lotados nas suas filiais em Santos, Viracopos, Louveira, Taubaté e São José dos Campos, no Estado de São Paulo. Com esta nova empresa vamos expandir o serviço com alta qualidade para as operações de cabotagem, DTA-P, DI e para o transporte aeroportuário DTA e DI", explica Gilberto Cardoso, diretor da Sat Log.

# Grupo Rentank

## A Solução Logística Mais Eficaz Para Seus Negócios



### Galpões para Armazenagem



### Tendas para Eventos



### Contentores Rígidos para transporte de produtos líquidos



### Contentores Articulados para transporte de produtos líquidos e pastosos



**HOMOLOGADO**  
para transporte de  
**PRODUTOS**  
**PERIGOSOS**

### Locação e Venda

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

grupo  
**Rentank**



## Sazonalidade

# A logística na distribuição de produtos de Páscoa

**Nada de coelhinho. Quem enfrenta a forte demanda para entregar os produtos em tempo hábil e garantir o sucesso das vendas nessa época são empresas de logística, transportadoras e fabricantes.**

**A** APAS – Associação Paulista de Supermercados (Fone: 11 3647.5000), que representa o setor supermercadista no Estado de São Paulo e tem cerca de 1.000 associados, que somam 2.200 lojas, projeta que o segmento comercialize 22.000 toneladas de ovos de chocolate na Páscoa deste ano, obtendo um crescimento de 5% nas vendas.

Na visão do presidente da entidade, João Sanzovo Neto, além do fator de neste ano o feriado ser próximo da data de recebimento de salários, o poder crescente de compra dos consumidores das classes C e D, que não foram atingidos pela crise mundial, contribui para o otimismo na previsão de vendas. Em contrapartida, Claudio Czapski, superintendente da Associação ECR Brasil (Fone: 11 3034.4012), revela que há uma interrogação por causa da crise econômica: “não se sabe quanto irá vender e isso gera uma dificuldade adicional na logística”, opina.

Para o membro da ECR Brasil – que tem como missão difundir as ferramentas de Resposta Eficiente ao Consumidor, por meio de ferramentas como gerenciamento por categoria, reposição eficiente e troca eletrônica de dados – o bom planejamento logístico e o alinhamento com os fornecedores para traçar estratégias conjuntas são fundamentais para o sucesso das vendas.

Ele destaca que os produtos de Páscoa, por serem sazonais, devem ter tratamentos especiais para não conflituarem com os produtos regulares. “O lojista que possuir ações nos pontos de vendas alinhadas com os



**Czapski, da ECR Brasil: os produtos de Páscoa, por serem sazonais, devem ter tratamentos especiais para não conflituarem com os produtos regulares**

fornecedores e dispor de um aparato logístico que possibilite uma reposição eficiente já estará um passo à frente”, afirma. “O fato de as lojas pendurarem os ovos no teto ou colocá-los em corredores ocorre porque há uma tendência de os depósitos serem cada vez menores, o que exige muito mais eficiência e organização para se garantir agilidade na entrega e reposição”, completa.

Segundo Czapski, com o alto índice de vendas nesse curto período, pode acontecer de o fabricante não dar conta de produzir ou até mesmo que o lojista não tenha caminhões suficientes para buscar mais produtos e fazer a reposição.

Com isso, se o fabricante não atende à demanda, o lojista, para não deixar o espaço vazio na gôndola, muitas vezes vai

atrás de outro fornecedor, um concorrente. Por isso, Czapski aconselha que no momento da negociação, os envolvidos já combinem que a troca de informações sobre o nível do estoque e as eventuais necessidades de reposição será constante. “O procedimento de controle total em toda a cadeia é fundamental para garantir o sucesso das operações nessa época”, sentença.

Ele conta que a logística dos produtos da Páscoa varia de uma loja para outra. Em alguns casos, os produtos vêm direto dos fabricantes, em outros a rede conta com CDs para os quais a mercadoria é entregue. “Tudo depende do tamanho da loja ou da rede, mas os fabricantes têm elevado os estoques”, diz.

De acordo com Eduardo Avileis, gerente de logística da Transcordeiro (Fone: 11 3623.1490) – empresa que cuida da distribuição da Garoto em uma parte do Estado de São Paulo, e que também é responsável pela transferência dos produtos da Nestlé, da fábrica em Caçapava, SP, para CDs em São Paulo e Rio de Janeiro –, em épocas como a da Páscoa, é dedicada uma frota exclusiva para atender à demanda desses produtos, bem como uma equipe de atendimento destinada aos motoristas e profissionais que trabalham nas entregas.

Avileis destaca que a logística da Páscoa culmina, também, na mudança de horários e exige um tempo de reação menor por parte do operador logístico. “Montamos uma estrutura especial e diferenciada. São duas as etapas de entrega e os veículos têm que ser refrigerados. Como

há muito remanejamento de produtos, é preciso ter veículos disponíveis”, enfatiza.

## Fazendo as entregas

Gerson Colchesque, coordenador de logística da Top Cau (Fone: 11 2172.3500), empresa voltada para o desenvolvimento, produção e comercialização de produtos de chocolate, destaca que a logística atua lado a lado com as vendas. “Não adianta vender e não entregar o produto. Por isso, a logística é o carro-chefe de qualquer empresa. Caso contrário, as operações travariam”, considera.

Ele revela que a empresa faz as entregas de acordo com o que o cliente deseja, mas nunca entrega tudo de uma só vez. “Agora, se ele pede para antecipar a entrega de um pedido, nós o fazemos”, admite, lembrando que é muito difícil acontecer de a produção não ser suficiente, já que antecipadamente sempre é feito um cronograma. “Na Páscoa, outras empresas fazem com que as entregas sejam feitas de 20 a 25 dias antes da data. No entanto, nossa operação é diferenciada, porque estamos produzindo e entregando ao mesmo tempo”, acrescenta.

Segundo o coordenador de logística da Top Cau, toda a produção é levada para um armazém da operadora logística McLane (Fone: 11 2108.8800), que fica também em São Paulo, SP, a 35 km da fábrica. De lá, as transportadoras, também terceirizadas, retiram os produtos e fazem as entregas. “Eles saem da fábrica paletizados, e uma



carreta exclusiva, que faz em média três viagens diárias, os leva até o armazém. Dali as entregas são feitas dependendo do fluxo de pedidos e com abrangência nacional”, explica.

Atento aos cuidados necessários com o chocolate, Colchesque conta que os produtos são armazenados entre 18 e 23° C pela McLane, e para o transporte são utilizadas carretas refrigeradas, sempre pensando na conservação do material. “Na época da Páscoa nos deparamos com o problema do forte calor. Pra superar isso procuramos fazer as entregas sempre nas primeiras horas do dia e visamos manter a temperatura adequada nos caminhões”, revela.

Ele lembra, ainda, que as cargas são acondicionadas em paletes envolvidos por stretch film e ressalta que os funcionários do operador logístico e das transportadoras (Schio, Cerqueira Transportes, Rodogarcia e Tac Transportes) são orientados, por meio de palestras e slides, sobre a importância do manuseio correto.

E para quem por algum motivo não come chocolate, a Nutty Bavarian (Fone: 11 3849.9002) destaca a logística de um produto especial para a Páscoa: as castanhas glaceadas fornecidas dentro de um cone de Páscoa. Camila Pacheco, gerente de marketing da empresa, conta que as castanhas são coletadas pela Tradal Brazil (11 3648.4848), que é a fornecedora homologada, e as transportadoras as retiram e entregam aos franqueados. Já embalagens, enfeites e demais itens são entregues no próprio quiosque do franqueado, em todo o Brasil, por meio de transportadora, sendo que em São Paulo há possibilidade de retirar no próprio local.

Ela diz que o processo de logística é desenvolvido novamente com produtos diferentes: “são 74 quiosques e precisamos abastecer todos em período hábil para aproveitar as promoções da melhor maneira possível”, justifica. “Verificamos a qualidade de estocagem e

## Alguns aspectos a serem observados na cadeia de abastecimento de ovos de Páscoa

- ▶ Alguns produtos têm um giro muito rápido, outros não. Por isso é necessária uma separação criteriosa, bem como a correta identificação dos produtos;
- ▶ O chocolate é delicado e precisa de refrigeração adequada, na fábrica, no transporte e nas lojas;
- ▶ O manuseio correto é fundamental para não quebrar os ovos, que são muito sensíveis. Por isso, o cuidado ao retirá-los das caixas de papelão, que devem ser protegidas, é primordial. É preciso ter espaço para acomodá-los;
- ▶ É essencial que o cadastro dos produtos seja muitíssimo bem feito, para evitar problemas posteriores no estoque, na entrega e no recebimento.

Fonte: Associação ECR Brasil



logística dos produtos, além da procedência”, observa.

De acordo com Camila, a Nutty Bavarian tem um sistema que indica o consumo de cada quiosque e está informatizando essa parte para agilizar o processo. Outra preocupação da empresa é instruir corretamente as franquias quanto aos cuidados com os alimentos, tais como conservar em local limpo, seco e fresco, respeitando as informações sobre empilhamento máximo e utilização de paletes.

“Para melhorar o serviço nos quiosques, esse processo de envio e recebimento de material passa por auditorias surpresas. Todo processo é analisado, do pedido dos materiais promocionais aos enfeites colocados nos quiosques para caracterizar a Páscoa. Dessa maneira conseguimos extinguir as possíveis falhas que possam acontecer”, expõe.

## Logística Reversa

O ideal é ter um planejamento correto para que não sobrem produtos após a Páscoa. No entanto, o famoso encalhe inevitavelmente acontece, por diferentes motivos. Para Czapski, muitas vezes é melhor

que o lojista venda o produto a preço de custo do que devolva ou se livre dele.

O superintendente da ECR Brasil enfatiza que a Logística Reversa faz parte de planejamento prévio das ações, mas alerta que para a indústria não é uma prática interessante. “O fornecedor faz vários questionamentos antes de retirar os produtos encalhados. Ele quer saber por que não foi vendido, se ele estava no local certo na gôndola, etc.”, observa.

Outro ponto levantando por Czapski é que, como estão ocupados com o alto fluxo de entregas durante a Páscoa, os

fornecedores deixam para retirar os encalhes depois de um tempo. De fato, veja a explicação de Colchesque, sobre a Logística Reversa da Top Cau: “há acordos com devolução prevista e há contratos sem devolução. Quando o contrato prevê a devolução, aproximadamente 30 dias após a Páscoa um promotor vai até o cliente, faz a contagem, coleta e traz de volta à fábrica, onde os ovos passam por uma triagem. A maioria é descartada”, descreve o processo.

A Nutty Bavarian, por sua vez, adota uma prática diferente para evitar a devolução e o desperdício dos produtos: “o processo de logística foi fundamental para pensarmos em acabar com qualquer tipo de desperdício. Entregamos uma quantidade acima e as promoções continuam até o fim do estoque, mesmo que o período festivo acabe. A ideia é que não sobre material, ele deve ser todo utilizado”, garante Camila.

Por parte da Transcordeiro, Avileis aponta que é montada outra estrutura para lidar com a Logística Reversa. Ele diz que a operação depende muito do fornecedor e revela que para evitar esse processo há empresas que remanejam produtos: “se a loja tem um estoque grande e não está vendendo, acaba distribuindo produtos para que outras lojas vendam. É uma forma de evitar o encalhe e diminuir a Logística Reversa”, ressalta. ●

## Logweb participa como expositor da Intermodal

Será realizada em São Paulo, de 14 a 16 de abril, no Transamérica Expo-Center, a Intermodal South America 2009. Dando continuidade a suas atividades e a seus objetivos, a revista e o portal Logweb estarão presentes no evento, sempre próximos da notícia e sempre levando as novidades do mercado de players do setor de logística, comércio exterior e transporte multimodal ao seus leitores em cima do fato.

Faça uma visita. A Logweb estará no estande A 17.

Nos vemos lá!!!!

Vale

# A primeira locomotiva a gás do Brasil é testada



**“Trem Bicombustível” utiliza-se da mistura de gás natural e diesel para movimentar suas locomotivas**

**A** Vale (Fone: 21 3814.4360), segunda maior mineradora diversificada do mundo em valor de mercado e líder mundial em produção e exportação de minério de ferro, acaba de lançar o “Trem Bicombustível” ou “Trem Verde”, que se utiliza da mistura de gás natural e diesel para movimentar suas locomotivas.

O projeto, inédito no Brasil, está em fase de testes na EFVM – Estrada de Ferro Vitória a Minas, uma das mais produtivas e eficientes do mundo, de acordo com a Vale. Durante o período serão utilizadas diferentes concentrações de gás, que variam de 50 a 70%.

O investimento nesta fase de testes totaliza R\$ 2.4 milhões e, segundo a assessoria de imprensa da empresa, ainda não

é possível mensurar qual será o retorno alcançado, embora as expectativas sejam boas. “Caso os testes sejam satisfatórios, a Vale pretende implantar o ‘Trem Verde’ em toda a frota da Estrada de Ferro Vitória a Minas e EFC – Estrada de Ferro Carajás. O investimento na implantação da frota da Vitória a Minas pode chegar a R\$ 460 milhões”, divulga a assessoria de imprensa da Vale.

Além do novo combustível, a tecnologia ECP de freios eletropneumáticos também contribui para reduzir a emissão de poluentes na atmosfera. Conforme explica a assessoria, esta tecnologia é composta por dispositivos que facilitam o controle de velocidade e a rápida atuação dos freios em todos os vagões de uma

composição, possibilitando ao operador melhor controle do trem. “Os freios eletropneumáticos contribuem diretamente para ganhos de eficiência energética, garantindo economia de cerca de 5% no consumo de combustível”, revela.

Segundo a empresa, a conversão dos motores das locomotivas para o gás natural permitirá a redução das emissões de CO<sub>2</sub> na atmosfera, provenientes da queima de combustíveis. “Estima-se que, com o uso futuro de gás nas locomotivas das ferrovias EFVM e EFC, deixarão de ser emitidas 73 mil toneladas de CO<sub>2</sub> equivalentes na atmosfera por ano”, prevê a companhia, apontando que este número corresponde ao sequestro de CO<sub>2</sub> do reflorestamento de mais

de 155 hectares de mata nativa e equivale à emissão de uma cidade não industrializada de aproximadamente nove mil habitantes.

A companhia destaca, ainda, que com a utilização de gás natural nas locomotivas conseguirá evitar uma quantidade de CO<sub>2</sub> superior ao que deixou de ser emitido por toda a empresa com o uso das misturas de biodiesel B2 e B3 (71 mil toneladas) em 2008, em locomotivas, caminhões fora-de-estrada e na geração elétrica. “Em janeiro de 2007, a Vale antecipou-se à Lei Federal 11.907/05 e passou a utilizar o B2 (mistura de 2% de biodiesel e 98% de diesel comum). Em julho de 2008, substituiu o B2 pelo B3 (3% biodiesel e 97% diesel comum).”

A primeira viagem do “Trem Verde” foi feita em dezembro no último ano. De acordo com a Vale, na ocasião, o motor de uma locomotiva modelo BB36 foi convertido para gás natural e a composição circulou com 168 vagões na malha da EFVM. “Os investimentos da Vale nos novos motores a gás natural estão alinhados à estratégia da empresa de investir no mercado de gás, por meio da aquisição de participações em blocos exploratórios, ampliando seu consumo e as opções de geração energética”, explica a assessoria de imprensa.

Também segundo a assessoria, desde 2007 a Vale investe em participações em consórcios para exploração de gás natural nas bacias sedimentares brasileiras. “A empresa já construiu um portfólio composto por 17 blocos. Em novembro de 2008, a Vale adquiriu a PGT – Petroleum Geoscience Technology, empresa especializada em exploração e produção de petróleo e gás.” ●

# Você Está Convidado a Participar da



**The International Material Handling, Manufacturing & Packaging Technology, Logistics and Supply Chain Expo**

[www.MATTECH.us](http://www.MATTECH.us)

Centro de Convenções de Miami Beach  
Miami Beach, Flórida EUA  
5 e 6 de Agosto de 2009

## Miami

**"O Portão de Entrada  
para a América do Norte  
e o Caribe"**

**Compras e Vendas  
feitas no Salão  
da Exposição!**

## Encontre-se Com Compradores

da América do Norte,  
América do Sul,  
do Caribe e do  
Mundo Todo

## O Que Foi Dito

Sobre a MATTECH do Ano Passado:

Qual foi a sua principal razão para participar da exposição este ano? "Abrir o nosso mercado na América Latina" Qual a possibilidade de você exibir neste evento no próximo ano? "Boa" Como você classificaria a sua experiência de exposição? "Boa"  
– Jamco Canadá

Qual foi a sua principal razão para participar da exposição este ano? "Para conseguir clientes sul-americanos" Você alcançou os seus objetivos de exposição? "Sim"

**Absolute Peças Para Içamento**

Qual foi a sua principal razão para participar da exposição este ano? "Desenvolver novos clientes" Você alcançou os seus objetivos de exposição? "Sim" Qual a possibilidade de você exibir neste evento no próximo ano? "Muito provável" Como você classificaria a sua experiência de exposição? "Boa"  
– Venda por Atacado de Empilhadeiras

No ano passado tinham 2 estandes na Mattech. Já adquiriram 3 para 2009!

Qual foi a sua principal razão para participar da exposição este ano? "Exposição ao Mercado de Exportação" Qual a possibilidade de você voltar a exibir no próximo ano? "Muito Provável" Como você classificaria a sua experiência na exposição? "Muito Boa" Você alcançou os seus objetivos de exposição? "Sim"  
– Andersen & Associates

Tinham 1 estande na MATTECH do ano passado e já reservaram 6 para 2009!

Qual a possibilidade de você exibir neste evento no próximo ano? "Sim" Você alcançou os seus objetivos de exposição? "Sim. Ótimo Trabalho!"

**Ace Racks & Shelving Co.**

"Ótima publicação – melhor promovida que a maioria"  
– Sistemas para o Carregamento de Baterias

Qual foi a sua principal razão para participar da exposição este ano? "Iniciar uma Rede de Distribuição Nos EUA" Como você classificaria a sua experiência de exposição? "Boa"

**International Logistics Corp.**  
Guatemala

## Precisa Encontrar NOVOS Clientes?

**Na MATTECH  
é Onde Você Vai Encontrá-los**

Em média, 37% dos participantes comparecem somente a uma Exposição.\* Mais de um terço da audiência de uma exposição não comparece a outra.

Muitos dos compradores/participantes encontraram na MATTECH o que não será encontrado em nenhum outro show comercial.

\*Os dados deste estudo foram obtidos através de pesquisas por correspondência e via internet feitas pelos participantes de 55 exposições em 2006 pela Exhibit Surveys, Inc.

[www.mattech.us](http://www.mattech.us)

Para maiores informações  
sobre como expor:

Fone/Fax: 11 3081.2772  
Nextel: 11 7714.5380 ID: 15\*7583  
e-mail: [comercial@logweb.com.br](mailto:comercial@logweb.com.br)

MATERIAL HANDLING  
**WHOLESALER**

**SupplyDemandChain**

Reportero Industrial  
World Industrial Reporter

**DCVELOCITY**

**logistics**



Source > Supply > Grow

revista  
**Logweb**  
referência em logística

Media Partners

**Multimodal****Transporte aéreo**

# Nada de voos baixos durante o ano de 2009

**TAM focará na informação e rastreabilidade de seus envios; UPS, no aproveitamento da malha aérea; e ABSA, em intercâmbio de aeronave. Na verdade, todas têm perspectivas muito positivas para 2009.**



**Para a ABSA Cargo Airline, 2009 representará um ano de consolidação da rede internacional**

O ano está no começo e os planos estão sendo traçados. Como será 2009 para as empresas do segmento de transporte aéreo de carga é o que respondem algumas das principais representantes do setor, nesta matéria especial da revista *Logweb*.

Neste ano, a TAM Cargo (Fone: 0300 1159999) focará cada vez mais no desenvolvimento e na melhoria dos serviços prestados ao mercado, principalmente na informação e rastreabilidade de seus envios.

A empresa utiliza os porões das aeronaves da TAM para o transporte de cargas, não possuindo aeronaves cargueiras

dedicadas. A TAM iniciou 2009 com uma frota operacional de 129 aeronaves, sendo 122 Airbus (20 A319, 81 A320, 3 A321, 16 A330 e 2 A340), 4 Boeings 777-300ER e 3 Boeings 767-300.

De acordo com Carlos Amodeo, diretor de cargas, o ano de 2008 foi de crescimento para a TAM Cargo, com investimentos da ordem de R\$ 22 milhões em infraestrutura nos terminais de carga domésticos em todo o país. "Investimos aproximadamente outros R\$ 8 milhões em sistemas de cargas nacional e internacional, o que permitiu à TAM Cargo ampliar a capacidade de movimentação de cargas e integrar ainda mais as gestões

operacional, comercial e financeira", declara.

Em agosto, foi inaugurado em Manaus, AM, o maior terminal de cargas da TAM Cargo no país, instalado em 11.000 m<sup>2</sup>, com área operacional de 2.160 m<sup>2</sup>, três vezes maior do que o antigo espaço na cidade, e 540 m<sup>2</sup> de área administrativa/comercial, conforme noticiado na revista *Logweb*. Com capacidade para armazenar mais de 80 toneladas por dia, o novo terminal comporta um aumento de 35% em sua operação.

Amodeu conta que também em agosto a empresa colocou em operação o novo terminal de cargas domésticas no Aeroporto

Tom Jobim (Galeão), no Rio de Janeiro. As instalações ocupam uma área total de 1.200 m<sup>2</sup> e têm capacidade para armazenar até 60 toneladas de carga por dia – quatro vezes mais do que o antigo terminal.

Ainda em 2008, a TAM colocou em operação quatro novas rotas internacionais de longo curso – Rio de Janeiro/Miami, Rio de Janeiro/Nova York, São Paulo/Lima e São Paulo/Orlando. "A expansão da malha aérea da companhia e os novos acordos com empresas aéreas e rodoviárias ampliaram ainda mais as opções dos clientes da TAM Cargo", ressalta o diretor de cargas da empresa.

Ele continua, dizendo que no mercado doméstico foi reforçada a estratégia de utilização dos postos avançados – estruturas da TAM Cargo instaladas nos clientes. Segundo Amodeo, os postos permitem estreitar ainda mais a relação entre a TAM Cargo e o cliente, proporcionando um serviço mais ágil e personalizado.

Também em 2008, a TAM entrou na Star Alliance, a maior aliança global da aviação comercial, integrada atualmente por 21 das maiores companhias aéreas do mundo. "Foi um passo importante para o reconhecimento da empresa como companhia aérea de padrão global. Num prazo de 12 a 18 meses, entre outubro de 2009 e março de 2010, concluiremos o processo de integração à aliança e a TAM passará a compartilhar produtos e serviços em 1.000 aeroportos de 170 países nos quais a organização opera", ressalta.

## Melhor aproveitamento da malha aérea

Já na UPS Air Cargo (Fone: 11 5694.6600), os planos para 2009 são de crescer constantemente nos níveis de faturamento, quando comparado com o ano passado, além de aumentar o aproveitamento da malha aérea, conforme revela Mauro Ribeiro, supervisor da empresa no Brasil.

A UPS Air Cargo opera mais de 121 aeroportos internacionais e 99 domésticos (EUA).

De acordo com o profissional, a quantidade diária de vôos que a empresa possui em um momento igual a este que estamos vivendo, passa a ser um enorme diferencial competitivo. "Aproveitando nossa malha, podemos trazer aos nossos clientes ganhos de produtividade, fazendo com que eles possam ter seus produtos mais próximos aos seus consumidores no menor espaço de tempo possível, gerando novos negócios e receitas", diz Ribeiro, mas, segundo ele, para atender aos clientes, a empresa não pode ficar trabalhando somente com essa iniciativa. "Estamos desenvolvendo novas conexões dentro de países que operamos na América Latina, como, por exemplo, Bogotá,



**Ribeiro: entre os planos da UPS para 2009 está crescer constantemente nos níveis de faturamento**

## Aeroporto de Guarulhos processa mais de 240 mil toneladas de cargas em 2008

No período de janeiro a dezembro de 2008, o Terminal de Logística da Infraero, no Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, registrou movimentação de 241,3 mil toneladas de cargas de importação e exportação. O montante significa uma queda no movimento anual de 0,7% em relação ao ano anterior.

Nos doze meses do ano passado foram movimentados 5,7 milhões de volumes pelo terminal de logística de carga do aeroporto, um crescimento de 0,9% em relação aos números de 2007. Uma média mensal de 477.000 itens, ou 20.000 toneladas.

Em 2008, o Terminal de Importação da Infraero registrou um crescimento de 0,9% em relação a 2007. Em todo o ano, 130.213 toneladas de cargas tiveram acesso ao setor, ou 2,7 milhões de volumes. Somente em dezembro, foram 7.087 toneladas de cargas importadas.

Já o Terminal de Exportação registrou um recuo de 2,47% na tonelagem de cargas manipuladas em 2008. Ao longo do ano, 111.163 toneladas de materiais foram processadas pelo setor, das quais 7.025 somente em dezembro. O índice significa um montante de 3 milhões de volumes processados, 4,6% a menos que em 2007.

Dentre os 33 terminais de logística de carga administrados pela Infraero, o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos é o mais movimentado da rede, seguido pelos terminais de Viracopos/Campinas, Galeão/RJ e Manaus/AM.

onde fazemos conexões para vários países, não ficando limitados ao nosso hub em MIA".

Também para atender a demandas específicas, a UPS está desenvolvendo destinos com o segundo trecho feito via terrestre. Para Ribeiro, isto se aplica onde o mercado tem a necessidade, mas tem dificuldades para encontrar soluções.

## Consolidação

Para a ABSA Cargo Airline (Fone: 0300 7882272), 2009 representará um ano de consolidação da rede internacional, tanto no que diz respeito a destinos quanto a número de frequências de vôo. A companhia também irá intensificar a utilização temporária e esporádica de aeronaves cargueiras da congênere Lan

Cargo em rotas de/para o exterior, tendo como base o arrendamento pela modalidade de "intercâmbio de aeronave".

Segundo o presidente da ABSA Cargo Airline, Norberto Jochmann, existem ainda boas possibilidades de a companhia vir a efetuar uma série de vôos entre Miami e destinos na América Central e Equador por encargo da parceira Lan Cargo. "Contudo, uma grande parte de nossas atividades estará concentrada na implementação de uma malha doméstica para a ABSA, cujo esperado êxito irá em muito facilitar a incorporação à nossa frota, ainda neste ano, de uma aeronave exclusivamente cargueira adicional", destaca o profissional.

A ABSA também retomou os vôos nacionais, passando a dedicar, exclusivamente ao

segmento doméstico, uma aeronave Boeing 767-300F com capacidade para transporte de 57 toneladas de carga.

As operações já começam em março de 2009, ligando, de terça a sábado, as cidades de São Paulo e Manaus.

"A disponibilidade de uma aeronave de alto desempenho significa maiores índices de competitividade e segurança em todos os aspectos – capacidade de transporte, confiabilidade quanto à programação e cumprimento dos vôos, bem como toda a qualidade já atestada nas demais rotas atendidas por uma aeronave com este desempenho", destaca Felipe Meyer, diretor comercial da empresa.

A ABSA projeta uma movimentação de aproximadamente 20 mil toneladas na sua nova oferta de rota, a São Paulo – Manaus – São Paulo até o final de 2009. "Nossa meta é alcançar 30% de participação neste mercado no primeiro ano de operação. É a primeira vez, após anos, que os usuários deste serviço contarão com vôos operados em horários fixos e adequados às suas necessidades e, melhor, utilizando uma aeronave nova, genuinamente cargueira e extremamente eficiente", afirma Alexandre Silva, gerente regional de vendas. ●



**Amodeu: em 2008, a TAM investiu R\$ 8 milhões em sistemas de cargas nacional e internacional**

**Multimodal****Portos**

# Entidades discutem importância do Projeto Porto 24 Horas

Com os pátios de estocagem de contêineres nos terminais “molhados” cada vez mais congestionados, são necessárias ações urgentes para não prejudicar o fluxo de carga e melhorar a qualidade do serviço.

Uma das soluções defendidas pelo Comus – Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo (Fone: 11 3244.3500), pela ACSP – Associação Comercial de São Paulo e por representantes do setor é o projeto Porto 24 Horas, que prevê a realização ininterrupta de operações portuárias durante todo o dia, nos sete dias da semana.

O Comus elegeu este projeto como tema central de suas atividades no período de 2008/2009, realizando reuniões de trabalho para discutir os entraves a serem superados. Só no ano passado foram 11 reuniões exclusivas sobre o assunto.

Na reunião que aconteceu no último dia 12 de fevereiro, na ACSP, foi promovido um debate sobre a implementação na Baixada Santista do Projeto Porto 24 Horas sob a ótica dos depósitos de contêineres vazios, destacando as perspectivas de racionalização de processos e procedimentos inerentes à operação desses recintos.



É crescente a importância de os terminais “molhados” contarem com capacidades dos pátios de estocagem de contêineres cada vez maiores

O Porto de Santos foi responsável, em 2007, pelo escoamento de 27% do valor das exportações e 23% do montante das importações brasileiras. Portanto, o Comus acredita que o funcionamento contínuo do Porto é fundamental para assegurar ganhos de produtividade das instalações portuárias, aumentando a capacidade de movimentação de cargas e permitindo a redução de custos operacionais em nível de operadores portuários e armadores, ampliando-se, dessa forma, as

perspectivas de redução de preços de serviços logísticos para exportadores e importadores, incluindo fretes marítimos e THCs.

Pelos dados da movimentação de contêineres em Santos, de 2001 a 2007, é possível observar a importância das operações ininterruptas. O total de unidades cheias e vazias movimentadas na navegação de longo curso e cabotagem cresceu 184%, passando de 893 mil para 2,5 milhões de TEUs, do início ao fim do período.

A análise desses dados revela, ainda, que a consignação média por navio operado, incluindo fretes marítimos e THCs, cresceu 82%, de 392 TEUs, em 2001, para 714 TEUs, em 2007. De acordo com o Comus, esse resultado mostra a importância crescente de os terminais “molhados” contarem com capacidades dos pátios de estocagem de contêineres cada vez maiores, para que seja possível realizar as operações de pré-estivagem das unidades a serem embarcadas e acomodar

## Benefícios do Porto 24 Horas em Santos

O Comus destaca que a efetiva implementação do Porto 24 Horas garantirá maior fluidez da movimentação de contêineres no complexo portuário santista, formado pelo Porto, suas vias de acesso terrestre, bem como pelas instalações e áreas do retroporto. A consecução desse objetivo envolve, entre outros, aspectos de:

► Maior articulação operacional de exportadores, importadores, transportadores rodoviários, operadores de terminais de contêineres vazios (depôts), operadores portuários e armadores;

► Preparação e educação de exportadores e importadores no sentido de ajustarem a programação do embarque e do desembarque de suas cargas de maneira mais sincronizada com as saídas e chegadas de navios, de tal forma que os pátios portuários da zona primária (terminais “molhados”) sejam utilizados como locais de trânsito de contêineres cheios; e

► Horários ininterruptos de trabalho dos órgãos anuentes, como, por exemplo, a ANVISA, a Polícia Federal e a SRF, a fim de assegurar a liberação contínua de navios para carga e descarga e despachos contínuos de mercadorias de exportação e importação.

as que serão desembarcadas. Essa condição deve ser observada para assegurar as cadências (pranchas) das operações de carga e descarga nos berços em níveis compatíveis com as características tecnológicas dos guindastes de terra ou a bordo dos navios, avalia o Comitê no folheto explicativo do projeto Porto 24 Horas.

Abrindo o encontro, José Cândido Senna, coordenador executivo do Comus, fez um resumo das outras reuniões para situar os participantes e salientou a importância do foco nos contêineres: "o filé mignon das cargas". Para que o projeto funcione corretamente, o profissional revelou a necessidade de investimento em Tecnologia da Informação, a fim de se ter uma gestão melhor dos fluxos de movimentação, sincronizados com a chegada dos navios. "Há custos envolvidos pela morosidade das operações. Na carga e descarga, o tempo é muito importante, pois ele impacta no

valor do frete", disse.

Também foi revelado que o Sistema Anchieta-Imigrantes, segundo a Ecovias, possui trânsito livre das 20 às 6 horas, horário que poderia ser aproveitado para o transporte de mercadorias até o Porto de Santos.

Presentes na reunião, Marcelo Nobre e Claudia Celita Gonzáles, vice-presidentes da ABTTC – Associação Brasileira das Empresas Transportadoras de Contêineres e Terminais Retroportuários, falaram sobre a polêmica questão da remuneração do funcionário nas horas a mais trabalhadas para atender ao projeto. "Como um todo, é preciso regulamentar o trabalho das empresas que atuam com contêineres vazios, para nivelar o serviço", disse Nobre. Isso porque, lembrou na ocasião Marcelo Rocha, presidente do SINDISAN – Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Cargas do Litoral Paulista, empresas de má qualidade oferecem serviços mais baratos e acabam prejudicando as idôneas,

## Principais solicitações do mercado

- ▶ **Padronização de procedimentos de entrega e retirada de contêineres vazios;**
- ▶ **Solução para problema de cobranças de avarias de terceira parte (TPL) pelos depots;**
- ▶ **Extensão do horário de atendimento;**
- ▶ **Diminuição das filas e tempo de espera para carga e descarga.**

Fonte: ABTTC

que podem sair do mercado.

Sobre a informatização dos processos, Rocha disse que é preciso favorecer a modernização com ressalvas. Segundo ele, o problema só foi transferido, de

filas físicas para filas virtuais. "Oito horas é muito pouco tempo para trabalho em um terminal de contêineres". Claudia concordou que, além da melhora no agendamento, é necessária uma melhora contínua.

Pela análise de Osvaldo Freitas Vale Barbosa, superintendente de Fiscalização de Operações da Codesp – Companhia Docas do Estado de São Paulo, também compo a mesa na reunião, todos estão perdendo com a situação atual dos portos. "É preciso eliminar as filas e reduzir preços. Temos que nos unir para alcançar os objetivos".

Outro importante projeto comentado no encontro foi o PSP – Porto Sem Papel, que estabelece um documento virtual único para processar e distribuir, em tempo real, as informações necessárias ao funcionamento do setor. Ele integra os órgãos e os ministérios envolvidos e reduz os custos operacionais. "O PSP vai agilizar muito a cadeia logística", aposta Claudia. ●

## Comunicado aos Clientes e Distribuidores

A Dematic faz parte de um grupo sólido e respeitado por sua atuação global com mais de 70 anos de experiência, 34 dos quais somente no mercado brasileiro.

Conquistamos a liderança do mercado de produtos e soluções logísticas incorporando tecnologias e aperfeiçoando processos com transparência e buscando sempre a satisfação dos nossos clientes.

O fato recente de denuncia anônima junto à Receita Federal, conforme carta informativa D.I. 09/0030104-4, alegando que os equipamentos importados pela Dematic e comercializados no mercado nacional eram suspeitos de subfaturamento, nos custou o desabastecimento de nossos estoques resultando no atraso do cumprimento dos prazos de entrega de equipamentos, além de enormes prejuízos à nossa empresa.

Após investigação da Inspeção da Receita Federal do Brasil em São Paulo ficou esclarecido que [...]"foram encontrados valores compatíveis aos praticados nesta importação para mercadorias similares, sendo insustentável, portanto, a alegação de subfaturamento."]

A Dematic agradece o tratamento dispensado pela equipe encarregada da investigação e vem a público apresentar suas desculpas a todos os seus clientes e distribuidores que também foram atingidos pelo acontecimento.

Acreditamos e continuaremos a acreditar na concorrência leal de mercado por que somente assim poderemos oferecer benefícios reais aos nossos clientes.

**Multimodal****Evento**

# Encontro sobre Logística Reversa reúne empresários em São Paulo

A quantidade e variedade de novos produtos com ciclos de vida curtíssimos que cresce consideravelmente, estratégias de Supply Chain, legislações ambientais crescentes e a necessidade da construção e manutenção da imagem empresarial são fatores que tornam a Logística Reversa cada vez mais visível para as empresas brasileiras. Com isso, a variedade de produtos torna a LR cada vez mais complexa, de acordo com o presidente do CLRB – Conselho de Logística Reversa do Brasil (Fone: 11 5097.9895), Paulo Roberto Leite.

O acadêmico explicou que esta modalidade ocupa-se com o retorno de produtos consumidos ou não, recupera o valor econômico, agrega valor a serviços, imagem, aspectos ecológicos e legais, cria centros de lucro e garante sustentabilidade, antecipa-se, cumpre e orienta a legislação, bem como proporciona redução de custos a quem a adota.

No III Encontro de Logística Reversa do CLRB, realizado em fevereiro último, no auditório da T Gestiona (Fone: 0800 7771010), em São Paulo, SP, Leite ressaltou que a missão do Conselho é

desenvolver negócios e práticas voltadas à Logística Reversa, que ainda tem muito mercado, considerando que a maior parte dos produtos que necessitam de uma destinação especial não recebe este tratamento. “Por exemplo, 98% dos celulares, assim como 85% do plástico comercializado no Brasil não retornam da forma correta”, apontou o presidente.

De acordo ele, a intenção do Conselho é que competição e colaboração andem juntas, referindo-se à competição entre os prestadores de serviços de Logística Reversa, os quais devem, na visão do Conselho, colaborar com a questão da destinação correta dos produtos. Para ele, não se trata apenas de uma questão logística, mas, sim, de sustentabilidade e preservação.

Segundo André Saraiva, diretor de Sustentabilidade da Abinee – Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Fone: 11 2175.0000), que foi um dos palestrantes do evento, a ausência de uma legislação que obrigue a empresa fabricante a se tornar responsável pela destinação pós-consumo de seus produtos foi o fator que acabou contribuindo para a criação do termo “Logística Reversa”.

Para lembrar um exemplo de LR eficiente e que gera resultados muito positivos, Saraiva, que também é diretor e idealizador do PRAC – Programa de Responsabilidade Ambiental Compartilhada (Fone: 11 3511.3889), citou o Projeto Energia Responsável, que viabiliza para as empresas o conceito de fornecimento de energia quando se trata de baterias automotivas. “Transferimos o insumo em produto

(bateria), mas vendemos o serviço ao cliente. Ele está interessado em ‘ligar e desligar’ o carro. Ninguém quer uma bateria, a parte física dela. Mas, sim, o serviço que ela proporciona (‘ligar e desligar’), detalhou.

Durante o evento – patrocinado pelos Correios e pela HP, além de empresas voltadas à sustentabilidade e pela T Gestiona –, os representantes dos patrocinadores falaram sobre a Logística Reversa realizada por suas empresas e destacaram, principalmente, a preocupação com a destinação pós-consumo dos produtos. “Eu não esperava a presença de tantas empresas de tantos setores diferentes, como operadores logísticos, indústrias, etc. Isso é sinal de que o Conselho está ganhando cada vez mais força”, comentou Marcelo de Souza, diretor da T Gestiona.

Ele relatou que a empresa, pertencente ao Grupo Telefônica, trabalha com Logística Reversa há sete anos. No entanto, lembra que este serviço já era realizado desde a época da Telesp. “Não basta buscar o equipamento. Há diversos aspectos a serem considerados no processo de LR. O foco é reduzir custos, melhorar processos e apoiar a expansão dos clientes”, afirmou.

As outras áreas de atuação da T Gestiona, que tem um processo de administração completamente independente do da Telefônica, dando um suporte muito mais operacional do que administrativo, são fundamentais para a área de logística da empresa. “Se precisamos de um armazém, o pessoal do Imobiliário vai atrás de um terreno. Todos os

sistemas e softwares utilizados pela Logística são 100% desenvolvidos pela nossa área de TI, que conta com mais de 50 profissionais. E as áreas Econômico-Financeira e de RH também cumprem suas funções junto à logística”, revelou.

Nesta área, em que presta serviços para empresas como Telefônica e Vivo, a T Gestiona oferece serviços de armazenagem, distribuição e LR. “A Logística Reversa é cada vez mais requisitada pelos nossos clientes”, complementa, apontando em que consiste este serviço: coleta, triagem e desinstalação, planejamento e controle de reparos e manutenções e triagem de material reparável. “Para que a LR seja cada vez mais especializada é preciso ter atenção aos mínimos detalhes”, acrescentou.

De acordo com o executivo, dos 13 clientes nos quais a T Gestiona implementa serviços na área de logística, seis utilizam-se da LR. “Em média, a companhia realiza 128 mil atendimentos/mês em Logística Reversa, com produtos como banda larga, TV Digital, cartões telefônicos, equipamentos de dados e celulares”, informou.

Por fim, sobre a destinação correta pós-consumo, Souza foi enfático ao dizer que não basta apenas falar em imagem, sustentabilidade, etc., e afirmou que ainda é preciso aprender a fazer Logística Reversa no Brasil. “É importante o debate sobre o assunto, porque os executivos, muitas vezes, não enxergam todos os benefícios do procedimento, como redução de custos e proteção ao meio ambiente, um grande diferencial para o consumidor na hora de escolher um produto hoje em dia”, concluiu. ●



**Souza, da T Gestiona: ainda é preciso aprender a fazer Logística Reversa no Brasil**



## Setorização

# Agronegócio enfrenta deficiências logísticas

**D**e acordo com informações do consultor FOIL e presidente da Federação da Agricultura e Pecuária de Mato Grosso do Sul – Famasul (Fone: 67 3326. 6211), Ademar Silva Junior, em 2007, 36% das exportações brasileiras foram feitas pelo setor do agronegócio, que foi responsável por 37% dos empregos gerados no país, nesse mesmo período. “O agronegócio, hoje, é o que sustenta a balança comercial brasileira”, comenta Carlos Chies, diretor de Supply Chain e Logística da Yara Brasil (Fone: 51 3230.1300).

Dessa forma, Silva Junior reivindica que os segmentos de grãos, carnes e sucoalcooleiro precisam de mais atenção, já que o Brasil é um país de dimensões continentais que sofre com gargalos quando a logística não é bem planejada. “Mais de 60% de toda a produção agrícola está sobre rodas, mas só temos 10% das estradas pavimentadas no Brasil. No Nordeste, Norte e Centro-oeste, falar em estrada é piada”, critica.

Ele conta que as áreas de plantação de grãos não aumentaram nos últimos 15 anos, só que a produção de milho e soja cresceu consideravelmente. Ele diz que a produção das carnes bovina, suína e de frango, além da produção de açúcar e álcool – que ainda é a granel no Estado de São Paulo, onde está concentrada a maior parte da produção nacional – também cresceram, mas a participação dos modais no setor do agronegócio ainda está muito longe do ideal.

Segundo Silva Junior, da Famasul, 60,5% da produção do segmento é transportada pelas rodovias, 20,7% pelo modal ferroviário,



13,6% pelo aquaviário e apenas 0,4% pelo aeroviário. Para ele, estes números são absurdos, se comparados aos dados apresentados nos Estados Unidos, onde 59% das rodovias são pavimentadas, contra apenas 9,5% em nosso país. Silva Junior

destaca, ainda, que no transporte de complexo de soja, por exemplo, enquanto o Brasil utiliza ferrovias para transportar 28% da produção, os norte-americanos utilizam 23%, com uma ressalta: a malha ferroviária deles é cerca de 10 vezes maior que a brasileira, o que mostra uma diferença astronômica. “O transporte ferroviário talvez seja o mais rentável para nós”, especula.

Como uma possível solução, o presidente da Famasul propõe o maior uso do transporte através de hidrovias, já que o Brasil conta com 12% da água doce do planeta. “O potencial de navegação do país é fantástico, um dos maiores do mundo”, destaca, fazendo em seguida um comparativo da eficiência dos modais: “60 caminhões equivalem a 15 vagões, que equivalem a uma barcaça”.

Para concluir, Silva Junior cita alguns dos principais gargalos da infraestrutura logística para o agronegócio brasileiro: precariedade das rodovias, excesso de burocracia, tributação, gestão deficiente dos portos, normas legais, sistemas de controle, multas de espera, falta de qualidade, sanidade e segurança, sistemas de navegação e pedágios, entre outros. “A logística para nós é fundamental, é sobrevivência. Quem tem de fazer a eficiência logística do país é o setor privado”, finaliza. ●

## Comparativo da participação dos modais no transporte de soja em grãos na exportação

	Brasil	Argentina	Estados Unidos
Hidroviário	5%	2%	61%
Ferrovário	28%	16%	23%
Rodoviário	67%	82%	16%

# NAUTIKA

## Solução em Armazenagem

## Locação e Venda



Áreas Interligadas



Galpões Desmontáveis



Vãos livres de 10 a 50m



Projetos Especiais

Tel.:(11) 2462-4622

www.nautikacoberturas.com.br

**Multimodal****Intermodal**

# Log-In anuncia novos projetos para 2009

**A** Log-In Logística Intermodal (Fone: 21 2111.6500) movimentou 130.533 TEUs no quarto trimestre de 2008, alta de 26,4% em relação ao mesmo período de 2007. Na navegação costeira, o volume em TEUs foi 64,4% superior ao ano anterior, e a produção em TEU-Milha (volume em TEU X a distância percorrida entre os portos de origem e destino) cresceu 55,3%. No Terminal de Vila Velha (TVV), no Espírito Santo, a movimentação total de contêineres cresceu 18,2% e a produção em TKU do serviço de Trem Expresso aumentou 16,7%.

Durante o ano de 2008, a Log-In movimentou um total de 448.180 TEUs, 12% acima do volume movimentado em 2007. O volume da Navegação Costeira cresceu 50,9% em TEUs e a produção, 35,1% em TEU-Milha, enquanto que no Trem Expresso a produção em TKU foi 21,9% superior ao ano anterior. A movimentação total de contêineres no TVV aumentou 2,7%, com incremento de 8,9% na movimentação de contêineres cheios.



**Dias, sobre a crise: “é claro que há uma preocupação, mas o planejamento continua sendo em longo prazo”**

## 2009

Segundo o presidente da empresa, Mauro Oliveira Dias, a Log-In pretende manter, em 2009, no mínimo, um volume igual ao movimentado no ano passado, mas com uma rentabilidade maior, que se deve ao número de contêineres cheios movimentados. “Nosso plano prevê a aceleração da migração de modais para ganharmos mais market share”, complementa. Para exemplificar, Dias revela que o volume movimentado pela navegação costeira teve um crescimento considerável de 45,5%, comparando os nove primeiros meses de 2007 e 2008. “Isso mostra o potencial para crescermos acima da economia do país, porque está havendo uma migração para a cabotagem”, alerta.

O presidente da Log-In acredita que o transporte rodoviário vai continuar perdendo espaço para outros modais por causa da falta de estrutura, excesso de pedágios e pouca segurança oferecida pelas estradas. Por isso, prevê que a competitividade e outros modais – como a cabotagem – devem aumentar. “O contêiner proporciona uma série de benefícios, reduz custos, otimiza soluções de acondicionamento de carga e redução de avarias”, opina, enaltecendo o transporte por cabotagem.

## Projetos

A companhia já tem alguns investimentos aprovados para 2009. Um dos projetos é a expansão do TVV, que é um terminal portuário com fluxo de exportação/importação balanceado, estrategicamente localizado em Vitória, ES, com grande área

de influência, bons acessos rodoviários e ferroviários e capacidade estática de 5.000 TEUs.

De acordo com Dias, o local já ganhou um novo armazém de 6.500 m<sup>2</sup> e foi feita uma reforma no pátio de contêineres. Além disso, o TVV receberá ainda seis novas reach-stackers; no primeiro semestre de 2009, terá um novo portêiner; e terá um aumento no número de portões de acesso – os cinco atuais receberão a companhia de mais três portões.

Outra novidade anunciada é o acordo com a Juma Participações, que prevê a construção de um terminal portuário em Manaus, através de um investimento estimado em R\$ 200 milhões. “O projeto conceitual está concluído”, comenta Dias. “Este projeto é muito importante para suportar nossa movimentação em Manaus”, acrescenta.

A estrutura contará com capacidade inicial de 250.000 TEUs, cais flutuante, calado natural mínimo de 15 m e baixo impacto ambiental, em um terreno de 600.000 m<sup>2</sup>.

Com previsão de início em janeiro de 2010, pelos 20 anos subsequentes a Log-In cuidará do transporte dedicado de bauxita para a Alunorte. O projeto prevê a construção de dois navios graneleiros, com prioridade de financiamento já concedida pelo FMM – Fundo de Marinha Mercante. “Nós vencemos uma concorrência para cuidar desta operação. Agora estamos em fase de negociação com o estaleiro e o agente financeiro”, conta Dias. Ainda, com a aprovação do FMM para a prioridade no financiamento de 90% do total de R\$ 700 milhões, a Log-In assinou o contrato com o BNDES para a construção de cinco novos navios porta-contêineres.

## Programa de gestão obteve redução de R\$ 13,2 milhões

Dias cita que a Log-In desenvolve soluções para reduzir custos. Um dos exemplos é o modelo de Operação de Gestão 4PL, desenvolvido há três anos na unidade de Triunfo, RS, da Ipiranga Petroquímica.

De acordo com ele, o modelo 4PL engloba o gerenciamento de toda a cadeia logística do cliente, desde o ensaio do produto acabado (poliolefinas), passando pela gestão da armazenagem interna e externa, gerenciamento dos provedores logísticos até a entrega ao cliente final.

“Até o fim de 2007 a gestão implantada pela Log-In permitiu uma redução de custos de R\$ 13,2 milhões para a IPO, com a medição do custo porta-a-porta, além da garantia da informação correta e completa sobre o status da operação”, destaca. “Temos duas obrigações nesse contrato: proporcionar um alto nível de serviço e redução de custos”, completa.

Dias afirma que através deste sistema a nota fiscal consegue rastrear todo o custo logístico do produto, e adianta que está sendo estudada a hipótese do sistema ser implantado também na Brakem, que comprou a Ipiranga.

Outro projeto grande que faz parte da programação de investimentos da companhia é a expansão do TERCAM, em Camaçari, BA, que engloba a construção de um novo armazém, investimentos em equipamentos e no pátio de contêineres.

Por fim, completando a lista de investimentos, Dias revela que foi fechado um acordo com a empresa holandesa Katöen Natie, para instalação de um centro de operações intermodais em Paulínia, SP. Ele informa que os investimentos giram em torno de R\$ 21 milhões e o início será em 2009. “O acesso ferroviário se dará pela FCA, MRS e ALL. Já o rodoviário, pelas rodovias Anhanguera e Bandeirantes”, finaliza. ●

# OPORTUNIDADE ÚNICA EM 2009

Encontre num único local mais de 450 fornecedores  
com as melhores ofertas em produtos e serviços

# INTERMODAL

## SOUTH AMERICA 2009

15<sup>a</sup>  
EDIÇÃO

### O MAIOR EVENTO DAS AMÉRICAS

## 14-16 ABRIL

TRANSAMÉRICA EXPO CENTER  
SÃO PAULO · SP · BRASIL

#### EVENTOS INTEGRADOS

JOC SOUTH AMERICA  
LOGIPOST CONFERENCE



AIR CARGO  
SOUTH AMERICA  
SUMMIT



GVcolog

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



Serviços e sistemas  
de transporte e  
logística de cargas



Serviços  
para Comércio  
Exterior



Sistemas  
de TI e  
Segurança



Equipamentos e  
Tecnologia para  
portos e terminais

PATROCÍNIO



ORGANIZAÇÃO



United Business Media

Para informações sobre como expor ou como visitar: Tel.: (55 11) 4689-1935 • [info@intermodal.com.br](mailto:info@intermodal.com.br)

**Multimodal****Parceria**

# Governos de Brasil e Holanda se reúnem e a logística é uma das pautas

No dia 2 de março último, na sede da FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, na capital paulista, estiveram reunidos representantes do Brasil que, ao lado de China e Índia, tem se destacado entre as economias emergentes no mundo, mas que ainda necessita de inúmeras melhorias em infraestrutura, e empresários e membros do governo da Holanda, referência mundial quando o assunto é logística.

O país dispõe de uma enorme rede de vias de navegação interna, com conexões para outros países europeus, bem como uma extensa rede de transporte rodoviário. Além disso, de acordo com um estudo do IMD Business School, é o terceiro país no mundo em qualidade de transporte aquático.

Em 2007, no Índice de Desempenho Logístico do Banco Mundial, a Holanda ficou no topo da lista em termos de eficiência e efetividade de alfândega e outros procedimentos aduaneiros; qualidade de transporte e infraestrutura de TI para logística; facilidade e baixo custo de embarque de mercadorias e nível de profissionalização da indústria logística nacional – todos estes são aspectos que interessam muito ao Brasil.

Na ocasião, o primeiro-ministro, Jan Peter Balkenende, destacou que a Holanda é o nono exportador de serviços no mundo, e um dos maiores investidores também. Outro ponto muito enfatizado por ele é que, pelo fato do aeroporto de Schiphol – o terceiro maior da Europa em transporte de cargas – ficar próximo ao porto de Roterdã – o maior do continente –, as cargas podem chegar a países como França e Alemanha em questão de horas.

Complementando, Dirk't Hooft,



**Lula: “os empresários brasileiros não podem ter medo de transformar suas empresas em multinacionais”**

diretor do Holland International Distribution Council, explicou que, além da interligação entre os portos, aeroportos e estradas do país, a facilidade de ligação entre os países da Europa é fundamental para a logística holandesa. “Com a criação da União Européia, no início dos anos de 1990, as fronteiras caíram e passamos a usar nossos CDs para atender a toda a Europa”, lembrou.

De acordo com Hooft, a logística equivale a cerca de 10% do PIB nacional e a 10% da força de trabalho da Holanda. “A logística tem uma importância muito grande no desenvolvimento do comércio, e quando chegamos ao Brasil, no período colonial, já éramos um país comercial, porque isso está nas veias dos Países Baixos”, garante.

No entendimento do presidente da FIESP, Paulo Skaf, a partir do encontro os dois países poderão fortalecer ainda mais os laços econômicos, culturais, sociais, etc. “Há um imenso potencial para o desenvolvimento de projetos conjuntos”, destacou, lembrando que, do total importado pelo Brasil no ano



**Balkenende: “os Países Baixos são um dos maiores investidores internacionais do mundo”**

passado, menos de 1% veio dos Países Baixos.

Pelo lado brasileiro, a sub-chefe de Articulação e Monitoramento da Casa Civil e coordenadora do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, Miriam Belchior, falou sobre os investimentos previstos em logística pelo programa que foi lançado no início de 2007 para, dentre outras coisas, superar os gargalos em infraestrutura. “Esse ano o PAC ganha outro

papel, que é ajudar a superar a crise econômica mundial”, acrescentou.

Miriam disse que no setor rodoviário o programa tem o intuito de melhorar a malha nacional, os eixos de integração com países vizinhos, cuidar da integração com outros modais e construir novas rodovias em áreas em desenvolvimento. “Foram investidos US\$ 3,5 bilhões na terceira fase do Programa de Concessão Federal, que inclui a BR-116 e outras. O prazo de concessão de rodovias federais é de 25 anos”, revelou.

No que diz respeito ao setor ferroviário, ela informou que há parcerias com o setor privado para construção e administração de ferrovias. A Norte-Sul, que é fundamental para escoar a produção de vários portos do País, terá a concessão do eixo-sul realizada no segundo semestre de 2009, assim como a Ferrovia Leste-Oeste.

Já o TAV – Trem de Alta Velocidade, que ligará São Paulo, Campinas e Rio de Janeiro, ainda está em estudo e a previsão é que o leilão para concessão seja feito no segundo semestre. “A projeção de investimentos é de US\$ 11 bilhões e o prazo para conclusão é 2014, ano da Copa do Mundo no Brasil”, informou Miriam.

A coordenadora do PAC contou que serão investidos, ainda, US\$ 1,5 bilhão em 28 aeroportos do País, e frisou que um dos desafios importantes nesse setor é aperfeiçoar a regulação. “Nesse sentido, o BNDES vem fazendo vários estudos”, comentou. De acordo com ela, há investimentos programados para os aeroportos de Viracopos, em Campinas, SP, e Galeão, no Rio de Janeiro, dois dos mais importantes do Brasil. No entanto, ainda não há previsão de concessão desses projetos.

Miriam também comemorou o fato de que agora a legislação permite investimentos internacionais nos Portos, e que serão destinados US\$ 603 milhões para o Programa Nacional de Dragagem, num prazo de cinco anos. "Já houve licitação de três portos, com investimentos internacionais em consórcio com empresas nacionais", relatou.

Na visão do presidente Luís Inácio Lula da Silva, também presente ao evento, a competência administrativa dos portos da Holanda e tudo o que vem sendo feito nos portos brasileiros significam parcerias que estão por vir entre os dois países. "A vinda do primeiro-ministro Balkenende, somada com a vontade das empresas holandesas que aqui estão, certamente irá permitir que os dois países possam conseguir ótimos resultados juntos", enfatizou.

Para Lula, há uma chance

enorme de os investimentos dos Países Baixos no Brasil crescerem muito. "Todo mundo sabe da confiança que as empresas holandesas têm no Brasil, já que algumas estão aqui há muitos anos, são extremamente sólidas e têm grande suporte financeiro. Por isso digo que os empresários brasileiros não podem ter medo de transformar suas empresas em multinacionais", argumentou, embalado por Skaf: "enquanto o Brasil pode contribuir com o biocombustível, ensino técnico e superior de qualidade, os holandeses podem ajudar muito transmitindo sua experiência em logística e infra-estrutura".

Seguindo o mesmo raciocínio, Saturnino Sérgio da Silva, vice-presidente e diretor do Departamento de Infra-Estrutura, Logística e Telecomunicação da FIESP, afirmou que a relação de negócios com a Holanda pode crescer bastante e

ganhar muito destaque.

"Consideramos a Holanda a porta de entrada da Europa, e queremos transformar o Brasil na porta de entrada do Mercosul", projetou.

Ele lembrou que depois dos anos de 1970, os investimentos em infra-estrutura caíram muito no Brasil, e só foram retomados há poucos anos. Por isso, disse que a logística ficou fragilizada, mas garantiu estar otimista com uma melhora desse quadro. "Na Holanda eles trabalham com logística há muito tempo e, inclusive, já sabem o que irão fazer nessa área nos próximos anos, devido ao planejamento estratégico. É isso que precisamos lutar para que aconteça aqui. Temos muito o que aprender com eles nas questões portuária e aeroportuária. Nesse sentido, temos tentado trocar informações e tecnologias", concluiu. ●

## Notícias Rápidas

### AGV Logística fatura R\$ 230 milhões

**A AGV (Fone: 19 3876.9000) divulgou faturamento recorde em 2008 e ampliou sua atuação em setores estratégicos, como Saúde Humana, Saúde Animal, Nutrição Animal, Químico, Serviços Bancários, Tecnologia, Varejo e Bens de Consumo. "Com a diversificação de negócios e pela parceria com o fundo Equity International, cresceremos em 2009, com segurança financeira", avalia Vasco Oliveira Neto, presidente da AGV Logística. O ano de 2008 encerrou-se para a AGV com movimentação de 1,4 milhões de toneladas de mercadorias.**

## CTMS

## A SOLUÇÃO DEFINITIVA PARA A GESTÃO DE FRETES

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

Contate-nos para uma apresentação detalhada de nossa solução



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



**Multimodal****Transporte rodoviário de cargas**

# Velhos e novos problemas atingem o setor

**A falta de investimento em infraestrutura e de uma política de renovação da frota nacional de caminhões são problemas crônicos do TRC, que se juntam à atual crise econômica. Em São Paulo, a restrição de caminhões e a inspeção veicular também não escapam das críticas.**

**O**s principais problemas enfrentados hoje pelo transporte rodoviário no Brasil, na verdade, são os mesmos do passado, acrescidos da preocupante nova situação econômica. Para Flávio Benatti, presidente da NTC&Logística (Fone: 11 2632.1500), os antigos problemas já se tornaram crônicos e impedem um melhor desempenho do setor.

Segundo ele, um dos maiores, enfrentados há décadas, continua sendo a deficiente infraestrutura de transportes, que provoca uma baixa produtividade e, consequentemente, uma baixa rentabilidade para as empresas do segmento de transporte rodoviário de cargas (TRC). "Neste contexto estão não apenas as condições da malha viária, mas também os sistemas ferroviário, marítimo e aeroviário. Tal situação inviabiliza operações logísticas mais eficientes", expõe Benatti.



**Benatti, da NTC&Logística: os antigos problemas já se tornaram crônicos e impedem um melhor desempenho do setor**



**Novas atribuições dos transportadores estão ligadas diretamente às demandas de mercado e equipamentos adequados na movimentação de cargas**

Outro grande problema do TRC, na opinião do profissional, é a falta de uma política de renovação e o sucateamento da frota nacional de caminhões. Atualmente circulam pelas estradas e centros urbanos veículos com idade média em torno dos 20 anos. "Portanto, existe um grande número de caminhões que poluem mais, não oferecem segurança no trânsito, diminuem a produtividade e reduzem a rentabilidade das empresas", declara.

Com relação ao momento atual, o presidente da NTC&Logística também cita a crise econômica como um grande problema enfrentado pelo setor. "A expectativa de crescimento da econômica foi drasticamente reduzida. Como um dos termômetros da economia, o transporte rodoviário de cargas já sofre as consequências da retração do mercado. No entanto, as expectativas são positivas para os próximos meses, uma vez que

alguns segmentos começam a apresentar alguma recuperação", revela Benatti, otimista.

Outros problemas citados pelos entrevistados são:

- ◆ conciliar o alto nível de exigência dos clientes com valores compatíveis;
- ◆ elevada carga tributária;
- ◆ roubo de cargas;
- ◆ dificuldade de conseguir mão de obra plenamente qualificada;
- ◆ falta de regulamentação;
- ◆ falta de interação com os demais modais (aéreo, ferroviário, fluvial e marítimo);
- ◆ falta de balanceamento de fluxo;
- ◆ desequilíbrio no preço do óleo diesel;
- ◆ valor do pedágio;
- ◆ alta competitividade no setor;
- ◆ insegurança nas rodovias;
- ◆ restrição aos VUCs no centro de São Paulo.

## Em São Paulo: restrições a caminhões

Segundo a CET – Companhia de Engenharia de Tráfego, com as medidas de restrição de circulação de veículos de transporte rodoviários de cargas em São Paulo, os caminhões pesados só podem rodar das 21 às 5 horas na ZMRC – Zona Máxima de Restrição de Circulação, de segunda a sexta-feira. Aos sábados, são proibidos de rodar das 10 às 14 horas. Além disso, devem respeitar o rodízio municipal de veículos, com base nos finais das placas dos cavalos-mecânicos. Assim, também ficam restritos de circular nessa região das 7 às 10 horas e das 17 às 20 horas.

Quanto aos VUCs – Veículos Urbanos de Carga, de 1 de agosto de 2008 a 30 de abril de 2009, os com final de placa par podem



**Helou, da Braspress: o TRC não pode ser responsabilizado pelos problemas de trânsito da cidade de São Paulo**

transitar das 10 às 16 horas na área de restrição apenas em dias pares do mês. E os com final de placa ímpar, apenas em dias ímpares, no mesmo horário. Todos precisam ser cadastrados.

De acordo com a CET, a principal motivação da operação é melhorar o trânsito nesses horários, além de ajudar a reduzir a poluição do ar. Mas a restrição não é bem vista pelas empresas que atuam com o transporte rodoviário de cargas.

“É sabido que os congestionamentos trazem um grande transtorno aos cidadãos paulistanos e é compreensível que a prefeitura necessite tomar medidas para melhorar a fluidez do trânsito. Porém, proibir que o caminhão abasteça a cidade de São Paulo é uma medida equivocada”, avalia Francisco Pelucio, presidente do Setcesp – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Fone: 11 2632.1000).

Segundo ele, uma política de mobilidade urbana deve levar em conta não só o transporte de passageiros, mas também a distribuição de produtos, como alimentos e remédios, tão necessários à população.

“Outro fator importante é que a própria prefeitura incentivou os transportadores a adquirir os VUCs, adaptados para o abastecimento do centro da cidade, e agora estão proibindo a sua circulação: outro equívoco, pois as transportadoras terão que lançar mão de veículos utilitários para substituir os VUCs, significando mais veículos rodando na cidade”, critica Pelucio.

Urubatan Helou, diretor-presidente da Braspress (Fone: 11 3429.3333), divide a mesma opinião. “Considero injustas as medidas de restrições de caminhões adotadas em São Paulo, pois o TRC não pode ser responsabilizado pelos problemas de trânsito da cidade. Os caminhões representam apenas 4,8% da frota paulista e não podem ser responsabilizados sozinhos pelos congestionamentos”, opina.

Para André Ferreira, coordenador nacional da Comjovem – Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte de Cargas e Logística (Fone: 11

## Parceria é uma das exigências da Lambra



Segurança, qualidade, confiabilidade e parceria. Estas são as maiores exigências na escolha de um transportador rodoviário de cargas, segundo Meire Bottignon, supervisora de importação e exportação da Lambra Produtos Químicos Auxiliares (Fone: 19 3466.9541), cliente da Brasiliense.

Para melhorar o serviço de TRC, a profissional acredita que falta programação quanto ao horário de entrega e procurar atender ao cliente conforme suas solicitações. “A Brasiliense Cargo atende a todos os nossos quesitos mencionados”, garante.

Quando à restrição de caminhões em São Paulo, Meire diz que as consequências envolvem o atraso no horário de entrega e menos oferta de caminhões.

2632.1516), diretor da Rápido 900 (Fone: 11 2632.0900) e diretor do Setcesp, o mais óbvio é a diminuição do número de veículos particulares por meio da ampliação da oferta e melhora do transporte coletivo e da estrutura viária.

Concorda com ele Jorge Lobarinhas, diretor da Brasiliense (Fone: 19 2102.4900). O problema raiz, segundo o profissional, está na falta de um eficiente sistema de transporte coletivo que seja confiável e confortável para fazer com que as pessoas deixem seus carros em casa e consigam chegar ao trabalho. “Como isso demanda muito investimento e estamos pelo menos 10 anos atrasados na sua implantação, torna-se mais fácil criar este tipo de política imediatista e que não traz nenhum resultado”, revela.

Segundo Lobarinhas, não foi visto um resultado prático sensível que justificasse a continuidade das restrições.

“Acredito que somente teremos uma percepção de melhoria nas condições de tráfego quando o Rodoanel Mario Covas for inaugurado”, considera.

Também fala no Rodoanel Benatti, da NTC&Logística. “Não concordo com a restrição de caminhões, sobretudo em importantes corredores da Capital que, na verdade, são rotas obrigatórias de caminhões com destino ou origem de várias regiões do país. É imprescindível transportar São Paulo para se chegar e sair do Porto de Santos, o maior da América Latina, bem como de outros importantes pólos industriais e do agronegócio. Para restringir deve-se oferecer alternativas de tráfego, como o Rodoanel Mário Covas”, opina.

Para o presidente da NTC&Logística, hoje são vivenciados os efeitos de uma falta de planejamento e investimento das administrações de décadas

da cidade de São Paulo. “Entendo que outras medidas deveriam ser tomadas para aumentar a fluidez do trânsito.”

De acordo com Delamar da Cruz, porta-voz do Grupo Itapemirim (Fone: 11 2146.8635), a restrição é uma nova tendência nos centros urbanos, pois, segundo ele, as grandes cidades do mundo não terão espaço para caminhões. “Todo o abastecimento das cidades precisará, dessa forma, ser reorganizado”, diz.

Para Adriano Depentor, diretor-presidente da Jamef (Fone: 11 2121.6161), a restrição aos caminhões só dificulta o abastecimento e eleva o custo.

Já Dagnor Roberto Schneider, diretor-presidente da Cooper carga (Fone: 49 3301.7000), vê os dois lados: primeiramente o das transportadoras, que vivem com uma maior restrição nas possibilidades de serviços, em virtude do tempo reduzido que se tem na operação de transporte. “Hoje ou você tem uma estrutura logística excelente para operar com esta mudança, ou acaba sendo prejudicado pela restrição de caminhões”, observa.

Do outro lado, vê um grande nicho de mercado àquelas transportadoras que projetam sua atuação com veículos menores. “Sem contar no trânsito da cidade, que somente tem a ganhar com essa restrição”, opina.



**Pelucio, do Setcesp: proibir que o caminhão abasteça a cidade de São Paulo é uma medida equivocada**

**Multimodal****Maiores exigências do cliente**

- ▶ **Nível máximo de qualidade;**
- ▶ **Pontualidade;**
- ▶ **Segurança;**
- ▶ **Bom atendimento por um preço o mais razoável possível;**
- ▶ **Superação das expectativas através de: rastreabilidade/visibilidade dos processos, antecipação de problemas ou facilitadores, medidas de eficiência/performance e melhorias contínuas;**
- ▶ **Cumprimento integral dos prazos de entregas contratados;**
- ▶ **Certificações de qualidade e de segurança, no segmento de produtos químicos;**
- ▶ **Comprometimento total da transportadora;**
- ▶ **Profissionalismo;**
- ▶ **Transparência;**
- ▶ **Credibilidade;**
- ▶ **Qualidade;**
- ▶ **Preço do frete.**

**Ainda em São Paulo: inspeção veicular**

Desde 1º de outubro de 2008, é obrigatória a inspeção veicular para caminhões em São Paulo a fim de verificar o nível de poluição que cada veículo está emitindo.

Para Benatti, da NTC&Logística, é um procedimento válido porque visa a controlar a emissão de poluentes dos veículos. "A frota de caminhões em circulação nas cidades e estradas é velha, com tecnologia ultrapassada. O ideal seria ter uma política de renovação e sucateamento de caminhões, para, enfim, mudar o perfil da frota com motores menos poluentes", expõe.

Concorda com ele Cruz, do Grupo Itapemirim. "O governo deve instituir leis que limitem a idade média da frota, e as montadoras devem produzir veículos menos poluentes."

Apesar de válida, do ponto de vista de Ferreira, da Rápido 900 e do Setcesp, a inspeção está apresentando alguns problemas que precisam ser resolvidos, como a dificuldade de agendamento, fiscalização e procedimentos tomados para a sua realização. Também, segundo ele, há a questão



**Depentor, da Jamef: uma das maiores exigências do mercado é a informação precisa, em tempo recorde**

dos veículos que estão registrados em outras praças, mas que eventualmente circulam em São Paulo.

Outro ponto citado por ele e por Pelucio, também do Setcesp, é que foram deixados de fora da inspeção veicular os veículos fabricados antes de 2003, que "geralmente são mais poluentes", apontam.

Lobarinhas, da Brasiliense, e Depentor, da Jamef, acreditam que a inspeção deve ser feita com uma metodologia melhor, ou seja, ser uma ação bem estruturada para trazer resultados reais de melhoria das condições de vida da população e dos trabalhadores do setor, e não ficar apenas na ação da multa.

Schneider, da Coopercarga, concorda. "Sou favorável, desde que seja eficaz e tenha a dinâmica que este processo requer e recomenda."

Na opinião de Helou, da Braspress, da forma como está sendo realizada, a inspeção conspira contra a própria cidade, pois os próprios transportadores vão acabar emplacando os veículos em outras cidades cada vez mais. "Além disso, a empresa contratada precisa ter infraestrutura para atender às necessidades da cidade, o que não ocorre hoje", declara.



**Lobarinhas, da Brasiliense: muitas empresas de transporte de médio e grande porte estão agregando outros serviços**

**TRC X OL**

Sobre a pergunta se os transportadores estão perdendo espaço para os Operadores Logísticos, as opiniões se divergem.

Ferreira, da Rápido 900 e do Setcesp, acredita que não. "Em geral, as grandes empresas de transporte rodoviário de carga estão ampliando o seu escopo de atuação e passando a atuar como Operadores Logísticos. É uma evolução natural do mercado", declara.

Também acha que não Depentor, da Jamef. "Os OLs são responsáveis pela cadeia como um todo, e os transportadores representam um braço dela. Um complementa o outro."

Segundo Benatti, da NTC&Logística, o modal rodoviário continua sendo o único a fazer o que se chama de porta-a-porta. "Na verdade, ser um Operador Logístico acabou sendo um novo nicho de mercado para algumas empresas ampliarem seus negócios", conta.

Para Pelucio, do Setcesp, realmente tem sido ampliada a participação desta atividade no mercado de transportes, mas considera que, até o momento, o mercado tem absorvido ambas as atividades, "até porque muitos Operadores Logísticos são transportadores de cargas".

Na opinião de Lobarinhas, da Brasiliense, muitas empresas de transporte de médio e grande porte estão agregando outros serviços e planejando se tornar um verdadeiro Operador Logístico, principalmente por ser o serviço de transporte o elo de uma cadeia logística integrada, o que mais é terceirizado pelas empresas, enquanto armazenagem e movimentações de materiais/estoques ainda têm sua execução feita pelas próprias empresas, assim tornando mais fácil a oferta de

novos serviços para as transportadoras.

Por outro lado, segundo o profissional, tem-se visto também empresas de excelência em transporte fazendo alianças com grandes Operadores Logísticos. "Assim, acredito que, de uma maneira ou de outra, somente teremos espaço para empresas que tenham capacidade de investir em infraestrutura, atualização tecnológica e em capacidade profissional — este último fundamental para aquela empresa de transporte que queira se transformar num Operador Logístico de fato", diz.

Schneider, da Coopercarga, não crê que o transportador perca espaço para os Operadores Logísticos, mas, sim, que haja uma reconfiguração de modelo operacional, com cada um exercendo sua função. Ou seja, ou o transportador presta serviço diretamente para o embarcador (indústria) ou presta serviço para o Operador Logístico.

Nos casos em que o OL está montando sua própria transportadora e emitindo seus CTCR, Cruz, do Grupo Itapemirim, acredita que há perda de espaço do transportador. Caso contrário, não.



**Ferreira, da Rápido 900: as grandes empresas de TRC estão passando a atuar como Operadores Logísticos**



Helou, da Braspress, não crê nesta situação, pois, de acordo com ele, quem abastece o mercado são os transportadores. "Os Operadores Logísticos acabam mais é fazendo gestão de estoques em warehouse. Somos nós, transportadores, que transportamos para todos os municípios com rastreamento da carga, portanto, os verdadeiros Operadores Logísticos são os que fazem a distribuição, o resto é atividade imobiliária com freio ABS", avalia.

## Novas atribuições

Como tudo evolui, também o mercado de TRC vem tendo novas atribuições. A principal, neste momento de crise, segundo Ferreira, da Rápido 900, é manter os patamares de tonelagem de carga, conseguir bons valores de frete e, ao mesmo tempo, brigar para reduzir custos.

Na lista de Lobarinhas, da



**Schneider, da Coopercarga: transportador precisa se profissionalizar e fazer uma gestão efetiva dos seus custos**

Brasiliense, estão: desenvolver novas capacidades/serviços, criar processos e medições de sua performance e investir em capacidade profissional e infraestrutura, principalmente tecnológica, "tudo isso com responsabilidade socioambiental", lembra.

Para Cruz, do Grupo Itapemirim, as novas atribuições estão ligadas diretamente às

demandas de mercado, exigências legais, Tecnologia da Informação, equipamentos adequados na movimentação de cargas e treinamento constante de pessoas em todas as áreas.

Concorda Depentor, da Jamef. "Uma das maiores exigências do mercado é a informação precisa, em tempo recorde."

Schneider, da Coopercarga, salienta que o transportador precisa se profissionalizar e fazer uma gestão efetiva dos seus custos. "Ele tem o desafio de viabilizar a sua atividade dentro de um mercado que é cada vez mais competitivo. O crescimento sustentado numa conjuntura macroeconômica e de perfil de mercado é o grande desafio do transportador rodoviário de cargas, que deve ter uma gestão muito apurada e estar atento à competitividade, aos desafios e surpreender os clientes em termos de nível de serviço e atendimento, que é a garantia de espaço na operação", expõe. ●

## Notícias Rápidas

### Efacec também oferece WMS

A Efacec do Brasil (Fone: 11 5591.1999) trabalha com tecnologia em movimentação de materiais, tendo como principais produtos comercializados transelevadores, miniloads, AGVs e seus periféricos (transportadores, etc.). "Para estes componentes se movimentarem, fora a parte elétrica, é necessário um software base do próprio equipamento (HCS), e também a Efacec oferece um software de gerenciamento do armazém (WMS). Todos estes próprios", conta Fernanda Sampaio, gerente da unidade Automação e Robótica. Ela adianta que a empresa está em fase de projeção de novos equipamentos de movimentação e separação de materiais.

# Vinigalpão®

Galpão estruturado com cobertura e fechamento em lona de PVC.  
Solução rápida e segura em armazenagem.  
Produto consagrado ao longo de 30 anos de utilização.



Vão livre adequado a sua necessidade.



PROJETOS ESPECIAIS  
PERSONALIZADOS



Não requer pisos pavimentados  
para montagem.



Total aproveitamento do  
espaço cúbico disponível.



Adaptável às mais variadas  
condições de layout.

Araya do Brasil Industrial Ltda.  
Tel/Fax: (12) 2123-4200  
[www.araya.com.br/armazem\\_estruturado.asp](http://www.araya.com.br/armazem_estruturado.asp)  
[vinigalpao@araya.com.br](mailto:vinigalpao@araya.com.br)



# Agenda

## Abril 2009

### Pós-Graduação com MBA

#### Logística de Operações Gerenciamento de Projetos

Período: Início em abril  
Local: São Paulo – SP  
Realização: Aceptiva  
Informações:  
www.ceptiva.com.br  
pos@ceptiva.com.br  
Fone: (11) 5037.7037

### MBA

#### Gerência de Sistemas Logísticos

Período: Início em abril  
Local: Curitiba – PR  
Realização: UFPR  
www.mbalogistica.com.br  
darli@ufpr.br  
Fone: (41) 3360.4367

### Seminários

#### 6º Seminário Internacional em Logística Agroindustrial

Período: 6 a 8 de abril  
Local: Piracicaba – SP  
Realização: ESALQ-LOG  
Informações:  
log.esalq.usp.br  
seminario@esalqlog.esalq.usp.br  
Fone: (19) 3429.4584

#### Agronegócio – Logística, Supply e Demand Chain

Período: 16 de abril  
Local: São Paulo – SP  
Realização:  
Ciclo Desenvolvimento  
Informações:  
www.portalsupplychain.com.br  
ciclo@ciclo.srv.br  
Fone: (11) 3862.0959

### Feiras

#### Intermodal South America

Período: 14 a 16 de abril  
Local: São Paulo – SP  
Realização: CMP  
Informações:  
www.intermodal.com.br  
intermodal@cmpi.com.br  
Fone: (11) 4689.1935

#### Embala Minas

Período: 14 a 16 de abril  
Local: Belo Horizonte – MG  
Realização: GreenField  
Informações:  
www.greenfield-brm.com  
Fone: (11) 3567.1890

### Missão Técnica

#### Missão Técnica Internacional de Logística – Europa

Período: 20 a 24 de abril  
Local: Holanda e Bélgica  
Realização: ILOS  
Informações:  
www.ilos.com.br  
reginab@ilos.com.br  
Fone: (21) 2132.8566

### Cursos

#### Gestão e Análise de Estoques

Período: 1 a 3 de abril  
Local: São Paulo – SP  
Realização: Setcesp  
Informações:  
www.setcesp.org.br  
treinamento@setcesp.org.br  
Fone: (11) 2632.1088

#### Logística Fiscal e Tributária

Período: 4 de abril  
Local: São Paulo – SP  
Realização: TigerLog  
Informações:  
www.tigerlog.com.br  
beatriz@tigerlog.com.br  
Fone: (11) 2694.1391

#### Noções de Inventário

Período: 6 de abril  
Local: São Paulo – SP  
Realização: Elimar Consultoria  
Informações:  
www.elimarconsult.com.br  
elimar@elimarconsult.com.br  
Fone: (11) 4797.2172

#### Logística – Ênfase em Meio Ambiente

Período: 9 de abril  
Local: São Paulo – SP  
Realização: Interlogis  
Informações:  
www.interlogis.com.br  
interlogis@interlogis.com.br  
Fone: (11) 3862.5670

#### Transporte Aéreo de Produtos Perigosos

Período: 13 a 16 de abril  
Local: São Paulo – SP  
Realização:  
Concepta DG Compliance  
Informações:  
www.concepta.com.br  
treinamento@concepta.com.br  
Fone: (11) 2602.1700

#### MOPP – Cargas Perigosas

Período: 13 a 17 de abril  
Local: Curitiba – PR  
Realização:  
Cone Sul Treinamentos em Trânsito e Transporte  
Informações:  
www.conesulmopp.com.br  
Fone: (41) 3039.0053

#### Armazéns Enxutos, Ultra Rápidos e Flexíveis Lean Warehouses

Período: 14 e 15 de abril  
Local: São Paulo – SP  
Realização: TigerLog  
Informações:  
www.tigerlog.com.br  
beatriz@tigerlog.com.br  
Fone: (11) 2694.1391

#### Gestão Estratégica de Compras e Suprimentos

Período: 16 de abril  
Local: Vitória – ES  
Realização: Ceteal  
Informações:  
www.ceteal.com  
secretaria@ceteal.com  
Fone: (11) 5581.7326

#### Logística Total

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

#### Gestão da Distribuição e dos Transportes

Período: 18 de abril  
Local: Recife – PE  
Realização: Focus Trigueiro  
Informações:  
www.focustrigueiro.com.br  
treinamento@focustrigueiro.com.br  
Fone: (81) 3432.7308

#### Movimentação e Armazenagem

Período: 24 e 25 de abril  
Local: São Paulo – SP  
Realização: ENASLOG  
Informações:  
www.enaslog.org.br  
enaslog@enaslog.org.br  
Fone: (11) 3668-5513

#### Avançado de Seguros Destinados ao TRC e Logística de Viagem Nacional

Período: 25 de abril  
Local: São Paulo – SP  
Realização: Setcesp  
Informações:  
www.setcesp.org.br  
treinamento@setcesp.org.br  
Fone: (11) 2632.1088

#### Gestão de Almoxarifado com 5S

Período: 25 de abril  
Local: Recife – PE  
Realização: Focus Trigueiro  
Informações:  
www.focustrigueiro.com.br  
treinamento@focustrigueiro.com.br  
Fone: (81) 3432.7308

#### Gestão de Armazenagem

Período: 27 de abril  
Local: Rio de Janeiro – RJ  
Realização: Ceteal  
Informações:  
www.ceteal.com  
secretaria@ceteal.com  
Fone: (11) 5581.7326

#### Supply Chain

Período: 28 de abril  
Local: São Paulo – SP  
Realização: Celex/Aceptiva  
Informações:  
www.celex.org.br  
celex@celex.org.br  
Fone: (11) 5067.7000

#### Técnicas na Utilização e Inspeção de Cabos de Aço

Período: 28 a 30 de abril  
Local: Belo Horizonte – MG  
Realização: TTE – Treinamento Técnico Especializado  
Informações:  
www.tte.com.br  
tte@tte.com.br  
Fone: (31) 3224.8171

Veja a agenda completa do ano de 2009 no portal  
[www.logweb.com.br](http://www.logweb.com.br)



# É SHOW EM ABRIL

É imperdível o **Show Logistics Intermodal**  
em abril na revista Logweb

Nesta edição merecerão destaque, ainda:

- Estruturas de armazenagem
- Segurança no transporte (armazenagem, manuseio e distribuição de cargas)
- Empilhadeiras Portuárias
- Rebocadores e Tratores Industriais
- Soluções de RFID
- Comércio Exterior - Suplly Chain
- Transporte Rodoviário (diferenças de leis entre países)
- Portos Secos/EADIS
- Setor Farmacêutico (guia de transportadores/operadores logísticos)

Você vai ver um verdadeiro show de logística.

**Entre neste show também.**



**Não é por acaso que temos 100% de satisfação de nossos clientes. Empilhadeiras HELI: a melhor relação custo-benefício.**

- Baixo custo de manutenção e reposição de peças
- Mais de 1700 itens de peças estocadas
- Postos de serviços em todo Brasil
- Top 10 ranking mundial
- Excelência no atendimento pós-venda
- Melhor custo-benefício



DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS  
**HELI**  
PARA TODO O BRASIL



VENDAS E LOCAÇÃO DE EMPILHADEIRAS



**Representantes EquiLift**

**São Paulo**  
Litoral:  
José Fassina & Filho  
(13) 3324-9573  
Cordéiroópolis e Região:  
AGF Empilhadeiras  
(19) 3546-5656  
Vale do Paraíba:  
Trytec do Vale  
(12) 3463-2885  
  
Santa Catarina  
Tropical Empilhadeiras  
(47) 3348-7379  
  
Paraná Litoral  
Tropical Empilhadeiras  
(41) 3423-2862

**Rio de Janeiro**  
Primer Lift-(21) 2263-7892  
  
**Minas Gerais**  
Silmáquinas-(31) 3492-2772  
  
**Mato Grosso do Sul**  
EquiLift-(19) 3305-5402  
  
**Mato Grosso**  
Track Center-(65) 3094-0000  
  
**Goiás**  
Dynamiq-(62) 3207-2817  
  
**Bahia**  
Primer Lift-(71) 3379-1031  
  
**Rondônia**  
3F Empilhadeiras  
(69) 3221-3079

**Pará**  
EquiLift-(19) 3305-5402  
  
**Rosário**  
EquiLift-(19) 3305-5402  
  
**Amazonas**  
EquiLift-(19) 3305-5402  
  
**Acre**  
EquiLift-(19) 3305-5402  
  
**Representante LFL Brasil**  
  
**Grande São Paulo Norte / Leste/ABCD**  
Arizon SP-(11) 2636-3560,  
(11) 2636-7486  
(11)8752-9116  
(11) 9560-7579  
sergio.quaglio@lfltrading.com.br

**Grande São Paulo Oeste/Sul**  
Tec Log Empilhadeiras  
(11) 4706-3796  
comercial@teclgoc.comercial.com.br  
  
**Ribeirão Preto**  
LFL Trading  
(11) 3236-3660, (11)2636-7486  
(11)8752-9116, (11)9560-7579  
sergio.quaglio@lfltrading.com.br  
  
**Rio Grande do Sul**  
Lagamac/Lageado  
(51) 3748-1685  
folhape@folhape-rs.com.br  
  
**Pontes Empilhadeiras**  
Uruguaiana-(55) 3411-4716  
gilberto19@best.comb.br

**Ribeirão Preto**  
LFL Trading  
(11) 2636-3560  
(11) 2636-7486  
(11) 8752-9116  
(11) 9560-7579  
sergio.quaglio@LFLtrading.com.br  
  
**Sul de Minas**  
Tecsul Vale-(35) 3473-0880  
tsvcomercial1@lfltrading.com.br  
  
**Espirito Santo**  
LFL Trading  
(11) 2636-3560,(11) 9560-7579  
(11) 8752,9116,(11) 9560-7579  
sergio.quaglio@lfltrading.com.br

**Paraná**  
Levecarga -(41) 3078-8755  
ruslan@levecarga.com.br  
  
**Nordeste**  
Entrepasto Comercial  
São Luis -(98) 3214-1919  
alpha@alphamaquinas.com.br  
  
**R.G Norte, Paraíba, Pernambuco**  
Sergipe, Alagoas  
(11) 2636-3560  
(11) 2636-7486  
(11) 8752-9116  
(11) 9560-7579  
sergio.qualio@lfltrading.com.br