

revista

Logweb

referência em logística

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

| www.logweb.com.br | edição nº88 | junho | 2009 |

Peculiaridades do transporte de alimentos e bebidas

**Supply Chain
Management**

Foto: Confenar

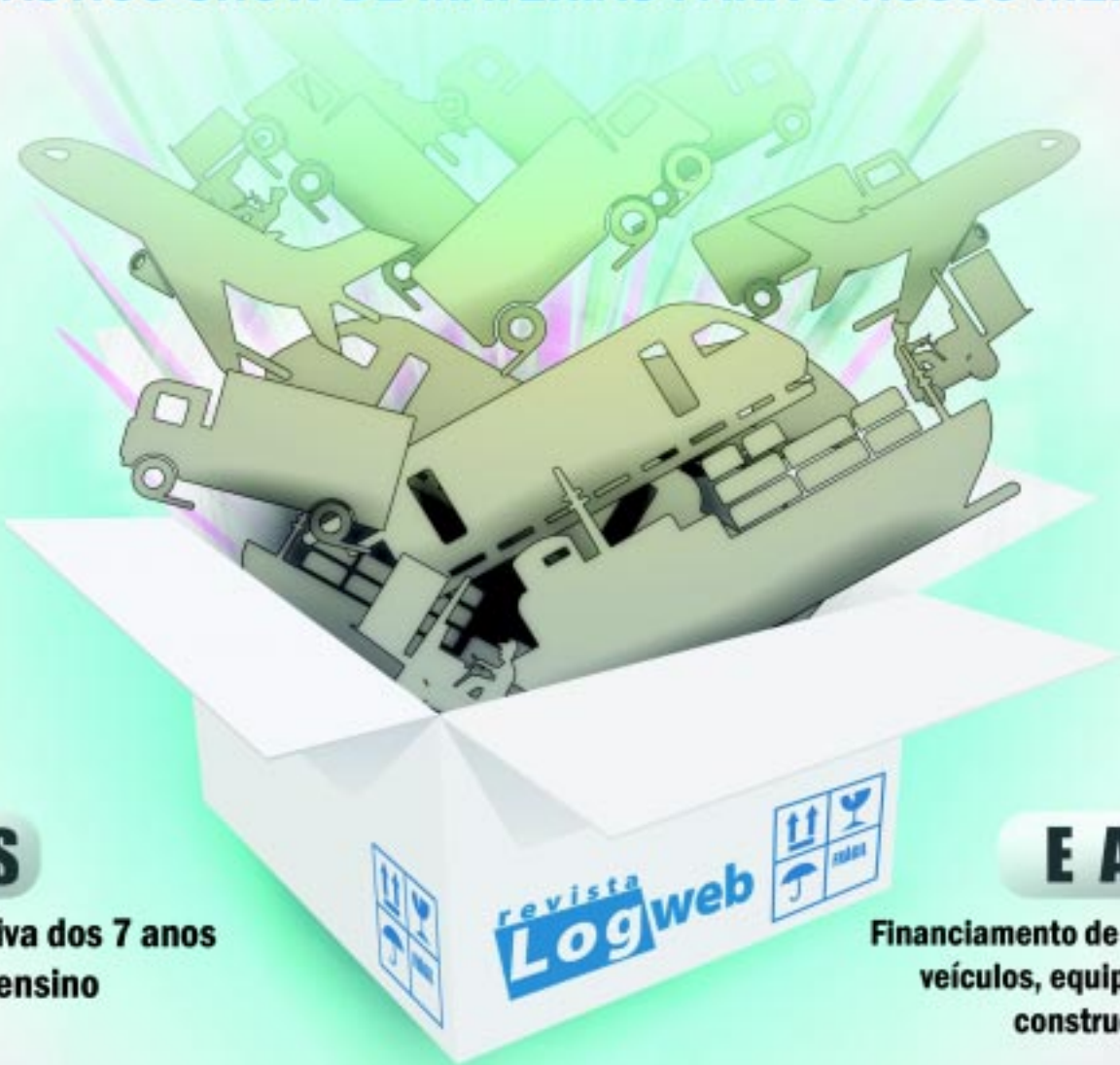


SHOW LOGISTICS: AQUI VAI TER DE TUDO

6ª edição do Especial Show Logistics

Em agosto vamos ter tudo sobre equipamentos, produtos e serviços para movimentação, armazenagem, transporte e logística.

UM FANTÁSTICO SHOW DE MATÉRIAS PARA O NOSSO MERCADO.



E MAIS

Retrospectiva dos 7 anos
na área de ensino

E AINDA

Financiamento de máquinas,
veículos, equipamentos e
construções (CDs)

Não fique fora deste SHOW.

Ele será uma verdadeira vitrine para o seu produto.

revista
Logweb

Rua dos Pinheiros, 240 - Cj. 12
Telefone (11) 3081-2772

Contato comercial: comercial@logweb.com.br
Acesse nosso site: www.logweb.com.br

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

Redação, Publicidade, Circulação e Administração:

Rua dos Pinheiros, 240 - conj. 12
05422-000 - São Paulo - SP
Fone/Fax: 11 3081.2772

Nextel: 11 7714.5379 ID: 15*7582

Redação:

Nextel: 11 7714.5381 ID: 15*7949

Comercial:

Nextel: 11 7714.5380 ID: 15*7583

Editor (MTB/SP 12068)

Wanderley Gonelli Gonçalves
jornalismo@logweb.com.br

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
jlammur@logweb.com.br

Administração/Finanças

Luís Cláudio R. Ferreira
luiz.claudio@logweb.com.br

Projeto Gráfico e Diagramação

Fátima Rosa Pereira

Representantes Comerciais:

Maria Zimmermann
Cel.: 11 9618.0107
maria@logweb.com.br

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

Paulo César Caraca
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

Alimentos e bebidas em destaque

Nesta edição, o nosso “guia de transportadoras e operadores logísticos” dá destaque aos setores de alimentos e bebidas.

Além da inclusão de informações de diversas empresas, há uma reportagem com uma associação das indústrias de alimentação e uma confederação das revendas de uma grande empresa fabricante de bebidas e das empresas de logística e distribuição, que analisam os problemas de seus respectivos setores, as soluções, os diferenciais logísticos nestas áreas e a logística reversa.

Também mereceu grande destaque nesta edição o assunto Supply Chain Management. Em uma ampla matéria, representantes de consultorias e de empresas desenvolvedoras de softwares para a área, além de outras instituições, analisam o papel do Supply Chain em um momento de crise, as suas vantagens competitivas, como a estrutura de custos logísticos impacta diretamente no SCM, quando implementar, o que considerar e quais os recursos necessários, como é feita a implementação em termos de sistema, os problemas na implementação, como são solucionados e os benefícios. Como se pode notar, trata-se de uma análise completa deste conjunto de estratégias que tem proporcionado ganhos significativos às empresas que o adotam.

Outros enfoques também nesta edição de junho: cintas para amarração e elevação de cargas, descarte de baterias tracionárias e intermodalidade no Brasil, com foco em contêineres e ferrovias. Todas estas ao lado de outras matérias e reportagens que bem demonstram o desempenho do setor de logística que, a despeito da crise econômica, tem se mostrado bastante ativo e “movimentado”, destacando fusões de empresas, investimentos, lucros significativos, etc.

*Lembramos aos que têm “sede” de conhecimento sobre o nosso setor que o portal **Logweb** é atualizado todos os dias e inclui as mais recentes notícias dos segmentos de logística, Supply Chain, multimodal, comércio exterior, movimentação, armazenagem, automação e embalagem. E artigos sobre os mais diversos assuntos ligados não somente aos setores citados, mas também ao gerenciamento das empresas e ao desenvolvimento profissional, além do programa “Logística em Foco”, que, feito para TV e inserido semanalmente no portal, também discute os mais interessantes assuntos.*



Wanderley Gonelli Gonçalves
Editor

Sumário

Entrevista

Antonio Wroblewski Filho comenta a infraestrutura de transportes no Brasil 6

Análise

Cenários econômicos para o setor de logística 8

Inauguração

Marcamp abre filial em Marília e a próxima será em Ribeirão Preto 10

Metais Sanitários

Docol inaugura CD em Joinville, SC 11

Empilhadeiras

Projetos e locação são os destaques da Safe. 12

Rodas e Rodízios

Schioppa incrementa importações 13

Cintas para amarração e elevação de cargas

Planejar, seguir as normas e inspecionar ... 14

Associação

ABEPL de cara nova: a meta é representar a logística em todo o Brasil 20

Mercado

Ciesp Jundiaí cria Célula de Logística 24

Alimentos & Bebidas

Transporte

As peculiaridades do transporte de alimentos e bebidas

Uma associação, no caso dos alimentos, e uma confederação, nas bebidas, analisam o que há de diferenciado na logística destes setores, as tecnologias usadas, o expertise exigido dos operadores logísticos e das transportadoras para atuar neste segmento e mais, muito mais. 28

Logística & Meio Ambiente

Análise

Baterias tracionárias: os cuidados no descarte 38

Multimodal

Intermodalidade

Com foco em contêineres e ferrovias, empresários discutem a intermodalidade no Brasil 42

Supply Chain Management

Quem planeja não teme, prospera 46

Parceria

LSI Logística e Expresso Mirassol firmam joint venture 54

Transporte

Brasil Projects atua com cargas especiais pesadas 56

Serviços Postais

Serviço e-box é o destaque da Mail Boxes Etc. no Brasil 56

Pesquisa

GVCelog realiza pesquisa com empresas brasileiras exportadoras 58

Transporte marítimo

Deficiências prejudicam logística no Brasil ... 60

Transporte

Sat Log cria PGR para atuar em portos e aeroportos 61

Notícias Rápidas

..... 7, 22, 27, 45, 54, 60

NEGÓCIO FECHADO 26

Agenda de eventos 62



Logismarket.ind.br, o ponto de encontro das empresas no Brasil

Uma solução completa, eficaz e flexível para buscar e promover produtos industriais

Entre em contato hoje mesmo e solicite o novo CD-ROM do Logismarket!

No Brasil
www.logismarket.ind.br/cd

... e em mais 14 países.

Consulte este CD-ROM se você...

Procura produtos industriais:

- Diretório digital de fácil instalação e com navegação simples e intuitiva.
- Permite realizar buscas sem estar conectado à internet.
- Contém toda a informação útil sobre o Logismarket.

Vende produtos industriais:

- Explica como incluir sua empresa no Logismarket e aumentar suas vendas.
- Detalha todos os produtos que o Logismarket põe a sua disposição.
- Contém nossos suportes comerciais no formato digital.



O Diretório Industrial

Contate-nos agora via:

Web
www.logismarket.ind.br

E-mail
info@logismarket.ind.br

Entrevista

Antonio Wrobleski Filho comenta a infraestrutura de transportes no Brasil

Que nesta área a situação de nosso país não é das melhores, todo mundo sabe. Agora, para abordar os aspectos técnicos deste cenário, bem como apontar o que está errado, o que falta ser feito e, sobretudo, quem pode melhorar a situação atual da infraestrutura de transportes brasileira, a *Logweb* conversou com o engenheiro Antonio Wrobleski Filho, consultor em logística com pós-graduação em Finanças e M.B.A. pela N.Y.U. e que tem grande experiência na indústria automotiva e no assunto infraestrutura de transportes, além de conhecimento sobre temas como macroeconomia e Mercosul.

Dentre outros aspectos, ele destaca a avançada idade média da frota brasileira de caminhões — 18 anos — e diz que a falta de infraestrutura penaliza a frota com custos mais altos de manutenção em decorrência do muito tempo de uso, um fator agravado ainda mais pelas más condições das nossas estradas. Infelizmente, nesse caso, o entrevistado acredita que o atual panorama não oferece espaço para otimismo, pois o setor que já sofre com falta de financiamento pode se complicar mais na crise, que atingiu justamente as operações financeiras, como a liberação de crédito.

Confira o que ele pensa sobre outros aspectos da defasada infraestrutura de transportes no país.

Logweb: Atualmente, quais são os principais gargalos presentes na infraestrutura de transportes brasileira?

De que maneira eles impactam ou podem impactar no desenvolvimento do país?

Wrobleski: No Brasil, os três maiores gargalos da infraestrutura de transportes são, em primeiro lugar, a falta de planejamento e cumprimento das dotações orçamentárias; em segundo, a política de suporte financeiro, que é inadequada ao setor; e, em terceiro, a falta de entendimento e priorização dos modais. Os impactos destes entraves são evidentes. Para percebê-los de forma clara, basta observar o caos que se tornou o trânsito nas grandes cidades brasileiras. E a tendência é piorar. Neste panorama, faz-se importante lembrar que, até outubro, quando a crise mostrou seus primeiros sinais, a cidade de São Paulo recebia quase mil veículos novos ao dia por um longo tempo e, independente de qualquer novo cenário econômico, eles continuarão a circular pelas mesmas ruas e estradas daqui a dois anos, quando a crise tiver passado.

Logweb: Quais são as necessidades mais urgentes para que os gargalos sejam solucionados ou, ao menos, aliviados?

Wrobleski: Priorização dos entraves mais urgentes a serem solucionados e financiamentos mais acessíveis. Além disso, não

se pode pensar em soluções para os entraves logísticos do Brasil sem falar na construção de anéis viários e na melhora da malha ferroviária. Por exemplo: tomando por base apenas o indicador logístico “tempo de trânsito”, que mede eficiência e custo, enquanto a velocidade média de um caminhão carregado de soja nos Estados Unidos é de 80 km/h, na região Sudeste do Brasil, onde se encontra a melhor malha viária do país, essa velocidade cai para 50 km/h — quase 40% inferior. Se no Sudeste o cenário é este, é possível termos uma dimensão do problema nas outras regiões, cuja infraestrutura de transporte é ainda mais deficitária.

Logweb: O que precisa ser feito no que tange a estradas e rodovias?

Wrobleski: No que diz respeito às estradas e rodovias brasileiras, é importante frisar que não basta privatizar. Há necessidade de se desafogar o trânsito e construir bolsões logísticos para melhorar a distribuição da produção brasileira.

Logweb: O que precisa ser feito referente ao transporte ferroviário?

Wrobleski: É necessário que o transporte ferroviário brasileiro seja repensado para se promover a interligação com

outros modais. Além disso, temos de entender as necessidades e oferecer opções à iniciativa privada, pois existe uma concentração absurda neste segmento.

Logweb: O que precisa ser feito em relação ao transporte aquaviário, incluindo portos, rios, etc.?

Wrobleski: No que tange ao transporte aquaviário, é necessário abrir totalmente este mercado à iniciativa privada e promover a vinda de grandes empresas internacionais, como, por exemplo, ocorre no Porto de Amsterdã, na Holanda.

Logweb: Para um país emergente, como o Brasil é visto lá fora, qual a importância de se ter uma infraestrutura de transportes em boas condições?

Wrobleski: O fato de se ter uma boa infraestrutura de transporte é condição primária de desenvolvimento sustentável, além de ser uma grande saída para atrairmos investimentos consistentes em todos os setores.

Logweb: É possível alavancar a infraestrutura de transportes no Brasil em quanto

tempo? De que forma isso pode ser feito e quem são os principais responsáveis por isso?

Wroblewski: É possível avançar priorizando investimentos para resolver os pontos mais críticos. Neste sentido, podemos mudar nosso perfil em 10 anos. A grande responsável sempre será a sociedade empresarial brasileira, em um trabalho conjunto com o governo.

Logweb: Qual o papel do PAC no que diz respeito ao assunto infraestrutura de transportes? Os investimentos anunciados pelo Programa nesta área vêm sendo cumpridos? Caso não, por quê?

Wroblewski: O PAC é de fundamental importância por ser a luz estratégica e de norte, mas as grandes dificuldades, talvez burocráticas, não o permitem decolar. Falta mais envolvimento da sociedade empresarial. Toda a sociedade deve pressionar as autoridades para agilizar a liberação dos investimentos. Embora não apareça de forma clara, a logística tem reflexo em toda a cadeia de composição dos preços, com impacto direto sobre a competitividade das empresas.

Logweb: Como é possível manter os investimentos mesmo em tempos de crise?

Wroblewski: Com priorização e redirecionamento. Vale lembrar que, sem desenvolvimento econômico, as próprias questões sociais acabam ficando relevadas a um segundo plano. Mesmo que a crise reduza o ritmo de crescimento do PIB brasileiro, que pode não chegar a 5%, algumas

indústrias podem deixar de crescer a uma taxa de 25% para crescer 10%, o que ainda é um índice positivo e faz aparecer a nossa carência de infraestrutura, principalmente de transporte, que se encontra no limite.

Logweb: O que pode acontecer no caso de os investimentos programados serem adiados ou até mesmo cancelados?

Wroblewski: Os investimentos do PAC não podem ser postergados. Caso isso ocorra, reinará o "caos", com estrangulamento nas malhas viárias, ferroviárias e de infraestrutura aeroportuárias. Para se ter uma idéia do cenário atual, uma situação próxima do ideal para a indústria nacional exigiria a aplicação de cerca de 5% do PIB na construção e duplicação de estradas, ampliação e modernização dos portos, etc. Porém, estes aportes não chegam a 1% do PIB e, deste 1%, apenas 10% foram liberados em função da burocracia governamental e outros entraves. Isso nos leva a questionar onde está o PAC e em que medida o crescimento do Brasil está sendo realmente acelerado.

Logweb: Como você projeta o cenário de infraestrutura de transportes no Brasil em curto, médio e longo prazos?

Wroblewski: Ao melhorar a infraestrutura de transporte e reduzir custos, há redução de preço do veículo ao consumidor, o que pode representar um excelente estímulo ao crescimento da indústria, com geração de divisas e consequente reflexo social com a criação e manutenção de empregos. Projeto o cenário com muita esperança na conscientização e entendimento das necessidades primárias de uma sociedade que almeja o bem-estar social e menor desigualdade. ●

Notícias Rápidas



Novo berço do TECONVI entra em operação

Parte das obras de expansão do TECONVI no Porto de Itajaí (Fone: 47 3341.8007), em Santa Catarina, o novo berço de atracação nomeado APMT1 entrou em operação em abril último. Esta primeira fase do APMT 1 possui 215 m de extensão. Quando totalmente concluído, terá 285 m e aumentará para 1.000 m a extensão de cais no porto itajaense. O berço recém-construído conta com a mesma estrutura e tecnologia empregada nos principais terminais portuários da APM Terminals no mundo e a partir do segundo semestre terá dois portêineres do tipo Post-Panamax (ship to shore - STS) operando. Quando finalizadas as obras de expansão, o TECONVI oferecerá um novo portão com três linhas de saída para caminhões e uma nova área para armazenagem com 744 tomadas para contêineres refrigerados, além de novos equipamentos.

Plataformas Niveladoras de Doca

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

20 ANOS

(11) 4789 3690
www.marksell.com.br
 MNS Equipamentos Hidráulicos LTDA.

SEU PRODUTO ONDE QUEM COMPRA VÊ



Logística em Foco

no Canal 25 da Net Jundiaí

Programa Inédito,
com entrevistas junto aos
principais executivos do setor,
todas as quintas-feiras,
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

Entre nesse programa!

Fale conosco:

PORTAL
Logweb

A multimídia a serviço da logística
www.logweb.com.br

Rua dos Pinheiros, 240 - conj. 12
05422-000 - São Paulo - SP
Fone/Fax: 11 3081.2772

Comercial: Nextel: 11 7714.5380 ID: 15*7583

Análise

Cenários econômicos para o setor de logística



Logística e educação: o grande capital é o humano. Investimentos financeiros não bastam". Esta é a frase utilizada por Helena Biasotto, diretora de Administração de Recursos de Terceiros da Banrisul Corretora (Fone: 51 3215.1264), para demonstrar que não adianta apenas ter recurso para investir, adquirir e crescer. Para ela, é preciso apostar nas pessoas, além de contar com um bom suporte financeiro.

Um exemplo disso é a Omnalink (Fone: 11 4196.1100), que no último ano, com a ajuda do fundo Pátria Investimentos, adquiriu quatro empresas concorrentes, passou por um processo de fusão com Teletrim e Graber e aumentou de 8 mil para mais de 200 mil veículos rastreados. Segundo o presidente da empresa, Cileneu Nunes, a etapa mais difícil em todo este período é o momento de esclarecer as mudanças aos funcionários e passar tranquilidade perante a nova situação.

"Não queríamos mais ser uma empresa média, pois não acredito que as empresas médias tenham futuro. Após as aquisições houve um ganho muito grande de sinergia, e o resultado já poder ser visto neste ano", comemora Nunes, que explica, ainda, que as aquisições foram feitas em parcelas, mas o processo macroeconômico surge muito rápido. "Conseguimos ter resultados tangíveis em curto prazo", revela.

Fernando Torres, diretor financeiro da AGV Logística (Fone: 19 3876.9000) – que adquiriu duas empresas em 2008 (entre elas a Delta Records), com auxílio de um aporte

financeiro da Equity International – compartilha da opinião do presidente da Omnalink, e afirma que não há mais espaço para ser pequeno. Na visão de Torres, o mercado logístico ainda é fragmentado, mas este quadro irá mudar.

Ele conta que a AGV sempre viu o mercado de capitais como um meio de atingir o objetivo de alavancar os negócios, e ressalta a importância de consultar especialistas nesta área, para não cometer equívocos. "É algo profissional, que não pode ser feito de maneira atabalhoada. O mercado financeiro brasileiro está muito saudável", enfatiza, respaldado por Helena, da Banrisul, que afirma que o processo de colocação de recursos não é algo tão simples quanto pode parecer.

Ainda destacando os cenários econômicos para o setor de logística, Helena informa que a combinação mercado interno em expansão, setor produtivo sofisticado e sistema financeiro sólido colocou o Brasil em 64º lugar entre os 134 países analisados pelo World Economic Fórum – WEF, no ano passado. "A perspectiva para a economia nacional é de um crescimento impulsionado pelo consumo interno, beneficiando transportes por cabotagem, ferroviário e rodoviário", prevê.

Para encerrar, a diretora da Banrisul revela que os principais entraves que se apresentam para o progresso são os tributos, a infraestrutura inadequada e a falta de profissionalização. "O grande gargalo na infraestrutura nacional é o transporte de cargas", destaca. ●

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.**



PRÊMIO
TOP Log MARCAS
LÍDERES
2008



LANÇAMENTO



FMX
Capacidade
de carga
de 1.0 a 2.5 Ton



EXV
Capacidade
de carga
de 1.0 a 1.2 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
comercial@stillbrasil.com.br**

AM- Empilharec (REP/SA): (92) 3663-4112/
Tracionária (SA): (92) 3625-3645
BA- Movilog (REP/SA): (71) 3394-1363 /
Tolentino (SA): (71) 3351-7611 / Eurolift (SA): (71) 8178-9930
CE/PI/MA- Eurotec (REP/SA): (85) 3402-6464
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- FFLógica (REP): (21) 3882-3943
RJ/CAPITAL- Evemam (SA): (21) 3882-3943
RJ/V. DO PARAIBA- Irmãos Martini (SA): (24) 3323-2885
DF- Moviminas (REP/SA): (61) 3356-3733
RS- Requipel (REP): (51) 3337-8577 /
Empilhasul (SA): (51) 3337-0310
SC/LESTE- Empitec (REP): (47) 3337-6340
SC/OESTE- Requipmaq (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
Logix (REP): (11) 2442-7631
Logismaq (REP): (11) 2408-4639
SP/INTERIOR- Marcamp (REP/SA): (19) 3772-3333
SP/V. DO PARAIBA- Movelev Vale (REP/SA): (12) 3655-1513
ARGENTINA- Allamaq Venturi S.A.: +54 (11) 4653-5714
URUGUAY- Logismaq - Setra S.A.: +598 (2) 201-0213
CHILE- Kreis S.A.: +56 (2) 854-5667
COLOMBIA- Logiscorp - Colombia S.A.: (571) 547-3801

Qualidade em movimento

Inauguração

Marcamp abre filial em Marília e a próxima será em Ribeirão Preto

Depois das cidades de Campinas – onde está localizada a matriz – e Hortolândia, ambas no interior de São Paulo, a Marcamp (Fone: 19 3772.3333), empresa voltada para o fornecimento de equipamentos de movimentação e armazenagem, acaba de inaugurar uma filial em Marília e projeta abrir, em julho próximo, outra em Ribeirão Preto, ambas também no interior paulista.

Pelo que conta Celino Luiz Tirloni, diretor comercial da empresa, a boa fase demonstrada pelos investimentos em novas filiais não está acontecendo ao acaso. Na contramão da maioria das empresas, o ano de 2008 foi espetacular para a Marcamp, assim como os três anos anteriores. “Nesse período, a Marcamp alcançou um crescimento muito significativo. Gera- mos novos empregos e temos hoje uma responsabilidade social que nos impulsiona a crescer cada vez mais”, orgulha-se.

Para ele, o bom momento pelo qual a Marcamp está passando pode ser resumido em uma frase: ela é uma empresa que movimenta materiais e informações. “Trabalhamos especialmente os aspectos técnicos de aplicação de cada sistema, com estudos voltados para a melhor aplicação das estruturas de armazenagem, das



Fachada da Marcamp Marília, inaugurada na primeira quinzena de maio último

empilhadeiras e transpaletadeiras, das portas e niveladoras de docas, da utilização de coletores de dados e identificação através dos códigos de barras e de todos os seus acessórios, integrando todo o sistema operacional”, justifica.

Sobre as novas unidades, Tirloni comenta que a Marcamp Marília, inaugurada na primeira quinzena do último mês de maio, conta inicialmente com seis profissionais, sendo que três deles atuam na área técnica para o atendimento pós-venda, dois são responsáveis pela área comercial e um pela administrativa. De acordo com ele, esta filial

irá atuar em toda a região noroeste do Estado de São Paulo e terá como objetivo principal diminuir o custo de pós-venda aos clientes daquela região, quer seja no aspecto direto de fornecimento de peças e serviços, como também na agilidade e rapidez de atendimento.

O diretor comercial explica que outra grande vantagem oferecida aos clientes da região por meio das novas instalações da Marcamp é a disponibilidade de equipamentos para a locação. “Até então, devido à grande distância, isso se tornava inviável. Porém, agora poderemos oferecer melhores condições de locações”, festeja.

A Marcamp Ribeirão Preto será inaugurada em julho deste ano com os mesmos propósitos da Marcamp Marília, cada uma atuando em suas respectivas regiões.

Seguindo o otimismo baseada pelos números positivos dos últimos anos, Tirloni acredita que para 2009, mesmo diante das dificuldades impostas pela crise financeira mundial, a Marcamp manterá seu ritmo de crescimento. “Estamos técnica e profissionalmente capacitados para novos desafios”, garante, lembrando que diante desta realidade a empresa incrementou mais produtos, como estantes, mezaninos, divisórias industriais, pontes rolantes, braços giratórios e carretas industriais, os quais não faziam parte da linha de equipamentos até o ano passado. “Tornamos-nos mais completos em termos de soluções que podemos apresentar aos nossos clientes”, afirma.

Destacando as duas novas filiais no interior de São Paulo, o diretor comercial acredita que a Marcamp passa a oferecer aos clientes de Marília, Ribeirão Preto e adjacências mais agilidade no atendimento e suporte pós-vendas, além de maior tranquilidade, pelo fato de a empresa estar mais próxima fisicamente. ●



A BASE FORT DA SUA LOGÍSTICA.

Consciência Ecológica e Crescimento Sustentável.



VENDA - LOCAÇÃO - REFORMA DE PALETES

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

Metais Sanitários

Docol inaugura CD em Joinville, SC

Para incrementar sua operação logística e de gestão no varejo nacional, onde atende a 36.000 lojas, e no mercado externo, onde atinge mais de 30 distribuidores, a Docol (Fone: 0800 474333), fabricante de metais sanitários, inaugurou um novo Centro de Distribuição anexo à planta de Joinville, SC.

Segundo Yendison da Silva Oliveira, gerente de logística da empresa, a meta em curto prazo é agilizar ainda mais o ciclo de pedido. Para garantir a otimização almejada, no local foi implantado o Sistema de Gerenciamento de Armazenagem (WMS).

Oliveira conta que a Docol trabalha com cinco parceiros logísticos para distribuição dos produtos em todo o Brasil e aponta que agregar quantidade, horário e entrega do produto em perfeitas condições significa um aumento estimado em 30% de produtividade. "Além de oferecer melhores condições ergonômicas e mais segurança aos operadores, o novo CD permite flexibilizar o atendimento de acordo com as condições do mercado e picos de estocagem. Por exemplo, agora é

possível realizar o carregamento de vários caminhões simultaneamente", explica.

Ele ressaltava que a Docol entende ser de fundamental importância o aprimoramento dos serviços logísticos voltados para distribuição física de produtos e destaca as melhorias efetuadas no novo CD. "Os avanços operacionais da logística consistem basicamente em aumento do pé-direito, localização do CD mais próximo da fábrica, instalação de telhas térmicas que reduzem o consumo de energia elétrica e construção de docas (plataformas móveis) específicas para cargas e outras para descargas funcionando simultaneamente", comenta.

Ainda de acordo com o gerente de logística, o projeto visa a reduzir o desperdício de materiais, tempo e estoque. Para isso, segue o princípio de LEAN, que objetiva o aumento da velocidade de atendimento dos pedidos e reduz a movimentação de materiais.

Com uma área interna de 4.000 m², mais espaço de manobra e pátio, o local recebeu investimento de R\$ 4 milhões. "Foram 18 meses desenvolvendo o projeto logístico – dimensionamento, capacidade, distribuição dos itens no CD, projeto do WMS, movimentação dos materiais, recebimento, estocagem – e mais 12 meses para o projeto civil (execução)", conta Oliveira.

Ele revela que a ampliação da área vem solucionar, principalmente, a lotação de espaço que o CD apresentava. "Em termos de estrutura física havia limitações de pé-direito, área de circulação e carregamento com eficiência comprometida pela ausência das plataformas móveis", aponta. "Com a criação do novo CD, a capacidade de armazenamento dobrou para mais de 900 toneladas e a produtividade cresceu em 30%", comemora.

Guilherme Bertani, diretor comercial, afirma que este investimento é um dos resultados da política comercial da Docol, que nos últimos anos vem priorizando o desenvolvimento de parcerias sólidas com as redes de varejo e a modernização da estrutura logística. "Assim, seremos mais competitivos e os revendedores, por sua vez, também poderão responder mais rapidamente à demanda dos consumidores", projeta. ●



Foto: André Kopsch

A empresa investiu R\$ 4 milhões no novo CD em Joinville, SC

ENGESYSTEMS

Rua Anapólia, 141 • Cordovil • Rio de Janeiro • RJ • CEP: 21215-440
e-mail: comercial@engesystems.com.br • www.engesystems.com.br

Telefax: 55 21 3457.9000

ENGESYSTEMS, desde 1980 fabricando equipamentos para movimentação e armazenagem.

- Instalações próprias com 15.600 m².
- Máquinas de conformação contínua automática para produção de perfis até 12 mts sem emenda.
- Estufas lineares para polimerização eficaz no processo de pintura eletrostática à pó.
- Programa de cálculo estrutural elaborado por engenheiros calculistas da Fundação COPPETEC/UFRJ.

Estrutura Porta-Pallets, Divisórias, Alamedados e Protetores



Protetores



Engate da Estrutura Porta-Pallets

Protetor de Coluna e montante



Contentores de Chapa Corrugada e de Tela



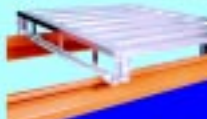
Racks Desmontáveis



Display Box e Box Pallet



Contentor de Colunas Removíveis



Pallet de Aço Hermético



Sistema de Gestão de Qualidade certificado conforme a Norma ISO 9001:2008



Áreas Interligadas



Galpões Desmontáveis



Vãos livres de 10 a 50m



Projetos Especiais

Tel.:(11) 2462-4622

www.nautikacoberturas.com.br

Empilhadeiras

Projetos e locação são os destaques da Safe

Atuando com locação, venda e assistência técnica no mercado de empilhadeiras desde 1993, a Safe Empilhadeiras (Fone: 11 4584.1171) tem procurado não se ater apenas a estes serviços, e aposta muito em diferenciais na área de locação, bem como no desenvolvimento de soluções e projetos especiais para movimentação de materiais.

Adelmo Luiz Moriconi, diretor da empresa, sediada em Jundiaí, SP, explica que de alguns anos pra cá a Safe vem se aprimorando por meio de investimentos em tecnologia, equipamentos, sistemas de controle e mão de obra qualificada. "Agora estamos criando um departamento comercial para estar na rua, mais próximo ao cliente. Isso porque não oferecemos só os serviços tradicionais no mercado, mas também adequamos soluções especiais e diferenciadas", argumenta. Para elucidar que os investimentos vêm gerando bons frutos, o diretor da Safe revela que a média de crescimento da empresa nos últimos anos foi de 15 a 20%, com um suporte muito grande da área de locação.

Um dos principais focos da empresa – a locação de empilhadeiras GLPs, elétricas retráteis, patoladas, trilaterais e pantográficas, selecionadores de pedidos e transpaletas elétricas, de diversas marcas, novas e seminovas – conta com uma novidade que, segundo Moriconi, é um grande diferencial de mercado: "o que se vê por aí são contratos de aluguel muito extensos, de dois e três anos. Na Safe, além de contratos longos, nós também possibilitamos que o cliente realize locações mensais, semanais e, até mesmo, diárias", destaca. Tudo depende da necessidade do contratante.

Outro diferencial apontado pelo diretor da Safe é o desenvolvimento de peças e equipamentos para projetos especiais. "Prestamos consultoria para o desenvolvimento de soluções e resolução de problemas com equipamentos específicos. Temos técnicos que vão até os clientes e sugerem as adaptações que devem ser feitas para adequar as máquinas às necessidades", comenta.

Outro serviço oferecido pela Safe é a reforma de equipamentos, que visa a melhorar a relação custo-benefício de equipamentos antigos, dando uma sobrevida a eles, permitindo que a compra de máquinas novas seja postergada. Ainda, para os contratos de manu-



A empresa faz adaptações em equipamentos, adequando-os às necessidades dos clientes

tenção preventiva ou corretiva, a empresa dispõe de carros-oficina equipados com peças de reposição e ferramentas.

No estoque de peças, a Safe conta com mais de 5.000 itens de reposição, tanto originais como de fabricação própria. E por falar em fabricação própria, além de peças, a empresa também produz equipamentos, como as paletas elétricas com operador embarcado ou não, que possuem mastro panorâmico, ampla visão da carga movimentada e são projetadas para paletes abertos padrão PBR, podendo atuar em corredores estreitos. "Para as máquinas de fabricação própria, a Safe possibilita que os interessados façam aquisições via BNDES e Finame, em até 36 vezes", ressalta Moriconi.

Expectativas

Para o diretor da empresa, 2009 é um ano de cautela e preparação. Ele acredita que como tudo na vida é passageiro, a crise também será. "Por isso, temos que estar preparados para a retomada do mercado. Em momento algum deixamos de fazer o que estava programado anteriormente e continuamos apostando na evolução de equipamentos, já que é um momento de se criar alternativas", opina. "Estamos desenvolvendo alguns equipamentos que serão lançados no ano que vem", informa.

No setor de locação, as expectativas são muito positivas, porque a Safe entende que no atual cenário econômico o mercado tende a locar mais equipamentos, considerando que a logística acaba sendo uma das áreas que recebem muita atenção, pois possibilita redução de custos e ganho de produtividade. ●

Rodas e Rodízios

Schioppa incrementa importações

Considerada a maior fabricante de rodas e rodízios da América do Sul, a Schioppa (Fone: 11 2065.5250) – que completa 59 anos em agosto próximo – tem incrementado as suas exportações para todos os países do continente, contando com um profissional exclusivo para atender este mercado.

“Também somos fortes nos Estados Unidos, onde temos, há oito anos, um distribuidor, a Schioppa North America, que possui um CD em Michigan e distribui os nossos produtos para outros distribuidores menores”, conta Mario Schioppa Neto, gerente de marketing internacional da empresa. Ele informa, ainda, que a empresa também estabeleceu uma nova parceira para a venda dos produtos por catálogo, atingindo países como México, Canadá e China, e as perspectivas de aumento das vendas para os Estados Unidos são de 50%.

Mario também diz que a empresa tem penetração no mercado europeu – Portugal, França, Espanha, Itália e Holanda, por exemplo – através de distribuidores. “Como também participamos, há dois anos, da Arab Healt, feira sobre o setor hospitalar que se realiza em Dubai, temos distribuidores no Irã e no Kuwait, além de clientes no Egito e na Índia. Como estamos focados no Oriente Médio, podemos distribuir nossos produtos também para a Ásia”, lembra.

Crise?

Como se pode notar, a crise econômica que afeta o mundo não parece ter chegado à empresa. “Pelo contrário, tivemos um primeiro trimestre melhor que o de 2008. Tivemos aumento de vendas de 25%, em razão da alta do dólar e de novos clientes conquistados nos Estados Unidos. Se a crise continuar, acreditamos que vamos voltar aos padrões de 2008. O que percebemos é que o pessoal está receoso da situação, não fazendo estoques e só



Mario: “tivemos um primeiro trimestre melhor que o de 2008”

compra quando têm uma colocação de pedidos. De uma forma geral, o mercado começou a comprar mais em cima da hora, por necessidade, para atender aos pedidos, com entrega para ‘ontem’. Esperamos um aumento de vendas de 20% em 2009”, explica o gerente de marketing internacional, destacando que o diferencial da empresa é a rapidez no atendimento.

Quanto às metas da Schioppa, Mario explica que a primeira é contar com novos distribuidores, para se tornar forte no mundo.

Também faz parte das metas a criação de outras centrais de distribuição. “A produção das rodas e rodízios continuaria no Brasil – afinal, confiamos na matéria-prima, na mão de obra e nos fornecedores locais – e nestas centrais poderíamos fazer algumas montagens. Ou seja, teríamos um centro de distribuição próprio, com equipe de vendas própria e para a montagem das rodas e rodízios de acordo com o mercado. Afinal, já somos conhecidos em muitos lugares como uma das três maiores empresas do setor no mundo”, destaca ele, lembrando que as exportações representam certa de 10% do faturamento da empresa e que a meta é atingir 30%.

Mario também lembra que a Schioppa está pronta para iniciar a construção da nova fábrica, em Caieiras, São Paulo. Afinal, já tem o projeto e um terreno de 25.000 m², dos quais 12.000 m² serão ocupados pela fábrica. Finalizando, o gerente de marketing internacional fala sobre a tecnologia utilizada pela empresa. “Temos um departamento de ferramentaria que costumamos chamar de ‘a cereja do bolo’. Ali são desenvolvimentos projetos e produtos com base em software próprio e ferramental adequado. O grande diferencial é que também fabricamos os moldes e as ferramentas para produzir as rodas e os rodízios, diferentemente das outras empresas, que terceirizam esta operação. Ou seja, podemos desenvolver o que os nossos clientes pedirem. E também fabricamos os equipamentos necessários para a automatização da nossa linha de produção”, completa. ●

Racks especiais, sob medida para sua necessidade.



Rack para bobinas



Pallets em aço



Protetor de montantes super reforçado compatível com todas as marcas de Porta-Pallets.



Compramos, vendemos, locamos e reformamos estruturas de armazenagem novas e usadas.

Televendas: 11 2943-1531
11 2943-0827

www.mevisametal.com.br
vendas@mevisametal.com.br
Rua Sampaio Sato, 274 - São Paulo - SP

Cintas para amarração e elevação de cargas

Planejar, seguir as normas e inspecionar

Este é o caminho da segurança, não só com relação a cintas, mas também em diferentes segmentos quando se fala em evitar acidentes. Afinal, prevenir é sempre a melhor opção. E, nas operações de elevação e amarração de cargas, os problemas podem ser de grande impacto se estas ações não forem levadas a sério.

Dando continuidade ao assunto segurança, abordado na edição passada com relação às estruturas de armazenagem, este número da revista *Logweb* apresenta os cuidados que envolvem a escolha e a aplicação de cintas e acessórios para amarração e elevação de cargas.

Planejamento

As cintas planas para elevar ou amarrar demonstram ser o meio mais indicado para minimizar os riscos relacionados ao transporte de cargas perigosas e instáveis — desde que os envolvidos estejam bem treinados e aptos a amarrar e elevar as cargas da forma correta. “Mais de 90% dos acidentes com cintas são causados por mau uso e operadores mal treinados. Portanto, é imprescindível eliminar riscos através de conscientização e treinamentos”, salienta André



Conscientização e treinamentos eliminam riscos no manuseio



Mais de 90% dos acidentes com cintas são causados por mau uso e operadores mal treinados

Lavinias D'Angelo, gerente comercial da Fixoflex Manufaturados Têxteis (Fone: 11 3208.5511).

Todo dispositivo, seja de elevação ou amarração, deve estar totalmente identificado com suas características, tipo, capacidade de carga e fabricante visíveis. Já no caso de utilização de guindastes, pontes rolantes e talhas, deve-se atentar para as inspeções específicas destes equipamentos para garantir a segurança e evitar imprevistos.

“Os projetos devem ser avaliados por um profissional com vasto conhecimento, e a prevenção se inicia na conscientização dos envolvidos”, assinala Ednaldo Silva, assistente técnico da Tecnotextil Indústria e Comércio de Cintas (Fone: 13 3229.6100).

Com relação à carga, convém conhecer suas dimensões, ângulos envoltivos, peso,

pontos de ancoragem e local apropriado para conectar os equipamentos de içamento e amarração para não danificá-la. Estes pontos de conexão (olhais) devem ter resistência suficiente e ser adequados para realizar a tarefa com segurança, além de estarem identificados com sua capacidade de carga.

“Atenção especial com as peças que possuem embalagens frágeis. Os locais devem estar devidamente sinalizados e os envolvidos devidamente preparados para desempenhar estas funções, lembrando que para todo tipo de equipamento existem normas técnicas de fabricação, utilização com segurança e inspeção”, lembra o engenheiro Fernando Fuertes, diretor executivo da Amarração Serviços de Publicidade e Consultoria Técnica em Cargas (Fone: 11 4221.5288), administradora do portal

amarraçãodecargas.com.br, e atuante em treinamentos e consultoria para elevação e amarração de cargas.

Outras ações importantes são analisar o ambiente e verificar contatos com superfícies ásperas e/ou cortantes (requer proteção específica).

Também é preciso atentar-se para a utilização de cintas certificadas, conforme normas estrangeiras e a NBR 15637-1 da ABNT — Associação Brasileira de Normas Técnicas. Ela determina os requisitos essenciais para projeto, fabricação e verificação para cintas planas utilizadas na elevação de cargas, assegurando que situações de risco sejam minimizadas ao máximo.

As cintas e acessórios têm uma margem de segurança chamada de Fator de Segurança (FS), que é a quantidade mínima de vezes que um componente deve resistir acima de sua Carga Máxima de Trabalho. O Fator de Segurança adotado no Brasil em cintas de elevação de cargas planas e tubulares é 7:1, nos conjuntos de cintas (com acessórios metálicos) é 4:1 e nas cintas de amarração de cargas, é 2:1.

É importantíssima a observação da etiqueta na utilização das cintas, para que as diferentes formas de utilização e suas capacidades sejam encontradas. Agregado a isso, a norma brasileira adotou o código de cores, com cada uma se referindo a uma capacidade de carga nominal. Acima de 10 toneladas, as cintas são todas laranjas, para destacar a necessidade de maior atenção e cuidado na operação.

Fuertes, da Amarração de Cargas, destaca que o atendimento destas normas está diretamente relacionado com uma grande parte da segurança na aplicação. Outra parcela da segurança será desempenhada pelo usuário dos equipamentos, assim como a manutenção e inspeção destes equipamentos. Mas somente a existência de normas técnicas não resolve o problema, na opinião do profissional. "Por exemplo, existem normas técnicas da ABNT para a fabricação de cordas para usos gerais. Quais fabricantes seguem esta norma? Somente vemos cordas recicladas amarrando cargas!", diz.

Com relação aos demais equipamentos de amarração (cintas, cabos de aço e correntes) considera que se corre o mesmo risco. "O mercado pressiona os fabricantes para reduzir preços e estes reduzem muitas vezes a resistência dos equipamentos. A durabilidade é extremamente baixa e é muito comum vermos



Qualidade e segurança devem prevalecer em todos os segmentos

casos onde há rupturas constantes e perda da carga".

Para Fuertes, algumas regras funcionam quando passam a ser obrigatórias. "Talvez algumas normas técnicas tenham de ser incluídas em portarias federais para que sejam seguidas".

Finalizando este tópico, também importante para a segurança é utilizar os devidos

protetores em cargas com cantos vivos, tendo o cuidado durante a operação de evitar trancos (choques) nas cintas ao elevar e abaixar as cargas, observar a forma de utilização e a capacidade proporcional à mesma. As cargas devem ser unitizadas e amarradas de forma segura para o armazenamento e transporte.

Onde começa a segurança

Ao construir produtos direcionados à movimentação de cargas, o fabricante deve utilizar as normas técnicas, que determinam: conceitos e definições, especificações de construção do próprio produto, métodos de ensaios e procedimentos da forma correta e incorreta de usar o produto, além de oferecer aos clientes informação de utilização, inspeção, conservação e armazenagem.

Entretanto, conforme salienta Silva, da Tecnotextil, o mercado ainda adquire produtos pensando em preços, e não na segurança. "Preços têm suas consequências. Qualidade e segurança devem prevalecer em todos os segmentos", expõe.

Ele lembra, ainda, que ao obter um produto fora de Norma, a empresa adquirente assume a responsabilidade em caso de acidentes. "Não se deve adquirir

**Design ergonômico,
produtividade, durabilidade e confiabilidade.
Isso é a CLARK !**



A Clark está presente em todo o mundo. São 100 países e em 6 continentes com mais de 300 distribuidores e 500 pontos de atendimento. Com 50 anos de atuação no Brasil, tem uma rede consolidada de distribuidores, com 30 pontos de atendimento em todo o território nacional. A satisfação dos clientes é sempre uma preocupação para a Clark, além do suporte a políticas que demonstram, hoje, o cuidado com o nosso planeta. A nossa meta é ver um mundo mais verde amanhã.

Conheça nossos distribuidores: www.clarkempilhadeiras.com.br

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

ALPHAQUIP - Grande São
Paulo, Osasco e Barueri
11 4198.8855

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

DAPONTE - PE, RN, PB e AL
81 3387.0265
83 3232.4840

FORRAQUINAS - CE e PI
85 3474.3819

LINCKE - PR - SC - RS
51 2125.3030
41 3332.3636
44 3232.3636
47 3483.6060

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

TECNOESTE - MT e MS
67 3841.2688
65 3818.1330

TRACBEL - MG, ES e RJ
31-2104.1801
27 2123.9800 / 34 2181.7556
35 3214.1800 / 21 3481.7576

TRATORIAS - PA, AP e MA
91 3342.4400
98 3246.1799

TRATORMASTER - BA e SE
71 3291.7200



CLARK
THE FORKLIFT



Situações de perigo na amarração de cargas

Local	Perigo
Carga (Produtos unitizados ou a granel)	Amarração de carga com maior possibilidade de deslizamento em função do material e sua superfície. Amarração insuficiente ou forma incorreta, acarretando deslizamento durante a movimentação. Má distribuição do peso da carga amarrada durante a movimentação.
Veículo (Transporte rodoviário)	Tombamento da carga. Frenagem. Os pontos de fixação na carroceria não suportam os pontos de amarração. Cantos vivos e rebarbas cortando as fitas durante a movimentação.
Equipamento de amarração	Equipamentos inadequados ao trabalho. Pontos de amarração insuficientes. Problemas funcionais dos meios de tensão durante operação. O equipamento não atende na sua totalidade ao peso previsto. O Fator de Segurança não é respeitado pelo fornecedor das cintas ou não é utilizado pelo usuário.
Usuário	Desconhecimento total ou parcial da funcionalidade dos equipamentos. As normas apresentadas na etiqueta do produto não são respeitadas. Fator de Segurança desprezado. Falta de conhecimento na aquisição do produto.

Fonte: Movetrans/Fitacabo

produtos de origem duvidosa, que não tenham a identificação do fabricante”.

Também toca no assunto de preço Ligia Guerra, diretora da Movetrans/Fitacabo (Fone: 11 3573.4500) e professora de armazenagem e movimentação de carga da Fatec e da Faculdade Anchieta, em São Paulo, SP. Segundo ela, o fabricante deve orientar devidamente seus distribuidores, mas quando a empresa se depara com o mercado buscando soluções econômicas, que geram riscos para pessoas e cargas, a situação se agrava. “Isso porque segurança implica em custos adicionais e nem sempre o cliente está disposto a investir neste setor, porém, ao longo de uma operação, a segurança aplicada em sua máxima traz resultados mais compensatórios do que aqueles que decidem por situações de curto prazo com economia aparente”, declara.

De fato, segundo Fuertes, da Amarração de Cargas, existem no mercado empresas que não fazem a mínima questão de adquirir materiais certificados e

que estejam em conformidade com normas técnicas, visando apenas ao menor custo. “Na amarração de cargas é comum vermos muitas suposições de que nada vai ocorrer e as pessoas subestimarem as forças físicas que agem em curvas, acelerações e frenagens, culminando em acidentes”, assinala.

Ele diz, ainda, que existem equipamentos em circulação que não possuem qualquer tipo de identificação e encontram-se em péssimo estado de conservação – vide as estatísticas de acidentes.

Fuertes acrescenta que há portarias do Contran para o transporte rodoviário de produtos siderúrgicos, toras de madeira e blocos de rocha. “Além destas portarias obrigatórias, deve-se seguir normas técnicas de cálculo das tensões que estão em fase final de aprovação na ABNT e utilizar os equipamentos disponíveis (cintas têxteis, cabos de aço, correntes e acessórios) respeitando suas cargas de trabalho e um cronograma de inspeção, e, também,

adquiri-los em conformidade com as normas da ABNT”, expõe.

Segundo o profissional, a maioria dos veículos de transporte não possui pontos de amarração adequados, o que oferece um grande risco de acidentes.

Amarração

O Brasil tem um enorme prejuízo anual com mortes por acidentes com cargas mal amarradas, mal transportadas e tombadas, lembra D’Angelo, da Fixoflex. “Cansamos de ver todos os dias nas ruas cargas pendendo para os lados e caminhões em péssimas condições. A norma brasileira de cintas de amarração de cargas, que está sendo elaborada na ABNT, trará uma luz para esse setor, que já tem no Contran uma resolução (293) obrigando o uso de cintas de amarração de carga de 100 mm de largura para a amarração de bobinas e material siderúrgico, o que mostra a eficiência do material nesses casos”, declara.

Quanto à amarração, Ligia,

da Movetrans/Fitacabo, diz que a empresa, ao estudar as situações de perigo na carga, no tipo de transporte, no equipamento utilizado e no usuário, redefine novos critérios, a fim de eliminar os riscos eminentes do processo, colocando estes pontos em discussão com a equipe técnica.

O deslocamento de carga ou partes da carga através de amarração imprópria ou produtos sem especificação técnica acarreta um risco direto ou indireto à vida de pessoas, animais ou mercadorias no veículo. Assim, a compra e utilização de material correto é essencial.

Sobre como os usuários podem ser informados quanto às especificações corretas na aquisição deste produto, os entrevistados declaram que é necessário consultar um fabricante de cintas ou técnico especializado para indicação da quantidade e distribuição correta de cintas de amarração de cargas.

Cliente e fabricante devem desenvolver juntos um produto

adequado à operação e aos equipamentos utilizados. Também é importante sempre que modificar a operação ou os equipamentos consultar o técnico e as questões de adaptação do produto existente para o novo procedimento.

Para Silva, da Tecnotextil um dos problemas do setor é interpretativo: "veja bem. No que se refere a cargas perigosas (legislação própria), toda movimentação de carga é perigosa, não apenas de produtos tóxicos, inflamáveis e corrosivos. Se começarmos a ter uma cultura de segurança, voltada exclusivamente para usuários e terceiros, poderemos ter resultados expressivos na redução de acidentes", declara.

Ainda segundo ele, a amarração de cargas infelizmente vive de mitos: "motoristas que preferem amarrar a carga na ripa do caminhão, porque se tiver algum inconveniente perde a carga, e não o caminhão", exemplifica.

Segurança é fundamental

Embora a Norma Brasileira traga um código de cores, é fundamental avaliar uma série de outros quesitos, pois nem sempre a coloração é suficiente para garantir a segurança da movimentação e amarração da carga e não atenua o risco de acidentes. Alguns requisitos são fundamentais para garantir a utilização correta da cinta:

- Disponibilidade de instrução e treinamento;
- Não exceder as especificações técnicas;
- Se a cinta corresponde ao que foi solicitada no pedido;
- Não sobrecarregar o sistema ou equipamento de elevação;
- Verificar o balanceamento da carga;
- Nunca utilizar cintas avariadas ou reaproveitadas;
- As cintas devem ser protegidas de bordas cortantes, abrasão e fricção;

A etiqueta de rotulagem das cintas deve trazer informações mínimas, tais como a carga máxima de trabalho (CMT), em elevação vertical, cesto e força, a composição da cinta, o comprimento nominal, o nome do fabricante, o símbolo, a marca registrada ou outra identificação sem ambiguidade, o código de fabricação, costurado internamente, o número e o ano desta norma, entre outros vários requisitos que devem ser observados na norma brasileira em vigência.

Outro ponto fundamental para que a cinta seja utilizada com a máxima segurança é a inspeção do equipamento, que deve ser feita periodicamente antes e depois da utilização das cintas. A inspeção também deve ser feita em todos os acessórios e equipamentos que são utilizados junto com a cinta.

Usuário

O usuário deve estar capacitado para trabalhar com cintas planas na amarração e elevação de carga, primeiramente, em função da troca de cordas e cabos de aço por um método que requer outras habilidades no manuseio. Porém, em alguns casos, o usuário está inapto por desconhecimento da funcionalidade, o que acarreta em descarte do equipamento ao cortá-lo ou dar nós nas cintas planas. É o que expõe Ligia, da Movetrans/Fitacabo.

Segundo ela, o usuário deve conhecer o tensionador e sua forma de aplicação, bem como ter conhecimentos do assunto e experiência prática para conduzir uma inspeção e avaliação dos dispositivos durante o trajeto, pois a cinta plana pode sofrer um alongamento natural pelas intempéries.

Outros fatores são importantes, como reconhecer a cinta



baterias

tracionárias



Aplicações:

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

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

Com tecnologia **EnerSys**

Fabricação própria



IRONCLAD

Distribuidor autorizado:

HAWKER

FIAMM

EV • GOLF CART

General Battery

ENERSYSTEM DO BRASIL LTDA.

Rua da Lagoa, 175 - Cumbica
CEP: 07232-152 - Guarulhos - SP
Tel.: (11) 2412-7522 / Fax: (11) 2481-4019
E-mail: vendas.tracao@br.enersystem.com

www.enersystem.com

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

O que compromete a segurança

- Aquisição de produtos de origem duvidosa e não certificados;
- Cintas com cortes superiores a 10% de sua largura;
- Falta de identificação e rastreabilidade;
- Falta de inspeção e identificação dos equipamentos;
- Falta de treinamento dos profissionais que utilizam os equipamentos;
- Fazer "mão amiga";
- Fazer solda próxima da cinta (respingo);
- Má armazenagem;
- Operar com material fora do ponto de equilíbrio;
- Operar com nós em cintas, sinais de abrasividade e ataque por produtos químicos;
- Trancos ou freadas bruscas de guinchos, talhas e pontes rolantes.



A norma
brasileira
de cintas
trará uma
luz para o
setor

plana pela etiqueta, sendo azul para cintas em poliéster (PES), verde para cintas de poliamida (PA) e marrom para cintas de polipropileno (PP), bem como as orientações nelas contidas.

O usuário pode avaliar as cintas planas para amarração e elevação de cargas para identificar e tomar ações corretivas que eliminem condições inseguras de trabalho fazendo vistorias periódicas antes e depois da utilização, verificando danos e cortes causados na operação.

Também é necessário obediência ao tempo e condições de uso. O descarte deve ser feito após um número "x" de uso, nunca se deve ultrapassá-lo.

Silva, da Tecnotextil, acrescenta que, de acordo com as normativas, pelo menos uma vez por ano todos os dispositivos devem ser avaliados por um profissional qualificado (seja funcionário da empresa ou contratado). Também é recomendável que a inspeção seja reduzida em caso de utilização das cintas em turnos (uso frequente). "Os acidentes ou incidentes



Fuertes, da Amarração:
há empresas que não
fazem questão de adquirir
materiais certificados

ocorrem por falta de inspeções periódicas nos dispositivos", frisa.

A grande questão neste assunto, de acordo com Fuertes, da Amarração de Cargas, é que em uma grande quantidade de indústrias e empresas de transporte simplesmente este conceito de inspeção não existe. "Utiliza-se os equipamentos até sua total exaustão e falha, sendo que muitas vezes isto ocorre durante a utilização, causando acidentes". ●

A combustão ou elétricas, a Linde tem o equipamento que você precisa.

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.

Assistência Técnica em todo o território nacional!

**A Linde
tem um mundo
de soluções para
a movimentação
de sua carga**

C&M Designers

Solicite a visita de um de nossos representantes:

Assistência Técnica em todo o território nacional!

AM/Manaus - Rollis: (92) 3624-2531
BA/Camaçari - All Parts: (71) 3082-1148
CE/Fortaleza - Vertical: (85) 3295-4755/1174
ES/Serra - Empilhavix: (27) 3318-1776
GO/Goiânia - Emp. Santana: (62) 3297-3001
MG/Belo Horizonte - Retec: (31) 3372-5955

PR/Curitiba - Remocarga: (41) 3284-3238/3284-6992
PE/Recife - Agemar: (81) 4009-7070
RJ/Rio de Janeiro - Fimatec: (21) 3284-7000/7001/7002
RS/Campo Bom - Retro: (51) 3598-2010/3598-2268
SC/Jaraguá do Sul - RAC Equipamentos: (47) 3371-8141
SP/Interior - JM Empilhadeiras: (14) 3262-1130/3264-8823
SOS: (19) 3543-7777

Empicamp: (19) 3246-2290
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 comercial@linde-mh.com.br

Associação

ABEPL de cara nova: a meta é representar a logística em todo o Brasil

Inúmeras novidades. É o que promete para 2009 a ABEPL – Associação Brasileira de Empresas e Profissionais de Logística que, fundada em 2006, em Jundiaí, SP, a partir da ideia de oferecer ao segmento logístico uma entidade que o representasse, agora já começa a arriscar seus voos mais altos desde então.

Aristides Forte Júnior, vice-presidente da Associação, afirma que o pacote de mudanças programadas para este ano é “um divisor de águas não só na história da entidade, mas também da logística no Brasil”.

Uma das principais novidades é que a ABEPL acaba de ganhar um braço na capital do Estado e as atividades estão sendo iniciadas em junho. Valéria Lima, executiva da Logweb Editora, é a diretora da filial, a qual conta com a gerência de Fabia Helena Pereira, que deixou o departamento de Marketing da Logweb para iniciar a nova empreitada. “Este desafio surge em um momento excelente. Com nossa experiência poderemos fomentar muitos negócios na Grande São Paulo”, declara Fabia.

Valéria, por sua vez, comenta que desde sua fundação, em 2006, a entidade tem feito um belo trabalho em Jundiaí e nas cidades da região, e afirma que espera fazer o mesmo em São Paulo. “Pretendemos que a Associação tenha um formato bem profissional”, destaca. “É uma grande responsabilidade, mas podemos colaborar para o crescimento da ABEPL”, endossa.

Forte Júnior destaca que este é o início do processo de regionalização da Associação do Estado de São Paulo e acredita que Valéria está dando um passo pioneiro. “Nada acontece por acaso. É preciso ter iniciativas e



Da esquerda para a direita: Forte Júnior, Fábica Helena e Valéria apresentam as novidades

a Valéria tem uma história de empreendedorismo na Logweb. Será uma convergência de capacidades em prol da logística no país”, garante. É importante destacar que a Valéria estará usando a sua experiência profissional na ABEPL, e que a Logweb não terá nenhum vínculo com a Associação, mantendo a sua independência – característica que marca a empresa desde a sua fundação. A ligação é somente de parceria, como já vem ocorrendo desde a fundação da entidade.

Outra novidade é a meta da Associação, que espera atingir a marca de 50.000 associados em janeiro de 2010, através do projeto denominado “Campanha Associativista – ABEPL 50.000”. Ainda, até março do ano que vem, a projeção é de 100.000 associados.

Para isso, o presidente Luciano Rocha conta que a diretoria aprovou a criação do “Associado Participante”, para permitir e facilitar – sem ônus – o envolvimento de profissionais, estudantes e empresas de qualquer segmento, para que se

envolvam e participem das ações da ABEPL. “Estamos convencidos de que este é um passo pioneiro, tanto para o setor, quanto para o processo associativista: o de oferecer a participação do associado sem qualquer ônus e a oportunidade de se engajar em nossa luta para defender, promover e divulgar o setor”, comemora.

Ele diz, ainda, que o apoio de empresas e do poder público é importantíssimo para a ABEPL, que tem um papel fundamental em um setor que cresce 12% ao ano e já representa 15% do PIB nacional. “Temos consciência de nosso papel diante da indústria. Iremos promover relacionamentos para aumento de networking, acesso irrestrito ao portal da Associação, além de prestar assessoria jurídica gratuita”, informa.

De acordo com Rocha, a ABEPL pretende incentivar a participação das empresas em fóruns, viagens técnicas e cursos de capacitação, entre outros eventos. “Há também o projeto de ‘Compras Corporativas’, para facilitar o processo de compras

dos associados; e a rede gratuita de benefícios para os colaboradores e suas famílias”, complementa.

Benefícios

As principais estratégias da GSN – Gestão e Suporte para Negócios, grande parceira da ABEPL nesse processo de mudanças, giram torno de divulgar a marca ABEPL para o público interessado nos assuntos de logística; aumentar o número de associados; fidelizar os associados; criar oportunidades de negócio para parceiros e mantenedores; gerar experiências inovadoras e criativas ao associado; e, de maneira resumida, se fazer presente na vida do associado. Segundo o presidente da GSN, Igor Furniel, a proposta não é oferecer benefícios sem sentido, mas que tenham uma estratégia por trás.

O benefício inicial programado para o associado é o kit de boas vindas, composto por uma senha de acesso ao portal, manual de usuário, adesivo, insígnia e cartão de crédito ou débito personalizado. “Vamos criar também uma revista exclusiva e bimestral, que será utilizada como ferramenta de comunicação e divulgação, disponibilizando espaço para empresas e associados”, informa Furniel.



Rocha: passo pioneiro para o setor e o processo associativista

Você sabe por que a BYG Transequip
faz uma **BYG** diferença no seu negócio?

Porque a BYG é...

BYG

BYG DESEMPENHO

BYG GARANTIA

BYG NEGÓCIO

Este ano, a BYG Transequip completa 30 anos e estende esta comemoração aos seus clientes e parceiros, com lançamentos acessíveis nas linhas Evolution e Compact. Entre em contato e conheça nossa ampla linha de equipamentos e suas especificações, pois aqui na BYG você SEMPRE vai encontrar um BYG negócio para sua necessidade.

LINHA COMPACT



Soluções em movimentação de cargas *e locação*

www.byg.com.br

Matriz: Cajamar - SP
Telefax: +55 (11) 3583-1312
byg@byg.com.br

Filial NE: Recife - PE - Brasil
Telefax: +55 (81) 3462-3452
filial.ne@byg.com.br



Rua F nº 30

Benefícios que estarão disponíveis a partir de agosto de 2009

- ➔ Expansão da rede de credenciados, oferecendo descontos e outros diferenciais;
- ➔ Loja virtual ABEPL (canetas, agendas, camisetas, etc.);
- ➔ Cursos no exterior;
- ➔ Cursos de línguas;
- ➔ Cursos e palestras de atualização profissional;
- ➔ Cursos online (solução e-learning): a GSN já está desenvolvendo alguns cursos encomendados pela ABEPL;
- ➔ Programa CONCIERGE: assessoria para lazer, viagens, necessidades simples do dia-a-dia, compras especiais, momentos especiais;
- ➔ Parcerias com contadores, advogados, assessorias, consultorias, etc.;
- ➔ Plataforma online para certificação ISO 9000, algo inédito que será iniciado com a ABEPL e enfoca as pequenas empresas que não têm condição de implantar um sistema de certificação de qualidade.

A educação recebe atenção especial

O presidente da ABEPL anuncia a criação de um curso de pós-graduação em Gestão de Pessoas, o qual objetiva aprimorar a habilidade humana de empresários e gestores. "A pós é reconhecida pelo MEC e dividida em 32 módulos, num total de 360 horas", revela o coordenador do curso, professor Luiz Carlos Garcia. "Fomos atrás de um aprimoramento do conhecimento para os profissionais de logística, especialmente aqueles que estão no comando das empresas", complementa Forte Júnior, da ABEPL.

Segundo Garcia, o curso é fruto de uma parceria entre a GSN, a Alubrat – Associação Luso-Brasileira de Transpessoal (detentora dos direitos autorais) e a Faculdade Campos Elíseos. "O projeto foi desenvolvido por professores da Unicamp, empresários, consultores e a faculdade Campos Elíseos. Já foi testado em Campinas, SP, São Paulo, SP, Belo Horizonte, MG, Fortaleza, CE, e Belém, PA", acrescenta, lembrando que o curso é voltado para alunos de qualquer graduação, especialmente pessoas que exerçam cargos de gestão.

O objetivo da pós-graduação em Gestão de Pessoas é formar profissionais comprometidos com a ética, oferecer especialização de cunho teórico-prático e possibilitar o autodesenvolvimento, transmitindo novas tecnologias de gestão e potencializando a criação. "Não é um curso

técnico. É voltado para a habilidade humana", destaca o professor.

Ele conta que os responsáveis por ministrar as aulas são profissionais com larga experiência em gestão, como empresários, professores da Unicamp, da Alubrat e dois professores internacionais, sempre mantendo o foco em pessoas e liderança estratégica. Ainda sem locais definidos, as aulas devem ter início em agosto próximo. Segundo Forte Júnior, haverá uma turma em Jundiaí e outra em São Paulo.

De acordo com o vice-presidente da ABEPL, outras novidades estão por vir na área da educação. "Há um projeto para 2010 que prevê uma pós em Gestão de Logística e a Associação está inserida num processo que visa a criação de uma faculdade exclusivamente voltada à logística. "Ela está sendo desenvolvida como um Centro de Excelência e, também, como uma plataforma de ensino à distância", diz.

Apoio internacional

O cônsul dos Estados Unidos, Miguel Hernández, e Rodrigo Mota, especialista em desenvolvimento de negócios do Consulado norte-americano, estiveram presentes ao evento de lançamento das novidades e comentaram a importância da associação e as novas perspectivas. "Vamos trabalhar junto da entidade para fomentar relações comerciais em logística entre Brasil e Estados Unidos",

afirmou Hernández. "O governo norte-americano quer ajudar as associações locais porque o Brasil tem uma economia muito forte", acrescentou Mota, na ocasião.

Para Valéria, estas palavras soam como música, já que a responsável pela ABEPL na capital paulista acredita que iniciar uma associação em São Paulo não é nada simples. "Por isso, é extremamente importante o apoio do Consulado para a realização de feiras, eventos, visitas técnicas de empresas brasileiras aos Estados Unidos e, também, de empresas norte-americanas ao Brasil", afirmou.

Já o vice-prefeito de Jundiaí, Luiz Fernando Machado, se mostrou receptivo a ideia da cidade receber investimentos internacionais, especialmente por parte dos Estados Unidos. "Em virtude da infraestrutura e das ótimas condições logísticas de Jundiaí é muito importante que a ABEPL fomente investimentos nessa área. Esse tipo de contato é importante para capacitação em estrutura e mão de obra e nos deixa muito felizes", encerrou.

Em contato com o cônsul, o vice-prefeito de Jundiaí colocou a cidade como candidata a visitar feiras e participar de eventos técnicos para conhecer autoridades norte-americanas. Ainda, ele não deixou de ressaltar a importância da ABEPL para a cidade. "A Associação tem atuado como uma facilitadora para investimentos em logística na cidade." ●

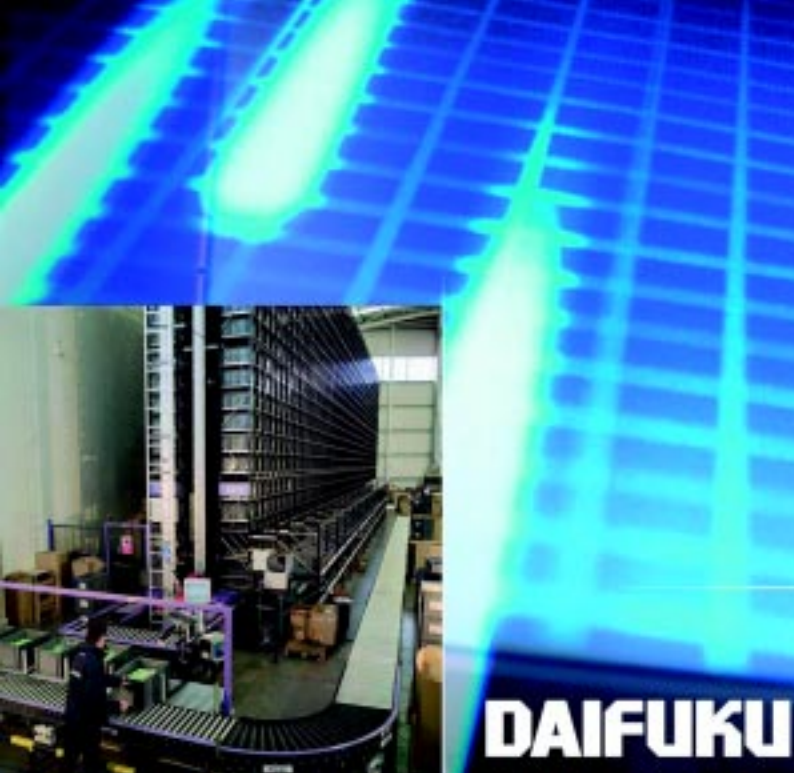
Notícias Rápidas

Tamid oferece sistema para compras no varejo

A Tamid (Fone: 11 3675.0501) traz um sistema bastante interessante para compras no varejo. Com ele, o varejista pode disponibilizar apenas uma unidade de cada produto, o que possibilita que a loja ocupe um espaço reduzido e descarta a necessidade de se ter um estoque no local. "O cliente faz as compras com o leitor automático, faz o pagamento e aguarda que sejam entregues", explica o representante da Tamid, David Léo Eisencraft. "Dessa forma, é possível que o varejista tenha, por exemplo, a loja em um bairro nobre e o estoque em outro local. Ele não precisa ter mais de uma unidade de cada produto no local, pois as compras do cliente serão entregues em domicílio", aponta.

Autoload Brasil lança software para logística

A Autoload Brasil (Fone: 41 3015.7688) anuncia o lançamento do software para logística Autoload Pro!. Com foco em planejamento e otimização de cargas, é uma ferramenta de paletização e planejamento de cargas em 3D para diversos tipos de embalagem: caixas, tambores, cilindros, carretéis, engradados, racks, paletes, caminhões, contêineres aéreos e marítimos. "Obedecendo a complexas regras de carga, determina com precisão a quantidade de veículos necessária para efetuar um carregamento ótimo, tanto em peso como em volume, otimizando o processo entre 10 e 20% em bases gerais. Seus objetivos são: automatizar o processo de planejamento e carga de paletes e veículos; melhorar a eficiência no empilhamento e manuseio de cargas, minimizando as avarias em trânsito; aumentar o peso e volume de utilização dos veículos, reduzindo custos de transporte; e aumentar a eficiência das entregas, com cargas bem planejadas", explica Simone Vieira, da equipe Autoload Brasil.



DAIFUKU



SOLUÇÕES AUTOMÁTICAS DE ARMAZENAGEM, MOVIMENTAÇÃO E PREPARAÇÃO DE PEDIDOS

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

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

 **ULMA**

HANDLING SYSTEMS



Com uma linha completa de produtos especiais para logística e armazenagem, a Estrutezza busca sempre o melhor para seus clientes. Essa parceria de sucesso, se resume em uma palavra: produtividade.



Fazemos **mais**
para você
fazer **melhor.**

EM PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO
ISO 9001:2008

Qualidade
e tecnologia
em sistemas logísticos.



**Solicite nossos
catálogos ou agende uma visita.**

Rod. Anhanguera, km 224,5
Porto Ferreira - SP
Cx. Postal 142

PABX (19) 3589-3400
estrutezza@estrutezza.com.br
www.estrutezza.com.br

Mercado

Ciesp Jundiaí cria Célula de Logística

Aconteceu no dia 27 de maio último o lançamento oficial da Célula de Logística do Ciesp Jundiaí (Fone: 11 4815.7941), na própria entidade. A nova Célula – que faz parte do departamento de Comércio Exterior do Ciesp Jundiaí – é coordenada pelo empresário atuante na área, Gilson Pichioli.

O lançamento ocorreu durante confraternização pelo dia da Indústria, que contou com a presença de David Neeleman, presidente da Azul Linhas Aéreas Brasileiras. O executivo, que já se destacou no setor de transporte aéreo dos Estados Unidos e Canadá e que foi responsável por várias inovações na indústria de aviação, como a invenção do bilhete eletrônico e da TV ao vivo a bordo de suas aeronaves, fez uma palestra sobre seu espírito empreendedor, e o que o levou a fundar recentemente no Brasil, em meio a uma crise econômica, a Azul Linhas Aéreas Brasileiras, cuja base operacional é o aeroporto de Viracopos, em Campinas, SP.

O evento contou com a presença de 300 pessoas, incluindo representantes de diversos segmentos empresariais, bem como de autoridades públicas locais e das cidades pertencentes ao Ciesp Jundiaí.

Objetivos

O objetivo da Célula de Logística é prestar aos associados assessoria e suporte em questões técnicas e políticas em logística, de abrangência individual ou coletiva. E, ainda, organizar seminários, palestras e encontros, propiciando a troca de ideias e formulação de propostas sobre temas de grande importância para a maior competitividade das empresas.

“Os objetivos também são assessorar a diretoria da entidade na articulação política junto aos órgãos públicos em defesa dos interesses das empresas e da região de representação”, afirma Maurício Reisky, diretor de Comex do Ciesp Jundiaí, destacando os motivos que levaram à criação da Célula de Logística: a crescente demanda das empresas da região, associadas ou não ao Ciesp, pela criação de uma célula onde possam ser debatidos assuntos ligados à logística, em



Reisky e Pichioli: a Célula prestará assessoria e suporte aos associados

especial a infraestrutura de atendimento.

Sobre os benefícios para o associado, Reisky cita: participar de seminários, palestras, encontros para troca de ideias e formulação de propostas sobre temas de relevância e extrema importância para maior competitividade do seu negócio; participar, através do Ciesp, de câmaras, conselhos, comissões e audiências públicas, que tratem de forma permanente e/ou pontual os temas que afetam preços, qualidade ou marcos regulatórios; identificação, por parte da entidade, das situações críticas que podem afetar a competitividade das indústrias, atuando de forma preventiva e orientativa; e dispor sobre mapa logístico da região (infraestrutura, empresas, setores, etc.).

Pólo logístico

Pichioli salienta que Jundiaí é considerada atualmente um pólo logístico. “É uma região rica, com um parque industrial diversificado e um forte apelo para o comércio exterior, além do mercado interno”, diz.

Ele também destaca que as 11 cidades que fazem parte da região de abrangência do Ciesp Jundiaí – Cabreúva, Cajamar, Campo Limpo Paulista, Itatiba, Itupeva, Jarinú, Jundiaí, Louveira, Morungaba, Várzea Paulista e Vinhedo – possuem uma infraestrutura completa, com acesso às melhores rodovias e ferrovias, proximidade ao aeroporto de Viracopos, fácil acesso ao porto de Santos e uma unidade da receita federal instalada na cidade. “Sem infraestrutura, não temos por onde circular as mercadorias, e a região conta com isso”, complementa. ●



SAFE
EMPILHADEIRAS
VENDAS - LOCAÇÃO - MANUTENÇÃO

Empilhando Soluções e Tecnologia



Projetos Especiais • Manutenção • Locação • Vendas

100%
NACIONAL
16 ANOS
NO MERCADO

CARTÃO BNDES
EM ATÉ 36 MESES
PARA PAGAR.

(11) 4584-1171 / 4584-7471

Jundiaí - SP

www.safeempilhadeiras.com.br

NEGÓCIO FECHADO



DHL EXPRESS E ONEWORLD YELLOW PAGES CRIAM PORTAL DHL MUNDO PME

No portal DHL Mundo PME (www.dhl-mundopme.com), fruto da parceria entre a DHL Express (Fone: 11 0800 771 3451) e a OneWorld Yellow Pages, as PMEs – Pequenas e Médias Empresas podem ampliar seus negócios para além das fronteiras nacionais, tendo acesso a informações essenciais para promovê-los, podendo obter novos fornecedores ou criar oportunidades de vendas on-line. O site oferece um catálogo de contatos mundial com aproximadamente 110 mil produtos e serviços de 180 países. “As PMEs movimentam cerca de US\$ 15 milhões em média, por ano no Brasil, e são extremamente promissoras. Por isso lançamos o portal DHL Mundo PME em dezembro de 2008, para explorar esse mercado em franco crescimento e para conectar empresas que buscam ampliar seus negócios na rede”, afirma Joakim Thrane, presidente da DHL Express. De acordo com as empresas, o portal DHL Mundo PME é plataforma integrada que estuda os 35 maiores mercados do mundo e respectivas situações alfandegárias, orientações sobre embalagens, taxas internacionais e outras dicas para oferecer otimização em processos e melhor referência em preços aos clientes. A ferramenta apresenta cobertura total no Brasil, México, Argentina e Canadá, Colômbia, Venezuela, Panamá e Costa Rica desde dezembro de 2008. Ao longo de 2009 alcançará Guatemala, Chile, Equador e Caribe (abril/2009); e Peru, Bolívia, Uruguai e Paraguai (junho/2009).

AGR-RODASUL FECHA CONTRATO COM ARACRUZ CELULOSE



Com uma equipe de 13 profissionais, a AGR-Rodasul (Fone: 51 3041.2000) irá realizar o transporte de insumos de celulose e produto acabado da Aracruz Celulose (Fone: 11 3301.4111), fazendo abastecimento para unidades – in-house. A AGR, com sede em Cachoeirinha, RS, revela que, mesmo em tempo de crise, pretende continuar crescendo.

NEGÓCIO FECHADO

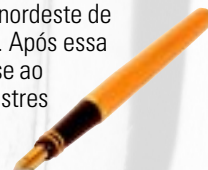
3M COMPRA IMPRESSORAS MARKEM-IMAJE

A empresa já tinha duas codificadoras 5200 da Markem-Imaje (Fone: 11 3305.9455) instaladas em sua linha de produção, e agora conta com mais uma para back-up. Na 3M (Fone: 0800 0132333), o equipamento é responsável pela impressão de informações relativas à data de fabricação, lote e o logo da 3M nas caixas que acondicionam máscaras de proteção, fabricadas na unidade industrial de Sumaré, SP. Dentre outras características, a codificadora 5200 oferece a possibilidade de impressão de códigos de barras 100% legíveis por varredura; impressão de imagens sem excessos ou falhas; área de impressão de 65 x 1200 mm; velocidade de impressão de 178 mm/min; capacidade de substituição do suprimento sem interrupção da produção; além de admitir até dois cabeçotes de impressão por sistema.



INDRA É RESPONSÁVEL POR PROJETOS DE TI NO SUL DO PAÍS

Após assumir, em conjunto com a Esteio (Fone: 41 3271.6000), o projeto de implantação de sistemas de pedágio em três importantes trechos de uma rodovia do sul do país e a instalação de sistemas de gestão do tráfego inteligente de uma delas, a Indra (Fone: 11 3815.2910), empresa de TI, marca presença no mercado de tráfego terrestre brasileiro. Ainda, as empresas desenharão e colocarão em funcionamento um sistema de gestão de tráfego metropolitano em Curitiba, PR. De acordo com as empresas, o custo global dos contratos supera os 10 milhões de Euros. “A Indra desenvolve e implanta soluções integradas para gestão e controle de tráfego, sistemas de controle de túneis e sistemas de pedágio. Contamos com numerosas referências nesta área, tanto na Espanha como nos Estados Unidos, na China, em Portugal, na Irlanda, em Montenegro, Israel, no Brasil, México e Chile, entre outros. Atualmente em Curitiba, um grupo de aproximadamente 35 profissionais se dedica à adaptação dos equipamentos para este projeto, instalação e colocação em funcionamento”, conta Eduardo Bonet, diretor de transporte rodoviário e marítimo da Indra. A empresa entrou no mercado brasileiro com a implantação dos sistemas de gestão de tráfego para rodovias do nordeste de São Paulo, que começaram a funcionar em 2005. Após essa experiência, a companhia conseguiu incorporar-se ao projeto de modernização de infraestruturas terrestres em que está envolvido o Governo brasileiro.



Notícias

Rápidas



Paletrans inicia exportação de empilhadeiras retráteis para a Europa

Em parceria com a Pramac, empresa italiana fabricante de geradores e produtos para a movimentação de materiais, a Paletrans (Fone: 16 3951.9999) deu início ao projeto de exportação de máquinas retráteis para o mercado europeu. O primeiro contêiner saiu do país no dia 30 de abril com seis empilhadeiras (modelo PR20) e onze torres de alturas variadas – das seis empilhadeiras exportadas, uma já está vendida para o cliente final. As outras irão para filiais da Pramac na Europa. “É um negócio muito expressivo. Se conseguirmos atingir 1% do mercado europeu, que é de oito a dez vezes maior que o nosso, poderemos dobrar a produção”, explica o diretor de operações da Paletrans, Antonio Augusto Zuccolotto. Para atender às normas técnicas do mercado europeu, algumas modificações foram realizadas na PR20 – que tem capacidade de carga de 2.000 kg e elevação de até 11.600 mm. “Fizemos alterações na parte elétrica e no modo de extração da bateria, que passou a ser vertical. Além disso, o painel de comando ganhou um controle eletrônico de operação, feito por *finger tips* no lugar de alavancas mecânicas”, explica Zuccolotto. De acordo com o diretor de operações, a máquina já sai da fábrica customizada, com cor e etiqueta específicas da Pramac.

A Marca da Confiança

AMARRAÇÃO, ELEVAÇÃO E FIXAÇÃO DE CARGAS

MoveTrans made

PolifiTEMA

FITACABO

Colmeia Fixa 50 e 100mm

Fitas de 25 a 100 mm de largura

TR
GJ
GR
GG
GA
GP

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

OXICATALIZADOR

DE ESFERAS SUBSTITUÍVEIS

Para empilhadeira

Aço Inoxidável

Diesel

GLP

GNV

Gasolina

Fácil instalação

Semelhante ao silencioso

Acompanha pirômetro

Redução de Nox por SCR com Uréia

Melhor tecnologia Platina/Paládio
Reduz CO e HC

www.nil.com.br
vendas@nil.com.br
VENDAS: (11) 3641-6472

TECNOLOGIA AMBIENTAL

Transporte

As peculiaridades do transporte de alimentos e bebidas

Uma associação, no caso dos alimentos, e uma confederação, nas bebidas, analisam o que há de diferenciado na logística destes setores, as tecnologias usadas, o expertise exigido dos operadores logísticos e das transportadoras para atuar neste segmento e mais, muito mais.

Transporte dos alimentos e das bebidas. Este é o destaque desta edição.

No caso dos alimentos, participam Orlando Gaeta, coordenador da Comissão de Logística da ABIA – Associação Brasileira das Indústrias de Alimentação (Fone: 11 3030.1369), e Amílcar Lacerda, gerente do Departamento de Planejamento da mesma Associação (Fone: 11 3030.1353), além de Ives Uliana, diretor de Operações & Supply Chain da Martin-Brower (Fone: 11 3687.2790).

O setor de bebidas é representado por Nino Feoli Anele, gerente geral da Confenar – Confederação Nacional das Revendas AmBev e das Empresas de Logística da Distribuição (Fone: 11 5505.2521).

Alimentos

Com relação à questão dos maiores problemas logísticos enfrentados no setor de atuação da ABIA, os representantes alegam que o setor é bastante complexo. Compreende o mercado interno e a exportação, além de cargas congeladas, refrigeradas e secas.

“Por sermos um país do tamanho de um continente e cerca de 70% do nosso transporte ainda ser rodoviário, a qualidade das rodovias é fundamental para uma boa logística. Um grande desafio é a excelência na entrega, uma vez que contempla desde o pequeno varejista e operadores foodservice até grandes indústrias. A malha viária ainda é precária. Há elevados custos de pedágios, combustíveis e dificuldades para a renovação



Um dos desafios é ter que atender às demandas pontuais de eventos e feriados



Lacerda, da ABIA: as grandes cidades estão adotando sistemas de entrega noturna

das frotas. A insegurança nas estradas e as questões tributárias acabam minando potenciais ganhos de soluções logísticas por agregarem custos às operações”, lamenta Gaeta.

As soluções para estes problemas, ainda segundo os representantes da ABIA, envolvem, normalmente, criatividade e talento dos profissionais, que são bastante treinados para crises e para a busca de soluções alternativas. “Além disso, o trabalho desenvolvido junto às associações de classe concentra esforços e imprime um grau de profissionalismo maior à busca de resultados efetivos. Alguns investimentos



Uliana, da Martin-Brower: a logística dos alimentos exige segurança e qualidade



Gaeta, da ABIA:
a malha viária ainda é
precária e há elevados
custos de pedágios

públicos e privados começam a contribuir para a melhoria, mesmo que timidamente, além, é claro, de uma economia mais estável. Por outro lado, as grandes cidades estão adotando sistema de entrega noturna, o que demanda tempo para adaptação e análises profundas do quadro de segurança alimentar", completa, por sua vez, Lacerda.

A propósito das atividades da Associação visando contornar estes problemas, é destacado que os profissionais ligados ao setor se reúnem mensalmente há vários anos através da CL – Comissão de Logística da ABIA, analisando e discutindo temas pertinentes, atuando junto a órgãos públicos, visando alcançar objetivos menos impositivos e mais melhorias de qualidade na normatização do setor de transporte, armazenamento e movimentação de alimentos e bebidas. O treinamento e a qualificação dos profissionais é também foco deste comitê.

Diferenciais

É Uliana quem aponta o que há de diferenciado na logística dos alimentos, em relação à de outros produtos/segmentos. "A logística de alimentos é bastante diferenciada, pois exige

um atrativo composto de segurança e qualidade dos alimentos, frequência de entrega, tempo de respostas por ciclo de vida e shelf life dos produtos. Em especial, podemos destacar a distribuição segmentada e a qualidade e segurança e manuseio e transporte, por exemplo, controle da cadeia de frio."

Outro detalhe do setor é o uso de inúmeras tecnologias: WMS, sistemas alternativos de picking, rastreadores e gerenciadores de frota, portais de pedido via WED, EDI e ECR, entre outras ferramentas que agilizam o processo de resposta aos clientes e melhoram a qualidade das informações obtidas dos processos logísticos, com as quais os profissionais da área vão tomar decisões e melhorar processos. "Em suma, as empresas utilizam-se de ferramentas de assimilação de pedidos, de roteirização e de todo trabalho voltado à coleta

para segmentação", explicam os representantes da ABIA.

E aproveitam para apontar como é a logística reversa no setor. As empresas, na sua maioria, estruturaram seus sistemas de atendimento ao cliente/customer service com eficácia, o que agiliza eventuais trocas e reposições, desde uma única unidade ou até mesmo a substituição de um lote completo, este último, muito raro de acontecer. "Algumas empresas distribuem produtos com um shelf life bastante curto, exigindo rapidez de resposta, o que pede grande coordenação logística entre os agentes e muitas vezes a utilização dos mesmos veículos de distribuição; são pontos em constante evolução e com grandes questões tributárias e legislativas", completam.

Falando sobre o expertise que um Operador Logístico/transportadora precisa ter para operar no setor de alimentos, os

UM GRANDE ESTOQUE DE IDÉIAS

SOLUÇÕES, SUPORTE E CONSULTORIA PARA
OTIMIZAÇÃO DE ESPAÇOS DE ARMAZENAGEM
E EXPOSIÇÃO.

- Automação industrial e comercial
- Soluções em estocagem
- Projetos para exposição
- Mezaninos e divisórias
- Caixas de medição
- Atakarejo



ESTANTES P/ CÂMARA FRIA



PORTA PALLET



RACK EMPILHÁVEL

www.agraastro.com.br

Av. Major Pinheiro Froes, 2207 - Suzano - Tel.: 11 4748-6222

Alimentos & Bebidas

representantes da ABIA destacam que a segurança alimentar é uma prioridade. Os controles de processo, qualidade, temperatura e limpeza são estritos e permanentemente auditados. Programas de qualidade como HACCP (Hazard Analysis Critical Control Point – Ponto de Controle Crítico de Análises de Risco), por exemplo, são necessários. A agilidade e eficácia nos processos de distribuição também são essenciais para atender aos clientes e consumidores finais. Erros podem significar perda de espaço para a concorrência, ruptura e perda de clientes. A organização de todas as etapas com profunda segurança, aliada à experiência no setor, é, certamente, fundamental.



Para atuar no setor de bebidas, o Operador Logístico/transportadora precisa estar sempre atento às ações da concorrência

Bebidas

Anele inicia sua análise explicando que a rede de distribuição AmBev possui uma das mais complexas operações logísticas

do mundo. São cerca de 1 milhão de pontos de vendas visitados semanalmente. "As revendas associadas à Confenar garantem

que os produtos AmBev cheguem aos pontos mais longínquos deste país. Os desafios são muitos e podemos destacar a

precária infraestrutura das estradas e, também, as crescentes restrições legais, principalmente nos centros

destaque_se

A Essência Design é uma agência de comunicação e tecnologia em sistemas, focada em soluções criativas que destacam seus clientes, gerando resultados em um mercado cada vez mais competitivo



urbanos, quanto aos horários e tamanhos dos veículos. Outro desafio de mercado é ter que atender às demandas pontuais de eventos e feriados (neste ano teremos muitos), onde o cliente exige o produto no local e hora combinados.”

Ainda segundo o gerente geral, estes problemas têm sido solucionados pelo fato de a rede de revendas estar pulverizada por todo o país – a expertise logística é um dos fortes atributos da Rede AmBev –, além de grandes investimentos em frota, em processos de gestão e capacitação profissional para atender às demandas dos mercados.

“Afim, são dois os importantes pilares de atuação da Confederação: capacitação profissional – programas e projetos que focam o aprimoramento dos colaboradores da rede nos vários níveis hierárquicos, alcançando desde as equipes de entrega até os



Anele, da Confenar: são visitados semanalmente cerca de 1 milhão de pontos de vendas

grandes gestores, e envolvendo projetos que abordam temas técnicos e comportamentais; e área de negócios, por meio da

qual é possível estabelecer parcerias nas quais a rede de revendas pode adquirir produtos e soluções com preços mais acessíveis, contribuindo para melhorar o custo operacional”, diz Anele.

Referindo-se ao que há de diferenciado na logística das bebidas, em relação à de outros produtos/segmentos, ele lembra que, além da preocupação natural de qualquer empresa de logística, que é entregar o produto certo, na quantidade certa, no horário programado, com o menor custo e o melhor atendimento, tanto a área de vendas quanto a área de entregas são responsáveis pelo merchandising e também assumem o papel de cuidar do rodízio do produto dentro do ponto de venda.

Para que isto e todo o processo logístico aconteça, as tecnologias utilizadas são inúmeras. Hoje, os diversos processos de gestão possibi-

tam que a revenda tenha uma radiografia completa em sua operação, por exemplo: estabelecer uma rota pré-determinada da frota de entrega de produtos segundo a venda feita no dia anterior; o monitoramento online para saber como e quando a frota está realizando a entrega dos produtos, se existe atraso ou não; o monitoramento online do time de vendas, entre outros processos. Todas estas soluções otimizam o processo e servem de “farol” para que o empresário tenha uma estrutura adequada de frota e pessoal.

“Também é bom lembrar o expertise que um Operador Logístico/transportadora precisa ter para operar no setor de bebidas: conhecimento do seu segmento, estar sempre atento às oportunidades de mercado e às ações da concorrência, foco nos custos e busca permanente em inovação”, completa o gerente geral. ●

Soluções em Armazenagem



RACKS

- GP10
- aramados
- projetos especiais



Rack GP10

PORTA PALETE

- convencional
- driven in
- drive thru
- push back

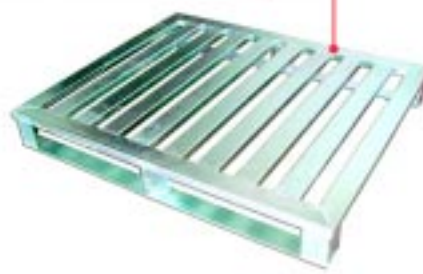
TUBULARES

- porta tambor
- porta pneus

RACK ARAMADO



PALETE DE AÇO



Caixas metálicas



Porta paleta



Drive in



Para maiores informações:

Fone/Fax: (11) 4649-6161

e-mail: comercial@savik.com.br

www.civas.com.br

Alimentos & Bebidas**Transportadoras e Operadores Logísticos nas Áreas de Alimentos e Bebidas**

Perfil da empresa Fone	AGV Logística 19 3876.9006	Brasilmaxi Logística 11 2889.6100	Transportes Carvalho 21 2775.1712	Conseil 71 2203.9009	CVLog Transportes 11 4330.2827
Estrutura					
Nº de filiais	32	4 (São Paulo, Itapevi, Rio de Janeiro e Vitória)	5	11	2
Regiões atendidas	Brasil	São Paulo - Grande São Paulo, Rio - Grande Rio, Região Sudeste	Rio de Janeiro e regiões limítrofes	Bahia, Sergipe, Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte, São Paulo, Rio de Janeiro, Mato Grosso do Sul e Maranhão	Sul - Sudeste
Serviços Oferecidos					
Especialidades de transportes	Produtos sensíveis, perigosos e perecíveis	Carga geral (itinerante, encomendas, móveis, mudanças, roupas e outros); Carga seca e granel (grãos agrícolas e minérios); Contêineres; Produtos sensíveis (computadores, vidros, eletrônicos, etc.); Bobinas (siderúrgicos, borrachas, cabos e fios, papel, etc.)	Transporte de carga seca, contêineres, produtos químicos perigosos e não-perigosos	Bebidas; Alimentícios; Químicos; Siderúrgicos; Puxada; Distribuição; Cross docking	Reefer e carga seca; Contêineres
Serviços agregados aos transportes	n.i.	Logística; Armazéns Gerais; Terminal de Contêineres; Transportes	Locação de equipamentos; Içamentos; Remoções industriais; Armazenagem e terminal REDEX	n.i.	n.i.
Principais clientes na área de Alimentos e Bebidas	Perfetti Van Melle, Diageo, Unilever (Kibon)	n.i.	Ádria, Éffem, Ambev, RJ Refrescos	AmBev, Sadia, Perdigão, Noronha Pescados, Lusomar	First, Minerva
Operação					
Total veículos frota própria	21	298	227	563	0
Total veículos frota agregada	n.i.	132	0	158	45
Frota rastreada?	Sim	Sim	Sim	124	Sim
Tecnologias usadas no rastreamento	Sistema de gerenciamento de armazenagem e transporte customizados; Sistema de qualificação de fornecedores e transportadoras; Sistema de roteirização e monitoramento de trajeto; Sistema de gerenciamento de estoques validados segundo normas internacionais; Sistema de qualidade e meio ambiente que cumprem normas nacionais e internacionais	ERP, TMS e WMS	Autotrac	Computador de bordo e CTF	Ibrudo, GSM
Certificada na ISO 9000?	Sim	Sim	9001:2000, para o armazém de químicos	Sim	Não
Certificada na ISO 14000?	Não	Não	Não	Não	Não
Serviços diferenciados oferecidos na área de Alimentos e Bebidas	Logística de materiais promocionais; Montagem de kits; Áreas multitemperatura qualificadas	n.i.	n.i.	Não	n.i.
Veículos/equipamentos diferenciados oferecidos na área de Alimentos e Bebidas	Veículos isotérmicos; Gerenciamento da informação	n.i.	n.i.	Não	n.i.

n.i. = não informado

DHL Express 0800 7713451	Exata Logística 11 2133.8700	Exata Logística 11 2133.8700	Gafor 11 2107.3100
13 filiais, em um total de 35 centros de serviços	16	16	46
1.594 cidades brasileiras, equivalentes a mais de 90% do território nacional, incluindo todas as capitais	Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Norte	Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Norte	Brasil, Argentina, Chile e Uruguai
Logística e entrega expressa internacional	Gestão; Distribuição; Transporte; Transferência; Cross docking	Gestão; Distribuição; Transporte; Transferência; Cross docking	Distribuição; Operações Agrícolas; Transporte intermodal; Transporte internacional; Transporte rodoviário; Locação de equipamentos; Milk Run; Controle e gestão de estoques; Operações multimodais; Armazenagem; Transporte de contêineres
Serviço de remessa porta-a-porta, de documentos e encomendas, em todo o Brasil e para o exterior; Logística reversa	Armazenagem; Picking; Kits; Gestão	Armazenagem; Picking; Kits; Gestão	Gestão de estoques; Monitoramento próprio de cargas
n.i.	Masterfoods	Masterfoods	Femsa, Schincariol, Bimbo
250	n.i.	n.i.	2.600
0	n.i.	n.i.	300
Sim	Sim	Sim	Sim
Tecnologias de ponta para monitoramento e rastreamento de remessas, solicitação e agendamento de coletas online, além de soluções para cálculo de tempo de trânsito e para preenchimento de Guias Aéreas (AWBs)	n.i.	n.i.	Control Loc - Rastreadores GPRS e híbridos (GPRS + Satélite) Autotrac - Rastreadores GPRS ou satelitais Jabur (atual ONIXSAT) - Rastreadores GPRS, satelitais e híbridos (GPRS + Satélite)
n.i.	Não	Não	Sim
n.i.	Não	Não	Sim
Para destinos na Europa, como França, Portugal, Itália e Espanha, serviço de entrega aos sábados; Gateways com compartimentos refrigerados para o correto armazenamento desses itens	Armazenagem refrigerada	Armazenagem refrigerada	Operações "Hot-Service", 24 horas por dia, 7 dias por semana, 365 dias por ano, com carga para os dois sentidos, transportando matéria-prima e produtos acabados
Se o cliente transportar bebidas de uma ou até seis unidades, oferece embalagens especiais para o transporte adequado; E, para alimentos e bebidas refrigerados (ex: suco congelado concentrado), também possui embalagem especial com gelo em gel	n.i.	n.i.	Rodotrem híbrido, tipo Sider, com sistema pneumático de fixação de carga, 30 m de comprimento, capacidade para 48 paletes e/ou Big-Bag's e PBTC de 74 t; Baú rebaixado com portas tipo "Roll-up" para 4, 6, 8, 10 e 12 paletes, atendendo a todos os canais de vendas; Carretas com eixos espaçados, sistema de "asa-delta" para transporte de até 30 paletes de produtos; e "Doblé-Deck", com capacidade para 56 e 60 paletes de produtos leves em uma única viagem



Easytec

Indústria e Comércio Ltda.
CNPJ 00.862.567/0001-77



LEMBRAR DA EASYTEC É COMO UTILIZAR SEUS PRODUTOS,

VOCÊ NÃO PRECISA FAZER ESFORÇO!

**Rua Ely do Amparo, Lt 05 - Guarajuba
Paracambi - RJ - CEP.: 26.600-000
Tel.: 21 2683 2483**

www.easytec.ind.br

Alimentos & Bebidas

Transportadoras e Operadores Logísticos nas Áreas de Alimentos e Bebidas

Perfil da empresa Fone	Gefco Logística do Brasil 21 2103.8109	Hipercon Terminais de Carga 13 3228.4129	IBL Logística 11 2696.2230	Intermarítima Terminais 71 2202.5500	Limeira Logística e Armazéns Gerais 81 2122.0070
Estrutura					
Nº de filiais	8	10	4	5	6
Regiões atendidas	Sul e Sudeste	Todo o território nacional e 10 armazéns no Porto de Santos	Brasil	Bahia e Sergipe	Nordeste
Serviços Oferecidos					
Especialidades de transportes	Rodoviário nacional (carga fechada) e Internacional (carga fechada e fracionada)	Carga geral e frigorificada; Projeto; Descarga/embarque de navio; e DTA	Rodoviário; Aéreo; Cabotagem	Transporte de contêiner, carga seca, granel; Equipamentos e projetos; Produtos perigosos e em regime de DTA	Transporte rodoviário de cargas
Serviços agregados aos transportes	n.i.	n.i.	Armazenagem; Distribuição; DTA.	Armazenagem de produtos e contêineres vazios e cheios; Distribuição e cross docking	Operador logístico; Armazéns gerais
Principais clientes na área de Alimentos e Bebidas	General Mills, Nutrimental, Mate Leão	Ajinomoto, Nestlé, Copersucar, Guarani, Produtos Erlan, Goiasa, Citrusuco	Native, Yoki, Novamérica, Cocamar	J. Macedo, Perini	Pernod Ricard, Wal Mart, Leão Junior, Mitsui Alimentos, Bimbo do Brasil, Sucos Jandaia, Pepsico
Operação					
Total veículos frota própria	20	80	30 carretas 20 caminhões	16 cavalos mecânicos com 35 implementos (Bug para contêineres, bug basculante, prancha alta, extensiva e rebaixada, bi-trem)	303
Total veículos frota agregada	55	n.i.	225/caminhões e Vans	40 conjuntos	600
Frota rastreada?	Sim	Sim	120 veículos	30 veículos	85%
Tecnologias usadas no rastreamento	Rastreamento satelital e rádio (MCT e UCC); Gerenciamento de risco: Sistema OmniSat	Sascarga módulo 400	Autotrac/Controlloc	Autotrac via satélite	Opnet (via satélite)
Certificada na ISO 9000?	Sim	Sim	Sim	Sim	Não
Certificada na ISO 14000?	Não	n.i.	Em fase de implantação	Sim	Não
Serviços diferenciados oferecidos na área de Alimentos e Bebidas	Veículos que atendem às normas da Vigilância Sanitária; Motoristas treinados especificamente para este tipo de mercadoria	Pre stacking de cntr. Reefer, energia elétrica e monitoramento; Transporte rodoviário	Cross docking; Transit point; Milk run	Armazenagem; Picking; Formação de kits; Embalagem; Expedição e distribuição; Cross docking; Integração dos serviços de armazenagem e transporte com terminal portuário de contêineres da empresa; Gestão da cadeia logística do cliente (Supply Chain Management)	Operações in-house
Veículos/equipamentos diferenciados oferecidos na área de Alimentos e Bebidas	Carretas Sider com capacidade para 28 paletes e 25,5 toneladas	Transporte com rastreamento; Coletor de dados nas operações	n.i.	Disponibilidade de 25.000 posições/paletes para armazenagem, sendo 10.000 em estrutura portapaletes; Armazém climatizado para cargas sensíveis; WMS; Coletores de dados de última geração	n.i.

n.i. = não informado

NIVELADORES DE DOCA CARGOMAX.

Um nível acima em sistemas para docas.



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

Localfrio 0800 164060	LogFrio Logística 11 2175.7100	Logimasters Transportes Nacionais e Internacionais 19 3825.6186	Martin-Brower Comércio, Transportes e Serviços 11 3687.2800
6 (4 terminais e 2 transportadoras)	5	n.i.	Brasil: Matriz + 6 filiais América Latina: Panamá, Costa Rica e Porto Rico
Sul e Sudeste	4	Brasil e Mercosul	Brasil, Panamá, Costa Rica e Porto Rico
Contêineres dry e isotank; Carga seca; Baús; Cargas especiais	Perecíveis e secos	Remoção/transporte de contêineres; Carga refrigerada	Alimentos e bebidas
n.i.	n.i.	Armazenagem de contêineres; Carga perigosa	Suprimentos; Controle de Estoque; Embalagem; Gerenciamento de Terceiros; Paletização; Importação/Exportação; Logística Reversa; Suporte Fiscal; Desenvolvimento de Projetos; Monitoramento de desempenho
Sadia, AmBev, Nestlé, Marfrig, Havana, Luzitana	General Mills, Ferrero do Brasil, Sodexo, Puras, Bonduelle, Global Sucos, Forno de Minas	JBS, Bertin, Marfrig, Perdigão, Schincariol	McDonald's, Ráscal, Applebee's, All Parmegiana
90	95	22	176
150	85	50	0
25 veículos	25 veículos	Sim	Sim
Omnalink	Sascar - satélite	Satelital e celular (GSM)	Sistema Systrac
Sim	Não	Sim	Não
Sim	Não	Não	Não
Armazenagem; Separação; Picking; Etiquetagem; Kit	Monitoramento da entrega; Acompanhamento via internet de estoque e entregas; Acompanhamento de descarga no CD através de imagem via internet; Abastecimento do sistema do cliente inclusive com emissão de NFs do mesmo; Reetiquetagem; Confrontação de estoque automático	Equipe especializada em perecíveis; Desembaraço aduaneiro; Paletização aérea; Terminal de contêineres com plugs; Remoção de DTA; REDEX; CLIA; SIF 2791 com habilitações para Lista Geral e Rússia; TMS - gerenciamento de frota	Desenvolvimento de produtos e fornecedores; Programação e planejamento de compras; Suporte fiscal; SIF; Importação e exportação de produtos; Atendimento personalizado para redes de restaurantes; Coleta em fornecedores; Gestão integrada pela WEB; Relatórios gerenciais por restaurante e por fornecedor
Não tem	Veículos de duas temperaturas - perecível separado do seco; Veículos para transporte de sorvetes com baús de placas eutéticas a - 40° C	Veículos padronizados para carregamento de cargas aéreas paletizadas e refrigeradas	Distribuição em veículos com 3 temperaturas; Recebimento e armazenagem em 3 temperaturas

Alimentos & Bebidas**Transportadoras e Operadores Logísticos nas Áreas de Alimentos e Bebidas**

Perfil da empresa Fone	Mesquita Transportes e Serviços 11 4393.4900	MIRA Transportes 11 2142.9000	Expresso Mirassol 11 2141.1211	Picilli Transportes 11 2941.5118	Quick Logística 62 3269.1800
Estrutura					
Nº de filiais	4	20	15	8	19
Regiões atendidas	Sudeste e Sul	Centro-Oeste, Sul e Sudeste	Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste	Sudeste, Nordeste e Sul	Brasil, exceto Rio Grande do Sul
Serviços Oferecidos					
Especialidades de transportes	Tracking via web para transporte distribuição; Gerenciamento de transportes; Roteirização; Acompanhamento de performance e pré-fatura; Transporte de contêiner carga seca e distribuição	Carga geral; Carga expressa; Produtos sensíveis; Produtos farmacêuticos e cosméticos	Rodoviário de carga geral	Distribuição; Transferência; Cross Docking	Transporte e distribuição
Serviços agregados aos transportes	Montagem de kits; Etiquetagens; Emissão de nota fiscal; Abastecimento de linha; Tracking; Roteirização	Armazenagem; Controle de Estoque; Embalagem; Montagem de kits e conjuntos; Gerenciamento de Transportes; Paletização; Cross Docking; Logística reversa; Desenvolvimento de projetos	Armazenagem; Logística interna	Logística	Armazenagem; Gestão de estoques; Paletização; Montagem de conjuntos
Principais clientes na área de Alimentos e Bebidas	Wal Mart, Grupo Pão de Açúcar, Camil, Casp, Diageo	Arcor, Ajinomoto, Expand Group, Cepera, La Violetera, Barilla, Casa Santa Luzia	AmBev, Femsa, Schincariol, Yoki, Nestlé, Unilever	Schincariol, Da Barra	Pernod Ricard; Unilever
Operação					
Total veículos frota própria	70	450	708	18	554
Total veículos frota agregada	250 veículos no transporte e distribuição	210	300	100	0
Frota rastreada?	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Tecnologias usadas no rastreamento	Tecnologia via satélite, através da Controlloc; Rastreamento através de GPS (móvel fone)	Omnilink	Via satélite	Autotrac e Ituran	Autotrac
Certificada na ISO 9000?	Sim	Sim	Sim	Não	Não
Certificada na ISO 14000?	Não	Não	Não	Não	Não
Serviços diferenciados oferecidos na área de Alimentos e Bebidas	Armazenagem; Etiquetagem; Selagem; Paletização; Entrepósito aduaneiro; Possui certificados e licenças para atuar com este segmento	Controle de temperatura nos armazéns e veículos; Área segregada nos armazéns; Frota dedicada	Distribuição planejada	Serviços dedicados mediante contratos	Gestão de acompanhamento das entregas
Veículos/equipamentos diferenciados oferecidos na área de Alimentos e Bebidas	n.i.	Veículos com controle de temperatura	Veículos dedicados com plataforma hidráulica	Carretas	n.i.

n.i. = não informado

	Ramos Transportes 0800 707.2667	Rápido 900 de Transportes Rodoviários 11 2632.0900	Santa Rita Logistics 11 4141.7000	Transrodut Transportes Internacionais 11 3595.77.77
	64	19	3	10 entre Brasil e Mercosul para atender o setor rodoviário; Representantes na América do Norte, Europa e Ásia para atender o setor marítimo
	Todo o Brasil	Sudeste, Nordeste, Distrito Federal, Goiás, Tocantins e Rio Grande do Sul	SP e Grande SP	Rodoviário Mercosul; Marítimo All World
	Transporte de carga seca fracionada	Transporte rodoviário de cargas	Transporte rodoviário	Cargas secas e refrigeradas; Trânsito aduaneiro
	n.i.	Operações logísticas	Armazenagem	Despacho aduaneiro; Assessoria em Comércio Exterior; Equipe de ajudantes treinados para carga e descarga
	Unilever, Superbom, Hypomarcas	Bauducco, PepsiCo, Kellogg, DuCoco	Grupo Wal-Mart, Grupo Pão de Açúcar, Lojas Americanas, Casa Flora	Carrefour, Cia. Brasileira de Distribuição, Wow/Sufresh, Bom Peixe, Marfrig, Dellafruta, Frutiminas, Agropel, Max Brand, La Violetera, principais importadores de vinhos, azeitonas e frutas secas de SP
	700	517	0	39
	1200	400	30	27
	Sim	917	Sim	Sim
	Omnilink e Autotrac	Rastreadores RI 4484 da Omnilink - via satélite/ celular	Telefonia	OnixSat (Jabur)
	Sim	Sim	Não	Em implementação
	Não	Não	Não	Não
	n.i.	Operação logística	Armazenamento seco e frigorificado	Licenças ANVISA; Controle 24 horas de temperatura através de Satélite (pelo rastreador); Just in Time
	n.i.	Veículos personalizados com a logomarca do cliente	Não tem	Carretas tipo Sider; Carretas frigoríficas de última geração; CNTR Reefer



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**

Análise

Baterias tracionárias: os cuidados no descarte

Assim como a reciclagem de pilhas usadas, celulares e diversos resíduos industriais compostos por elementos prejudiciais à natureza e também à saúde humana, o descarte de baterias tracionárias é uma questão que tem ganhado cada vez mais destaque diante do cenário de constante preocupação ambiental.

As baterias tracionárias ou chumbo-ácidas são conjuntos de acumuladores elétricos recarregáveis, interligados convenientemente, construídos e utilizados para receber, armazenar e liberar energia elétrica por meio de reações químicas envolvendo chumbo e ácido sulfúrico. Elas são universalmente utilizadas como fonte de energia em veículos automotores, em sistema de fornecimento de energia elétrica, em sistemas que utilizam as baterias como fonte de energia para tração dos veículos elétricos e em produtos de consumo em geral.

Pensando na importância de adotar uma medida que obrigue a realização da destinação correta destes componentes, o Conama – Conselho Nacional do Meio Ambiente, órgão consultivo e deliberativo do SISNAMA – Sistema Nacional do Meio Ambiente, e que é responsável por todos os temas ligados ao meio ambiente no que diz respeito à destinação final de resíduos chumbo-ácidos, criou, em 1999, a Resolução 257. Ela disciplina o gerenciamento ambientalmente adequado de baterias esgotadas, no que tange à coleta, reutilização, reciclagem, tratamento ou disposição final.

Conforme o Artigo 11 da Resolução, todos os fabricantes, importadores, redes autorizadas de assistência técnica e comerciantes de baterias são obrigados a implantar os mecanismos operacionais para coleta, transporte e armazenamento. Ainda, de acordo com o Artigo 12, todos os fabricantes são obrigados a



Estações de tratamento de resíduos e efluentes são fundamentais para a solução de ácido sulfúrico

implantar os sistemas de reutilização, reciclagem, tratamento ou disposição final, obedecendo à legislação em vigor.

Em outras palavras, a Resolução Conama 257 determina que as baterias tracionárias, após seu esgotamento energético, devem ser entregues pelos usuários ao fabricante e/ou distribuidor devidamente autorizado, para que seja efetuado o descarte seguro e ecologicamente correto. “Os fabricantes de baterias são obrigados a fazer o descarte adequado de seus produtos. Porém, cabe ao usuário levar até uma unidade coletora do fabricante as sucatas de baterias”, explica Fernando Cunha, gerente contábil corporativas da Baterias Tudor (Fone: 11 3717.2143).

Na visão de Marcelo Mota de Bitencourt, diretor comercial da Batersul (Fone: 47 3368.7171), esta providência garante que os componentes perigosos das baterias, como metais e ácido,

fiquem afastados de aterros, dos rios e afluentes e de incineradores de lixo urbano, e que o material recuperado possa ser utilizado na produção de novos bens de consumo. “Todos os constituintes de uma bateria chumbo-ácido apresentam potencial para reciclagem”, garante.

A contribuição das empresas

Cunha, da Tudor, afirma que uma vez entregues nos pontos de coletas, as baterias são transportadas para a unidade industrial do fabricante para a reciclagem. “Ambas as operações, transporte e reciclagem, necessitam de autorização para serem efetuadas. Ou seja, a empresa transportadora e a unidade industrial responsável pela reciclagem devem contar com autorização específica para transporte e reciclagem de

resíduos industriais, neste caso, sucata de baterias”, comenta.

A empresa tem uma operação que abrange coleta, transporte e reciclagem do material em uma unidade própria localizada em Governador Valadares, MG. Conforme explicação de Cunha, desta forma, a Tudor tem amplo controle de todo processo e assegura que após a reciclagem os produtos atendam aos critérios de qualidade da empresa.

Wagner A. Brozinga, gerente de Negócios da Fulguris (Fone: 11 2413.5600), revela que no prazo de um ano a partir da data de vigência da Resolução 257, a empresa passou a informar, tanto em suas matérias publicitárias como nas embalagens, as advertências sobre os riscos à saúde humana e ao meio ambiente, bem como a necessidade de, após o esgotamento energético das baterias, que o usuário deve repassá-las aos fabricantes e importadores. “Avaliando a sustentabilidade, a Baterias Fulguris dispõem de posto de coleta localizado estrategicamente em Guarulhos, SP, o qual é responsável por todo o processo de transporte e armazenagem”, acrescenta.

Ele explica que a Bateria Fulguris destina todas as baterias chumbo-ácidas recebidas à reciclagem junto à empresa do Grupo, que fica localizada em Pouso Alegre, MG. “Estas baterias são processadas de forma tecnicamente adequada, isentando todos os riscos inerentes a saúde humana e ao meio ambiente”, detalha.

Já a Matrac (Fone: 11 2905.4108), segundo o gerente comercial, Antonio Donizetti

Mazetti, coloca à disposição de seus clientes um departamento específico para orientar e providenciar o descarte de suas baterias, e ainda oferece transporte gratuito dentro da Grande São Paulo para retirada das mesmas. "Para a solução de ácido sulfúrico possuímos estação de tratamento de resíduos e efluentes. O chumbo e os plásticos são encaminhados à nossa representada Fulguris, que possui o CADRI, uma autorização específica para o descarte final, emitida pela CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental", salienta.

A Acumuladores Moura (Fone: 0800 701 2021), por sua vez, possui distribuidores autorizados a receber as sucatas, que são armazenadas em local adequado e enviadas, por transportadora devidamente licenciada, à fábrica em sua unidade recicladora. Esta unidade recicla os componentes das sucatas, transformando-as em parte da matéria-prima para a produção de novas baterias.



Cunha, da Tudor: multa para quem não segue as normas pode chegar a R\$ 50 milhões

Ao todo, a empresa conta com cerca de 48 distribuidores exclusivos em todo o território nacional. De acordo com Diogo Luiz do Carmo Siqueira, coordenador ambiental da empresa, esta Rede de Distribuição possui um procedimento, já implantado e ativo, para o recolhimento de baterias usadas, no ato da compra de uma bateria nova por parte do cliente. "As baterias recolhidas são, então, destinadas à nossa planta fabril para reciclagem. A Moura, através da



Brozinga, da Fulguris: é crime ambiental não descartar corretamente os resíduos

sua própria rede de distribuição, faz a coleta da sucata nos revendedores. Os revendedores, por sua vez, estimulam os clientes finais a deixarem as suas baterias descartadas na compra de uma nova, fechando, assim, o ciclo de recolhimento das baterias", relata.

Ele diz que a Moura também distribui cartazes para orientação dos consumidores e fornece aos revendedores explicações sobre o manejo e acondicionamento da sucata, até que a mesma seja

recolhida pelo sistema de Logística Reversa da empresa.

Bitencourt, da Batersul, conta que o Grupo Moura possui uma das maiores metalúrgicas de processamento de chumbo da América do Sul, uma transportadora própria totalmente habilitada a fazer este recolhimento com motoristas treinados e capacitados, além de possuir a certificação ISO 14001. "Toda a rede de distribuidores do Grupo Moura é homologada a realizar este tipo de coleta. A Batersul, que é a distribuidora exclusiva de baterias industriais no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina, possui toda a documentação, atende aos requisitos básicos e segue todos os procedimentos legais conforme a Resolução 257", complementa.

Segundo o diretor comercial da Batersul, a empresa realiza, sem custo para o cliente, o recolhimento de baterias a serem descartadas em qualquer lugar do Brasil. Ele destaca que após ser finalizado o processo, a

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 à redução de custos, mas se estende também ao controle e à capacidade de planejamento dos transportes."

Luciene Araújo
Analista de Logística da BIC



GKOfrete: sua empresa em boa companhia.



Agende já uma demonstração sem compromisso!





Iza, da EnerSystem:
o passivo ambiental é
retroativo e estritamente
severo com seu causador



Mazetti, da Matrac:
a entrega de baterias
inservíveis aos fabricantes
evita multas



Siqueira, da Moura:
todos os envolvidos devem
colaborar para a
reciclagem das baterias



Bitencourt, da Batersul:
o descarte da bateria na
natureza pode causar um
desastre ambiental

Batersul, através da unidade de reciclagem própria do Grupo Moura, envia para o cliente um Certificado do Conama, relatando que o mesmo procedeu de forma legal conforme rege a Resolução 257 e que a empresa deu uma destinação final adequada para estas baterias chumbo-ácido inservíveis.

Seguindo a mesma linha, Iza Muniz, coordenadora de Vendas de Baterias Tracionárias da EnerSystem (Fone: 11 2412.7522), relata que a empresa está devidamente autorizada pelos órgãos de meio ambiente, cumprindo as determinações legais e reciclando as baterias em empresas especializadas, com as quais atua em conjunto. “Terceirizamos esta operação e contamos com recicladoras devidamente legalizadas junto aos órgãos estatais, bem como transportadoras que atuam sob rigorosas exigências”, enfatiza, lembrando que a empresa também entrega o certificado de conformidade de disposição de resíduos, para estar segura perante a lei de que os resíduos foram dispostos adequadamente.

Se não reciclar, como fica o meio ambiente?

As consequências seriam catastróficas, caso os fabricantes e representantes não adotassem medidas para destinar corretamente as baterias usadas. Siqueira, da Moura, conta que uma bateria, se descartada na natureza, pode provocar a degradação do meio ambiente, contaminando águas (rios, lagos, etc.) e o solo, podendo

contaminar, inclusive, o próprio ser humano. Por isso, ele diz que é necessária a colaboração de todos os envolvidos no processo para que as baterias sejam recicladas.

Brozinga, da Fulguris, explica que ao longo do tempo as baterias vão se deteriorando e seus componentes se infiltram e provocam contaminação do solo, inviabilizando-o para a agricultura e, podendo, muitas vezes, atingir o lençol freático, chegando até a cadeia alimentar. “A absorção dos metais pelo organismo humano se dá por inalação, ingestão e através da pele. As consequências são complicações renais, hipertensão, desordem do sistema nervoso, tumor, perda de memória e, por fim, a morte”, alerta.

Por sua vez, Bitencourt, da Batersul, lembra que o chumbo, o mais abundante metal pesado presente no ambiente, foi usado desde muito cedo pela humanidade e isto teve um impacto importante sobre os níveis ambientais, sendo que, hoje, mesmo em áreas remotas, as concentrações de chumbo estão aumentadas devido à ação do homem.

Para ele, o grande risco de não enviar as baterias inservíveis para uma empresa com planta de reciclagem própria homologada pelo Conama e acabar enviando por comodidade ou por rentabilidade para uma empresa que terceiriza estes serviços ou para um simples sucateiro é a contaminação do solo e de áreas de plantação de alimentos. Bitencourt diz que isso envolve não só os alimentos que consumimos, mas também a saúde do trabalhador e dos moradores circunvizinhos às unidades industriais ilegais recuperadoras de chumbo. “O armazenamento incorreto ou o descarte

direto na natureza tem o risco de contaminação nos lençóis freáticos, causando, assim, um desastre ambiental muito sério”, endossa.

Iza, da EnerSystem, explica que o cuidado com a preservação ambiental por parte da empresa começa com um rígido controle dos efluentes e contaminantes, descarte adequado dos materiais e das baterias, cuidados com a saúde dos colaboradores e, principalmente, da sociedade.

E quais as medidas legais?

Fabricantes, importadores, redes autorizadas de assistência técnica e comerciantes de baterias chumbo-ácidas devem, por lei, possuir um documento relatando que no final da vida útil do produto, tratou de dar a destinação final adequada.

O diretor da Batersul conta que caso ocorra uma fiscalização de algum órgão ambiental, a empresa será obrigada a apresentar este documento. Caso não o possua, estará infringindo o Artigo 16 da Resolução 257 do Conama e se sujeitará às penalidades previstas nas Leis nº. 6.938, de 31 de agosto de 1981, e nº. 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.

Já Cunha, da Tudor, alerta que atualmente a multa para quem não cumpre as normas do Conama pode chegar até a R\$ 50 milhões. Segundo ele, a Resolução 257 é a base para identificar o descumprimento dos procedimentos adequados. Uma vez autuada, a empresa infratora irá enfrentar um processo judicial.

No entanto, ele salienta que muitos gestores não entendem que a fiscalização ocorre tanto no

meio ambiente — seria o caso de um flagrante de descarte inadequado — quanto na documentação contábil da empresa. Ou seja, se uma empresa comprou 100 baterias em um determinado ano, ela terá que comprovar o descarte adequado das mesmas através da declaração de descarte de resíduo industrial emitido por uma empresa autorizada pelo órgão ambiental estadual. “Vale lembrar que descartar bateria para um comerciante sem essa autorização não extingue a responsabilidade do descarte adequado das baterias. O que a fiscalização faz neste caso é multar os dois”, completa.

De acordo com Iza, da EnerSystem, o passivo ambiental, por todo e qualquer dano ao meio ambiente, é retroativo e estritamente severo com seu causador. Ela comenta que a empresa em questão poderá ser responsabilizada por um alto custo de reparação e recuperação do meio ambiente degradado, independentemente de quem causou a má gestão da disposição dos resíduos de sua bateria, mesmo que tenha passado muitos anos do ocorrido.

Brozinga, da Fulguris, lembra que as empresas que se utilizam de pilhas, baterias de telefone celular, baterias estacionárias, de arranque, tracionárias e não descartarem seus resíduos de acordo com a Resolução do Conama são corresponsáveis e se enquadram nas sanções cabíveis do Código Penal, por se tratar de crime ambiental. “Para os clientes, a entrega de baterias tracionárias inservíveis aos fabricantes e distribuidores, além de proteger o meio ambiente, os protegem também das sanções prescritas na legislação pertinente ao descarte incorreto das mesmas”, completa Mazetti, da Matrac. ●

Criando Resultados Logísticos com

Transpaletes e Empilhadeiras



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

Capacidade até
2.000 Kg

A partir de
R\$ 749,00

Transpalete Manual
Roda simples poliuretano
(DB-550-1150-1P)



Capacidade até
1.500 Kg
Elevação até
6.200 mm

R\$ 59.999,00
sem bateria
R\$ 60.999,00 com bateria



Empilhadeira Elétrica Retrátil
(CDD-15C-1500-6200)

Capacidade até
1.000 Kg
Elevação até
3.300 mm



R\$ 9.990,00
sem bateria
R\$ 10.990,00 com bateria

Empilhadeira Semi-Elétrica
(CDD10B-1000-3300)

Dematic Brasil
Tel.: 11 2877-3632
www.dematic.com.br
orcamento.br@dematic.com
Rua Werner Siemens, 111
Prédio 15 - Lapa
São Paulo - SP - Brasil

Consulte a nossa linha completa de produtos. Temos preços especiais para distribuidores.

Distribuidores Dematic:

SP • A CASA DOS MACACOS - (11) 3544-0000 • ANFREIXO - IPIRANGA - (11) 3839-4900 • BRASFIXO - (14) 3811-3811 • CASA DOS RODÍZIOS - (11) 3227-1010 • COPAFER - (11) 4996-6000 • HELENGE - (15) 3313-9800 • HIDRAUPALLET - (11) 2401-9259 • MULTFER - (19) 3831-9600 • QUEFREN - (11) 3488-2020 • SIMEC - (11) 4606-5797 • TECMOV - (11) 4332-8126 • TECNOCAR EMPILHADEIRAS - (14) 3203-9181 • TIRION - (11) 4125-6631 • RJ • AD MAR - (22) 2772-1192 • CARDOSO MECÂNICA - (21) 2661-8241 • DRWJ - (21) 3866-4527 • JC PALETEIRAS - (21) 2270-4369 • MACROL PEÇAS - (21) 3158-3469 • MUCKMAQ PEÇAS - (21) 2290-4768 • TRIATEL - (21) 2201-8761 • BA • MAQPEÇAS - (71) 3391-3207 • ES • FERVIT - (27) 2104-6677 • HM PRODUTOS SIDERÚRGICOS - (27) 3226-7516 • REGIANI CENTER - (27) 3336-2129 • TREVISANI - (27) 3327-2992 • GO • NACIONAL - (62) 3388-3754 • TECNOFORTE - (62) 3096-1052 • MG • GROSSI & OLIVEIRA - (32) 3531-1626 • LOCAFER - (31) 3355-4479 • MÁQUINAS BOLBI - (31) 3364-7777 • PEMAC - (31) 3421-9090 • TAMBASA - (31) 3359-0118 • PE • REMAQ - (81) 3471-4103 • PR • ZAIPO - (41) 3075-6600 • RO • CASA DA EMPILHADEIRA - (69) 3229-1177 • RS • CENTRAL DE FERRAMENTAS - (54) 3213-5363 • SC • COMAPE - (49) 3324-5090



Creating Logistics Results

DEMAC

Multimodal**Intermodalidade**

Com foco em contêineres e ferrovias, empresários discutem a intermodalidade no Brasil

Em seminário realizado no último mês de maio em São Paulo, SP, representantes de empresas como ALL, Log-In e Hamburg Süd, entre outras, discutiram questões pertinentes ao transporte intermodal no país, abordando aspectos positivos e negativos, o que está certo e o que deve ser melhorado, com foco especial no transporte de contêineres por via ferroviária.

Antes de mergulhar de cabeça no assunto é necessário entender o que de fato significa a intermodalidade. De início, é fundamental ter ciência de que intermodalidade e multimodalidade não representam a mesma coisa, ao contrário do que muita gente pensa.

O conceito comum entre os dois termos é que ambos ocorrem quando a mercadoria é transportada por dois ou mais modos diferentes. No entanto, enquanto na intermodalidade — foco do seminário denominado “Terminais, Ferrovias e Contêineres”, organizado pela *Revista Ferroviária* em maio último em São Paulo, SP, — é emitido um contrato de responsabilidade de transporte para cada operador, na multimodalidade há um contrato único para toda a cadeia, denominado Conhecimento de Transporte Multimodal, que fica sob responsabilidade do OTM — Operador de Transporte Multimodal.

De acordo com a lei nº 9.611, datada de 19 de fevereiro de 1998, para uma empresa conseguir a credencial de OTM deve enviar uma solicitação ao Ministério dos Transportes, já que ainda há questões fiscais que impedem esta lei de se tornar realidade. A Log-In (Fone: 21 2111.6500), por exemplo, já possui autorização para atuar como OTM no país. “O transporte multimodal é vantajoso porque reduz custos logísticos, minimiza o impacto ambiental, proporciona mais segurança (no caso das ferrovias) e centraliza a logística em um único operador”, opina



Um dos motivos de o transporte de contêineres em ferrovia não se desenvolver no Brasil é a falta de terminais

José Eduardo Bechara, diretor comercial e de Marketing do Grupo Libra (Fone: 13 3279.3737).

O seminário, entretanto, buscou não entrar neste mérito da diferença entre um e outro, mas, sim, discutir os motivos de o transporte de contêineres — grande ferramenta da intermodalidade, já que a carga permanece dentro deles por toda a viagem, gerando muito mais agilidade nas operações — em ferrovias não se desenvolver no Brasil, apontando que um dos fortes motivos é o pouco espaço nos terminais intermodais existentes e a falta de iniciativa para se construírem novos terminais.

O professor Paulo Fleury, presidente do ILOS — Instituto de Logística e Supply Chain (Fone: 11 3847.1909), explicou que o contêiner oferece uma grande quantidade de armazenagem e

proporciona agilidade na carga e descarga, pelo fato de não haver a necessidade de manusear a carga. A intermodalidade proporciona que o mesmo contêiner que chega ao porto seja transportado por caminhão, trem e caminhão novamente, sem que se mexa na carga. Ele contou que na década de 1980 o contêiner foi uma inovação tecnológica incrível, que contribuiu muito para o desenvolvimento de países como o Japão, que utilizou contêineres para transporte de algodão, arroz e outros produtos.

No entanto, Fleury destacou que não faz sentido haver a intermodalidade com os trens de baixa qualidade de que o Brasil dispõe. “Muitas empresas não utilizam o transporte ferroviário pelo custo total, indisponibilidade de rotas e de vagões, baixa velocidade dos trens, problemas

de transbordo e uma série de outros problemas que precisam ser solucionados antes de se almejar o transporte intermodal”, apontou.

A importância do contêiner

Na visão do presidente da CBC — Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal (Fone: 21 2263.1645), Silvio Vasco Campos Jorge, hoje, já se pode incluir o contêiner entre as grandes invenções do mundo. “Decorridos mais de 50 anos, esta caixinha mágica revolucionou o transporte mundial, não se admitindo mais o transporte de qualquer mercadoria sem ser em contêiner, exceto os grãos



Fleury, do ILOS: muitas empresas não utilizam o transporte ferroviário pelo custo total

Compromisso com a sua tranquilidade.



www.HYSTER.com.br

**COBERTURA
NACIONAL**



BRASIL (DF/ES/GO/MG/RJ/TO) www.brasfinaquinas.com.br • Belo Horizonte (31) 2129.3800 • Rio de Janeiro (21) 2123.3000 • Macaé (22) 2105.4242 • Brasília (61) 2102.3400 • Goiânia (62) 4065.5800 • Serra (27) 2121.3390 • DCDN (ALICE/PB/PE/RN) www.dcdn.com.br • Recife (81) 3117.4190 • Fortaleza (85) 4011.6400 • J.MALUCELLI (PR) www.jmalucelli.com.br • Curitiba (41) 3351.5522 • MARCOS MARCELINO (AP/MA/PA/PE) www.marcosmarcelino.com.br • Aracaju (91) 4009.4190 • São Luís (56) 2106.4100 • PONTES (RS/SC) www.pontesd.com.br • Porto Alegre (51) 3205.4400 • Joinville (47) 3121.8100 • SOMOV (AC/AM/MS/MT/SP/RO/RR) www.somov.com.br • São Paulo (11) 3718.5060 • Campinas (19) 3004.6322 • Campo Grande (67) 3398.1818 • Curitiba (65) 2121.1400 • Manaus (62) 3652.7600 • TECNICO (BA/SE) www.technico.com.br • Salvador (71) 3391.0900

Multimodal

sólidos e líquidos. Prova disto são as cargas frigoríficas que praticamente migraram totalmente para os contêineres reefer", discursou.

Ele ressaltou que o contêiner possui, hoje, mais regalias do que as imunidades diplomáticas para entrar e sair em praticamente todas as partes do mundo, inclusive no Brasil, sem nenhum controle por parte do Estado. "Toda a legislação do contêiner foi desenvolvida pela CBC para o desenvolvimento do comércio exterior, com uma economia estimada de 50 milhões de dólares ao ano, desde a edição da lei nº 9.611, que tornou livre a entrada e saída do contêiner estrangeiro dentro do território nacional", relatou Jorge, que comemorou o fato de que, após empresas privadas terem recebido a concessão das ferrovias brasileiras, houve um crescimento significativo na movimentação de contêineres no país.

Já Gustavo Costa, gerente da filial de Santos da Hamburg Süd e Aliança Navegação e Logística (Fone: 13 3211.1300), define a importância do contêiner com a seguinte frase: "ele promove a integração das cadeias logísticas, tanto nacional como internacionalmente". Bechara, do Grupo Libra complementa informando que, hoje, 70% do valor do comércio mundial de carga geral é movimentado em contêineres.

O mercado nacional

Sergio Nahuz, diretor de Industrializados da ALL (Fone: 0800 7012255), contou que na empresa o volume de contêineres vem crescendo bem desde 2006 e a expectativa para 2009 é que o crescimento nessa área seja de 86%. "Temos vários projetos relacionados ao transporte em contêineres. Alguns deles são de curto prazo. A baixa participação (apenas 3% de market share) nos levou a dar mais atenção ao mercado de contêineres. Em dois ou três anos queremos que o transporte por contêiner represente de 10 a 15% do volume da ALL, lembrando que hoje este volume não chega a 1% sequer", comentou.



Jorge, da CBC: hoje, já se pode incluir o contêiner entre as grandes invenções do mundo

Na visão dele, o mercado apresenta um volume altamente pulverizado, inexistência de depots com desvio ferroviário nos portos, falta de postos de serviços para contêineres nas cidades do interior, alto custo de movimentação dos contêineres vazios e baixo free time, fruto de um planejamento ineficiente. "Por isso, a ALL tem como estratégias: criar novos terminais de captação no interior, fazer com que estes terminais possam estufar os contêineres, reposicionar os contêineres vazios e criar depots com desvio ferroviário. Isso tudo irá proporcionar o melhor planejamento das viagens dos contêineres", projetou.

Já no Grupo Libra, a movimentação de contêineres é a principal atuação e representa 80% do faturamento. E em virtude desta representativa participação nos negócios da empresa, Bechara citou e explicou algumas mudanças que precisam ser efetuadas. "Os terminais devem ser adaptados, caso contrário os navios porta-contêineres — de dimensões cada vez maiores — não terão mais como atracar em nossos portos. Além disso, como Santos movimentava 40% dos contêineres do Brasil, há necessidade de se utilizar as ferrovias, já que as rodovias tendem a saturar cada vez mais."

Enquanto isso, César Augusto Maas, diretor de Desenvolvimento e Novos Negócios da Sepetiba Tecon (Fone: 21 2141.1800), comentou que a indústria de

contêineres é muito atrativa, o setor apresenta rentabilidade, mas infelizmente a infraestrutura é deficitária.

Transporte de contêineres em ferrovias: impasses e soluções

Segundo Vicente Abade, diretor de Relações Corporativas da Amsted Maxion (Fone: 11 3411.8000), de 1997 até o ano passado, no Brasil, o transporte de contêineres em ferrovias cresceu cerca de 75%. "É impressionante a curva ascendente da containerização no país. A grande questão no momento é trabalhar para desenvolver esta prática, considerando que a cultura do empresariado brasileira é rodoviária, pelo fato deste modal ser mais barato", complementou Fernando Poça, gerente Corporativo de Negócios da MRS Logística (Fone: 0800 0323031).

Poça disse, ainda, que está há seis anos cuidando do transporte de contêineres da MRS e que já observou alguma evolução durante o período. "A celulose containerizada está crescendo muito no país, assim como o transporte de ferro gusa. Acredito que isto seja uma tendência", destacou. Mas, mesmo assim, ele admitiu que esta prática ainda deixa muito a desejar. "O transporte ferroviário em curta distância acaba saindo muito mais caro do que o rodoviário", admitiu. "Transportar pelas rodovias torna-se algo financeiramente vantajoso para as empresas quando a distância é grande."

No entanto, como foi dito pelo professor Fleury, do ILOS, Bernardo Figueiredo, diretor geral da ANTT (Fone: 0800 610300), também lembrou que há muitos problemas estruturais que impedem as ferrovias de progredirem no Brasil. "Noventa por cento da malha ferroviária brasileira foi construída na transição do século XIX para o século XX, quando a economia e o tipo de passageiros eram muito diferentes dos parâmetros atuais", exemplificou.

Ele disse que é preciso jogar muita luz no problema do transporte intermodal no país, criando condições operacionais para que a cadeia se articule tanto nas ferrovias quanto nas rodovias. "O mercado de carga geral não irá para a ferrovia, caso a ferrovia não desenvolva condições para este tipo de transporte. É preciso criar uma cultura que conquiste esse mercado, tornando o transporte ferroviário mais vantajoso do que o rodoviário, oferecendo mais segurança, frequência de transporte, etc. A intermodalidade só vai ser uma realidade quando as ferrovias estiverem físicas e conceitualmente habilitadas para tal", projetou.

Jorge, da CBC, argumentou que, com a legislação vigente, não existe nenhum empecilho para o uso de contêineres no mercado brasileiro. Em contrapartida, ele mesmo reconheceu que há entraves para as operações como, por exemplo, a entrega dos contêineres nas cidades que, em razão do trânsito, pode ter um custo muito alto. Isso sem falar nos altos preços de equipamentos de transbordo necessários para as operações.

Para Bechara, do Grupo Libra, realmente ainda há limitações na malha ferroviária do país, além de outros entraves como o direito de passagem entre concessionárias, diferenças de bitola e a imensa dificuldade de cruzar uma cidade como São Paulo.



Costa, da Hamburg Süd e da Aliança: o contêiner promove a integração das cadeias logísticas

Os entraves em São Paulo

A capital paulista é um dos principais centros econômicos do mundo e, por isso, se faz necessária uma análise particular sobre os problemas enfrentados pelas empresas para realizar o transporte de contêineres por esta importante metrópole. Figueiredo, da ANTT, afirmou que a cidade precisa de terminais de carga para fazer a distribuição organizada, sendo um ponto de transição para os municípios do interior paulista, além de outros estados, como Rio de Janeiro, Minas Gerais, etc. "Pela importância que tem, a cidade de São Paulo não pode ser um gargalo ferroviário", cravou.

Costa, da Hamburg Süd, por sua vez, disse que, em função de fatores como o rodízio municipal de veículos, restrições de vias, horários para circulação e

engarrafamentos, entre outros, há um desafio muito grande para cruzar a cidade de São Paulo. Ele acredita que uma das saídas é trabalhar com as ferrovias existentes e desenvolver projetos em conjunto com as concessionárias que as administram, com o intuito de melhorar as condições para o transporte, já que o interior de São Paulo, especialmente de Jundiaí para cima, representa um mercado muito importante para a Hamburg Süd.

Na visão do gerente da filial de Santos da empresa, tanto o Rodoanel como o Ferroanel são obras fundamentais. "Atravessar a capital paulista com certeza vai se tornar uma missão menos complexa quando o Rodoanel estiver pronto. Caberá à ferrovia buscar alternativas para se tornar competitiva, já que o Rodoanel será entregue antes." ●

Notícias Rápidas

Kabí desenvolve estrados para movimentação de cargas



Desenvolvidos para atender às necessidades operacionais da Nitfort Engenharia e Serviços Portuários, os estrados estacionários Kabitudo Modelo KEE-3600/2440-920-EMP-40-E, da Kabí (Fone: 21 3301.9090), são do tipo abertos, sendo as laterais em tela expandida de 1/8" de espessura com reforços superiores em perfis "C" de 4" e inferiores em viga "U" de 6".

Possuem capacidade volumétrica de até 7 m³ e quatro olhais de elevação para serem operados por pontes rolantes e guindastes. Incluem, ainda, pegas para empilhadeiras e são próprios para o serviço de carga e descarga em portos e/ou navios.

Unidades Embalatec

- Serraria
- Fábricas
- Reciclagem
- Escritórios

embalatec

Certeza de qualidade e atendimento.

- Paletes produzidos por processos Automatizados Equipamentos com Tecnologia de Ponta - CE 2008.
- Paletes PBR e Descartáveis Sob Medida - Embalagens para Merc. Interno e Exportação
- Tratamento HT - Norma NIMF 15
- Capacidade Produtiva: 400.000 Paletes / Mês



Madeira de Pinus/Eucalipto de reflorestamento
Certificada FSC

ISO
9001 - 2000

Embalatec Industrial Ltda
Escritório e Vendas:
R. Laplace, 96 - Brooklin - São Paulo - SP
Fones (11) 5534-0003 Fax (11) 5534.0001
www.embalatec.com.br



Multimodal**Supply Chain Management**

Quem planeja não teme, prospera

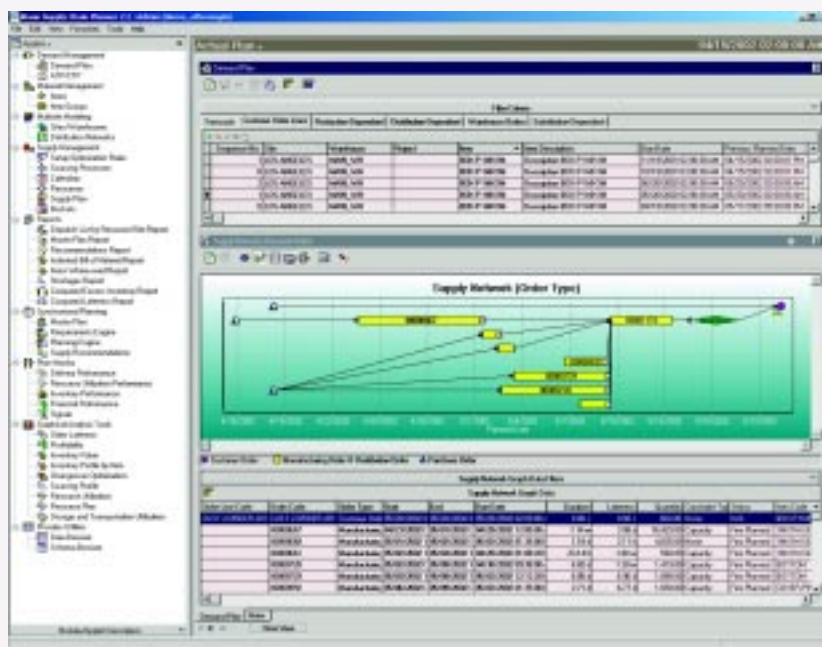
Reduzir custos e aumentar a produtividade é o que toda a empresa quer. Então, o que é preciso? Ferramentas de otimização dos processos, profissionais alinhados às estratégias da companhia e parceiros de confiança, ou seja, falta implementar o SCM e organizar a casa.

Ao contrário do que alguns profissionais possam pensar, logística e SCM – Supply Chain Management (ou Cadeia de Abastecimento) não são a mesma coisa.

Quem explica é Paulo Roberto Bertaglia, autor do livro “Logística e Gerenciamento da Cadeia de Abastecimento”. Segundo ele, a logística é algo físico, ou seja, envolve a movimentação dos materiais. Já o Supply Chain está relacionado às estratégias, e integra funções através do gerenciamento da informação, fluxo de material e fluxo financeiro. Com isso, logística e Supply Chain vivem juntos e são importantes para a empresa.

Pela definição do CSCM – Council of Supply Chain Management, associação internacional com integrantes das áreas de logística e SCM, logística é a parcela do processo da cadeia de suprimentos que planeja, implanta e controla o fluxo eficiente e eficaz de matérias-primas, estoque em processo, produtos acabados e informações relacionadas, desde seu ponto de origem até o ponto de consumo, com o propósito de atender aos requisitos dos clientes. Por sua vez, o Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos integra a gestão da demanda e do suprimento dentro e através das empresas.

De acordo com o professor de SCM Andrés Eduardo von Simson (Fone: 11 9983.4542), também diretor regional para a América Latina do Supply-Chain Council – instituição sem fins-lucrativos criada por um grupo de



Para cada tipo de empresa e modelo logístico são aplicáveis diferentes componentes e conceitos do SCM

empresas e uma consultoria nos EUA –, o papel da área de Supply Chain Management é administrar os processos de uma empresa, do seu fornecedor até o seu cliente em primeira instância, de forma a “atravessar” a empresa horizontalmente, diferentemente da perspectiva vertical por departamento. “Com esta visão de processos integrados, é possível detectar ao longo da cadeia quais as oportunidades de melhoria, corte de custos, gerenciamento de estoques e demanda, etc.”, declara, acrescentando que esta área possui, ainda, uma visão holística de toda a companhia, que em momentos de crise contribuirá com ações rápidas e eficazes.

Falando em crise, Edson Carillo, presidente da Global Connexion

Brasil (Fone: 11 3521.7038) – especializada em Supply Chain Engineering, formada pela união de quatro empresas de consultorias internacionais – acredita que momentos como este são ideais para se encontrar oportunidades, ou seja, o que pode melhorar no processo que resultará no ganho de todos. De acordo com ele, ainda são muito frequentes duplicidades de controles entre tantas atividades que não agregam qualquer valor, o que pode ser eliminado com o envolvimento dos membros de uma cadeia de abastecimento.

O Supply Chain, explica Danilo Campos, diretor executivo da Neolog (Fone: 11 3046 4050) – especializada em consultoria e sistemas para otimização

logística e SCM –, é a espinha dorsal da empresa que, se bem estruturada, com seus ossos fortes e músculos em equilíbrio, dará o suporte para quaisquer movimentos inesperados, como uma situação de crise.

Segundo ele, a queda na demanda e a necessidade de alocação eficiente de recursos são os desafios postos à Cadeia Produtiva neste momento. “Se a empresa e seus parceiros contarem com processos bem estruturados e sistemas capazes de apoiar as decisões em diferentes cenários, sem perder a qualidade de suas soluções, então a reação a estes impactos econômicos será muito melhor absorvida”, opina.

Certamente aquelas empresas que possuem departamentos de

Supply Chain e que aplicam os conceitos de SCM são mais competitivas do que as que não adotaram esta configuração, analisa Simson, do Supply-Chain Council.

Algumas implantam o SCM porque se inseriram no mundo globalizado e dependem de matérias-primas do exterior e/ou exportam seus produtos. Veja no gráfico ao lado a comparação de valor das empresas que utilizam o modelo SCOR com as empresas do índice Standard & Poor's e Dow Jones. O modelo SCOR (Supply Chain Operations Reference) ou Modelo de Referência das Operações na Cadeia Logística, de Distribuição, Fornecimento, Suprimentos ou Abastecimento é utilizado para analisar uma cadeia logística e identificar oportunidades de melhoria no fluxo de trabalho e de informação. O modelo foi criado pelo Supply Chain Council em 1996.

Para Campos, da Neolog, hoje as indústrias em geral trabalham bem no seu Supply

Chain, porém podem dar um salto de qualidade, partindo para o que se considera ótimo. E qual a dificuldade de se alcançar isso? A resposta, segundo o profissional, é a falta de ferramentas de otimização capazes de trazer visibilidade ao processo, que contemplem planos de horizonte mais amplos, considerando cenários distintos e restrições de cunho prático. "Na maioria das vezes, as empresas resolvem

bem seus problemas de curto prazo e de menor alcance, mas no final do mês o custo de cada decisão individualmente não foi o melhor para a companhia", diz.

Em produção, por exemplo, a utilização eficiente dos ativos se torna mais evidente no caso da crise de demanda no mercado, acrescenta Campos. O fato de várias empresas terem diminuído seus pedidos está gerando ociosidade na capacidade produtiva.

Com isso, os gestores devem tomar a decisão de produzir para estocar, fechar fábricas ou linhas de produção, colocar unidades em férias coletivas ou outras opções que no final das contas reduzirão o faturamento ou a lucratividade final.

"O Supply Chain otimizado é a vantagem competitiva que a empresa tem para acompanhar a oscilação do mercado de forma eficiente, seja na alta, seja na baixa", expõe o diretor executivo.



Comparação de valor das empresas que utilizam o modelo SCOR com as empresas do índice Standard & Poor's e Dow Jones

Custos

O custo logístico total de uma empresa pode ser dividido em transportes (transferência e distribuição), faturamento e ciclo do pedido, movimentação, armazenagem, impostos, administrativos e embalagem, segundo Fernando Villar, diretor regional da ABGroup Desenvolvimento de Negócios (Fone: 11 5507.5115) – empresa de consultoria empresarial.

Você está reduzindo custos ou assumindo riscos?

Não corra riscos que podem causar sérios danos ao seu patrimônio e a seus funcionários.

A Travema, líder no Brasil em soluções para proteção, firmou acordo com a empresa Australiana EYE CATCHER, líder mundial em desenvolvimento e produção de proteções termoplásticas, para distribuição de seus produtos no Brasil.

Conheça a solução mais simples e econômica para proteger as estruturas porta-paletes do impacto de empilhadeiras.

Adaptável em qualquer tipo de coluna porta-paletes. Dispensa furação no piso.

Consulte-nos ainda hoje. Estamos disponibilizando amostras para testes, sem qualquer custo.

TRAVEMA

Travema Comércio e Indústria Ltda.

Tel.: 55 + 11- 3831-8911

Rua Benedito Campos Moraes, 126 -Vl. Anastácio / 05094- São Paulo-SP
travema@travema.com.br / www.travema.com.br

PROTECT-IT

Proteções termoplásticas para colunas e Racks porta-paletes.



A instalação de Protect-It™ é a mais rápida e a mais econômica. Encaixa-se com segurança em volta da coluna e não requer ferramentas e nem suportes.



Protetor para docas Niveladoras



Protetor para colunas estruturais



Protetor 90°



Protetor Angular

Multimodal

Cada setor, variando por sua característica e valor agregado, apresenta um benchmark de custo. "Após identificar as distorções e desvios, podemos realizar um estudo direcionado e a implementação de ações corretivas para adequação do mesmo a um patamar aceitável. Além do trabalho interno, os agentes da cadeia de abastecimento devem ser vistos, também, como uma fonte de oportunidades e de redução nos custos logísticos", explica.

Simson, do Supply-Chain Council, chama a atenção para o fato de que os custos que envolvem a logística são apenas uma parte deles no SCM, pois o Supply Chain engloba todos os custos desde o fornecedor até o cliente, excluindo-se o custo da produção. "Devemos também considerar que custos logísticos não são apenas custos de transporte, como são comumente considerados. O custo logístico de uma empresa envolve praticamente todos os processos de atendimento do cliente", esclarece.

Para Carillo, da Global Connexion Brasil, o impacto logístico de uma cadeia de abastecimento não integrada seguramente é de mais custo. Segundo ele, o custo não é causa, mas sim consequência: empresas que descuidam das operações fatalmente comprometem seu resultado. "Apenas para citar um simples exemplo, o fato de não compartilhar informação com meu fornecedor pode forçar um estoque de segurança maior do que o necessário, e isto vai gerar a necessidade de mais espaço, mais equipamentos, mais pessoal e mais capital."

Pesquisa analisa Supply Chain no Brasil em 2008

O Inbrasc – Instituto Brasileiro de Supply Chain (Fone: 11 3053.1300), entidade pertencente à Febracorp – Federação Brasileira de Desenvolvimento Corporativo (Fone: 11 3053.1300), acaba de apresentar os resultados da 4ª pesquisa "Panorama do Supply Chain no Brasil – Cenário 2008", realizada com 142 organizações. Destas, 48% são de capital estrangeiro, 32% de nacional e 10% de misto, sendo 45% empresas de grande porte.

Representando o momento positivo que se encontra o Supply Chain, 44% dos entrevistados acreditam que, em relação a 2006, a área mudou muito, mas com responsabilidade. "Ela tem sido realmente valorizada e as empresas têm investido em seu aprimoramento", afirma Fernando Morisco, coordenador Educacional do Inbrasc.

Um dos destaques também está relacionado à subordinação da área. Dentre as empresas de capital estrangeiro, mais de 30% contam com uma diretoria de Supply Chain, e outros 30% com uma gerência subordinada à diretoria. No entanto, cerca de 45% das empresas de capital nacional não possuem ainda uma área estruturada, ficando atrás das estrangeiras. "Este dado é preocupante, pois mostra que as empresas não estão utilizando o Supply Chain como deveriam, mas, por outro lado, aponta uma grande oportunidade de investimento", analisa o profissional.

Já sobre as responsabilidades do Supply Chain, observa-se que a maioria das funções realizadas é ainda operacional, como armazenagem, logística inbound e outbound e gestão de estoques finais. A análise também revelou que menos de 40% das empresas tem o S&OP – Sales and Operation Planning sob responsabilidade do Supply Chain, o que prejudica toda a cadeia de valor. "Isto quer dizer que tanto vendas como produção trabalham desconectadas dos objetivos estratégicos da organização, o que deveria ser conduzido pelo Supply Chain com a participação de outras áreas, inclusive a financeira", explica Morisco.

A pesquisa apresentou, ainda, o perfil profissional dos líderes da área, indicando que, em 57,4% das organizações, há um balanço de pessoas com forte conhecimento prático e conceitual; 11,3% são primordialmente conceitual e estão adquirindo o conhecimento prático; 17,7% com perfil primordialmente prático e 13,5% não tem essa informação.

Acompanhe os principais gráficos dos resultados da pesquisa espalhados por esta matéria.

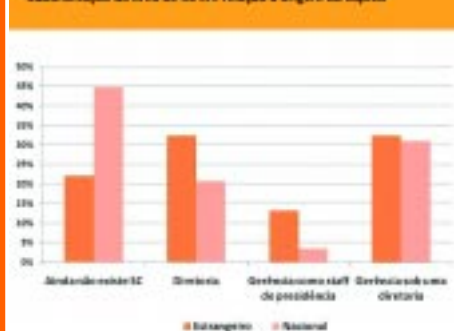


Carillo, da Global Connexion Brasil: TI deve ser entendida como meio de integração

Pela análise de Campos, da Neolog, algumas vezes as empresas se enganam imaginando que a forma de pagar pelo serviço é a melhor saída para reduzir seus custos. Por exemplo, ao terceirizar a logística, negociando um bom preço pela operação, coloca-se toda a responsabilidade de eficiência para fora da empresa. Se o Operador Logístico for eficiente, este conseguirá obter os ganhos que a própria empresa teria se também fosse capaz de planejar bem. E se, por outro lado, este não for eficiente, a conta da empresa nunca vai poder baixar.

"Temos percebido diferenças de mais de 30% em custos de empresas do mesmo segmento, o que mostra que muitos ainda ou não administram bem estes valores ou não conhecem as ferramentas que possibilitam a otimização na contratação de serviços logísticos", ressalta o profissional.

Subordinação da área de SC em relação à origem do capital



Subordinação do SC de acordo com o faturamento



Tratamento, estrutura e indicadores da área de Supply Chain



Integração, colaboração e outsourcing

Em SCM, a integração dos processos é fundamental, principalmente envolvendo sistemas de TI e clientes. Conforme explica Simson, do Supply-Chain Council, atualmente não se pode falar em "desintegração de sistemas" com os processos de atendimento do cliente, isso porque é mandatório integrar os dois.

Para ele, é recomendável até rever os processos atuais, mapeá-los corretamente e estabelecer um processo de benchmarking para entender como andam as vantagens competitivas da empresa em relação aos concorrentes e ao seu mercado, estabelecer indicadores de performance e um sistema de monitoramento destes. "A área de TI deve estar totalmente integrada nisto e prover aos usuários as ferramentas de controle", frisa.

E não basta ter um sistema de última geração se houver pessoas despreparadas e sem definições claras de suas responsabilidades e processos de operação, sem um centro de distribuição adequado. "Todo processo que envolva o cliente, além de aderência, requer um nível de preparo e de entendimento de ambos os negócios. Vemos projetos tecnológicos de abastecimento automático e controle de estoques do cliente pelo fornecedor, entre outras iniciativas", relata, por sua vez, Villar, da ABGroup, que considera que um projeto de qualidade deve ser sustentado em quatro grandes pilares: pessoas, recursos físicos, processos e tecnologia.

Segundo Carillo, da Global Connexion Brasil, a TI deve ser entendida como ferramenta, isto é, como meio de integração. "É comum acompanharmos vultosos investimentos em TI e na devida integração dos dados. Sempre digo que tecnicamente

isto é o mais fácil. Complicado mesmo é mudarmos cultura, e passarmos a compartilhar para todos ganharem. É a mudança das pessoas que inviabiliza o processo de integração", salienta.

Já na opinião de Campos, da Neolog, integrar não basta, é muito importante utilizar os dados para transformá-los em informações para a tomada de decisão. Os sistemas baseados em modelos matemáticos e estatísticos são os mais indicados nos momentos de difíceis decisões em cenários incertos. "Simplesmente os ERPs ou planilhas não têm condições de suportar a gestão do Supply Chain no nível e velocidade que atualmente são necessários", aponta.

Além de integração, também fazem parte do SCM colaboração e outsourcing. Colaboração é quando as partes se ajudam mutuamente, frequentemente confundida com cooperação, que é quando apenas uma parte é ajudada pela outra. Assim,



Lourenço Filho, da IBM: projetos de SCM envolvem mudanças na forma de pensar, operar e decidir

colaboração é a palavra de ordem para quem pensa em integrar sua cadeia de abastecimento. Já a terceirização, isto é, o outsourcing, nada mais é do que a transferência de uma atividade, ou parte dela, para execução de um terceiro. "Se minha empresa e/ou a dele não

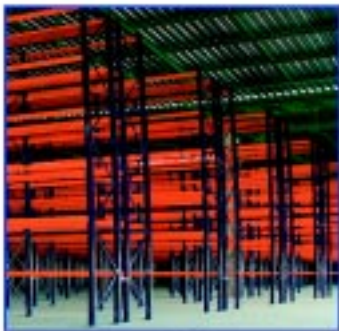


Campinas: (19) 3772.3333
logistica@marcamp.com.br

Mantua: (17) 3425.4752

Ribeirão Preto: (16) 3237.3400

Representante Comercial



Porta Paleta



Drive-In



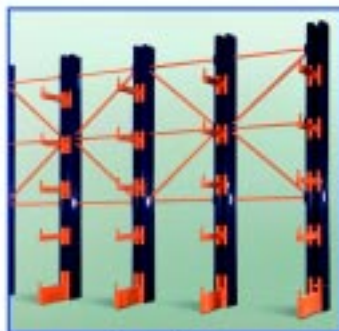
Divisorias



Estantes



Mezaninos



Cantilever



Multimodal

estiverem interessadas em colaborar o outsourcing, de nada serviu para melhorar o desempenho de minha cadeia de abastecimento", explica Carillo, da Global Connexion Brasil.

Para Simson, do Supply-Chain Council, o outsourcing tem demonstrado ser eficiente à medida que os recursos e plataformas possuem um alto grau de obsolescência. "Desta forma, com o outsourcing, você se dedica ao seu core business e deixa para o especialista em sistemas administrar suas demandas de integração e colaboração, evitando, assim, o investimento em estrutura própria e em infraestrutura, afetando o seu retorno de investimento", expõe, acrescentando que o parceiro deve estar alinhado com os valores e estratégias da empresa.

E para conseguir isso é preciso ter confiança, destaca Villar, da ABGroup. Confiança de dividir estratégias de negócios, de indicar ao fornecedor expectativas de crescimento (por família, por categoria de produto, etc.) e de indicar plano de expansão. "Toda iniciativa que ganha um tempo para um melhor planejamento de recursos (físicos, humanos, tecnológicos) acaba por contribuir com a redução de custos na cadeia. Mas para isso, os agentes precisam estar integrados e afinados em suas operações e estratégias", afirma.



Villar, da ABGroup: projeto deve ter quatro pilares – pessoas, recursos físicos, processos e tecnologia

Benefícios do SCM

- Aumento do nível de serviço;
- Controle de eventos;
- Coordenação, colaboração e integração dos processos de negócio relacionados à cadeia de valor da empresa, que interligam seus participantes por meio da administração compartilhada envolvendo desde o consumidor final até o fornecedor inicial de matéria-prima;
- Diminuição dos custos de produção (redução dos overtimes, otimização dos setups e paradas, diminuição do scrap);
- Diminuição dos custos logísticos de transporte e armazenagem;
- Lucratividade;
- Melhor comunicação e colaboração entre parceiros de negócios;
- Melhor percentual de entregas on-time;
- Melhoria da produtividade dos ativos;
- Melhoria na performance de entrega;
- Melhoria na qualidade dos serviços aos clientes através da redução do ciclo de produto, integração e redesenho da cadeia de distribuição;
- Otimização da comunicação entre vendas, manufatura e fornecedores;
- Otimização dos níveis de estoque (produtos acabados, matéria-prima, work-in-process);
- Planos factíveis e visibilidade dos gargalos.

Fonte:
IBM, Infor, Oracle e Webb

O que considerar na implementação do SCM

Toda a empresa pode implementar Supply Chain Management. Para isso, basta que tenha um processo de suprimento de matérias-primas e insumos para a produção e outro de distribuição e entrega a clientes. É o que explica João Mário Lourenço Filho, sócio diretor em Supply Chain

Management da IBM Brasil (Fone: 0800 7014262), uma das maiores empresas de tecnologia da informação do mundo.

Em geral, os processos que devem ser considerados são: integração da área de suprimentos ou compras com seus fornecedores, integração do processo de planejamento entre vendas e operações, além do processo de logística inbound, intralogística e outbound. A implantação do SCM envolve uma revisão integrada dos

processos, estratégias operacionais, sistemas, conectividade, forma de controle e change management das pessoas envolvidas. "Antes de partir para uma implantação do SCM é necessário ter a estratégia definida e alinhada com os objetivos da empresa", ressalta Gustavo Figueiredo, diretor de logística da Webb (Fone: 0800 8899322), empresa especializada em soluções de Procurement e Logística.

Para Odair Koyama, gerente de consultoria de vendas da Oracle do Brasil (Fone: 0800 8914433), considerada a maior empresa de software de negócios do mundo, a implementação do SCM é mais significativa e apresenta mais benefícios em um ambiente altamente competitivo e global que força as empresas a adotarem estratégias de otimização dos seus recursos produtivos e logísticos, visando, principalmente, à redução dos custos de operação. Desta forma, as companhias tornam-se enxutas, disciplinadas na eliminação dos desperdícios em seus processos e, assim, aumentam sua eficiência e lucratividade, garante o profissional. "Por outro lado, necessitam de flexibilidade operacional, agilidade na produção e distribuição, pois seus clientes, cada vez mais exigentes, demandam produtos customizados, com prazo de entrega cada vez mais apertado. Portanto, é importante considerar os fatores de diferenciação e de inovação que determinarão a participação da empresa nesse ambiente competitivo ao implementar o SCM", complementa.

Temas e responsabilidades da área de Supply Chain (em %)



Investimento em capacitação de Supply Chain



Desenvolvimento do modelo de Supply Chain



Segundo René Campanhã, Brazil Business consultant Senior Manager da provedora de softwares corporativos Infor (Fone: 11 5508.8800), para cada tipo de empresa e modelo logístico são aplicáveis diferentes componentes e conceitos do SCM. O momento em que a empresa está também influencia nas necessidades por tipo de componente. Por exemplo, momentos de fusão ou aquisição de empresas podem ser o momento de analisar e otimizar a cadeia logística, utilizando conceitos mais estratégicos.

Sobre o que considerar na tomada de decisão para implementar o SCM, o profissional elenca:

- ▶ Como está meu nível de serviços? E a média do mercado em meu segmento? Como estão os indicadores de Order Fulfillment e On-time delivery and on-time full?
- ▶ Minha empresa está apresentando acuracidade de estoque? Temos apresentado muitos ajustes ou diferenças de estoque? Tem havido muitas perdas (refugo, prazo de validade vencida, etc.)?
- ▶ Os processos produtivos estão sincronizados? Existe excesso de Work in Process?
- ▶ Como é feito o planejamento de demanda da empresa? Quão assertivo tem sido este processo?
- ▶ Como está a complexidade da minha operação em relação ao controle de estoques? Expedição parcionada (entregas unitizadas), qual a frequência de separação? Variedade de SKUs? Erros devido a operações complexas e manuais?
- ▶ Preciso otimizar a utilização dos meus recursos
- (máquinas, espaços de armazenagem, estoques, mão de obra)?
- ▶ Existem muitos veículos ociosos? Necessito melhorar a sequência de paradas e coletas de produtos?
- ▶ As informações e cenários estão sendo feitos em tempo e com nível de informação satisfatório para tomada de decisão?
- ▶ Quais indicadores produtivos utilizam em minha empresa? Devem ser indicadores direcionados ao atendimento do cliente, ao cumprimento dos planos, financeiros, e não apenas operacionais, como rendimentos e utilização de equipamentos.
- ▶ Como realizo o planejamento e a promessa de entrega para meus clientes?
- ▶ Existe o entendimento dos

responsáveis sobre o bem geral para a empresa ou ainda trabalham de forma isolada?

Já as "dores" a serem tratadas, o profissional as separa em: excesso de estoque – produtos acabados, matéria-prima e work-in-process; performance de entrega ruim – datas de entregas perdidas; programas de produção perdidos – lead times alongados; recursos superalocados – sem visibilidade em gargalos; comunicação lenta ou inexistente entre vendas, manufatura e fornecedores; aumento de custos de produção – excesso de overtime, muitos setups e paradas devido às ordens urgentes, scrap excessivo; previsão ruim – baixa visibilidade na demanda, sem número único de previsão; serviço de cliente ruim – muitas backorders, muita falta de estoque no momento de entrega (stock-out).

Onde você pensar, a Schioppa está!

INDUSTRIAL AMBIENTAL AEROPORTUÁRIA

ERGONOMIC INOX MOBILI COLOR GEL STILLIS

EVOLUTION AVANTECH EVIDENTECH EVIDENCE FUTURA

Rodas e Rodízios para todos os segmentos

Rua Álvaro do Vale, 284.
São Paulo - SP - BR

(55 11) 2065-5200
vendas@schiooppa.com.br

SCHIOPPA
RODAS E RODÍZIOS DO BRASIL

www.schiooppa.com.br

Multimodal

Recursos necessários

Para implantar o SCM, Lourenço Filho, da IBM, expõe que são necessários:

- **Recursos Humanos** – É preciso montar e treinar as equipes a fim de que possam operar o processo de Supply Chain dentro dos procedimentos estabelecidos;
- **Recursos de infraestrutura**, tais como equipamentos de movimentação e armazenagem, equipamentos de transportes e ativos como armazéns, centros de distribuição, etc.; e
- **Recursos tecnológicos** – Por exemplo, sistemas, infraestrutura tecnológica como hardware, storage, link de dados, etc., além de todos os tipos de equipamentos que envolvam controle e medição operacional, tais como coletores de dados, código de barras, radiofrequência etc. A tecnologia é fundamental para viabilizar e agilizar os processos de Supply Chain.

Segundo Campanhã, da Infor, normalmente são necessários recursos especializados, tanto do lado da empresa implementadora quanto da empresa cliente.

Os projetos relacionados à manufatura, ao planejamento e à produção necessitam normalmente de pessoas de engenharia de produto,

engenharia de processos, controle e sequenciamento de produção, controle de estoques, compras e planejamento. Os relacionados a estoques e Warehouse Management necessitam de pessoas de: almoxarifado, expedição, compras e vendas.

Já os projetos relacionados a planejamento de demanda necessitam normalmente de pessoas de vendas, planejamento e marketing. Por sua vez, os projetos sobre definições de cadeia logística necessitam de pessoas para o planejamento.

O consultant Senior Manager da Infor declara, ainda, que a participação de pessoal de tecnologia é importante para determinação da busca de informações e auxílio nas definições de processo e sequenciamento. “A alta direção da empresa deve estar envolvida também, pois muitas vezes este tipo de projeto requer e apresenta algumas mudanças organizacionais que devem ser aprovadas e podem trazer uma mudança estrutural e de indicadores de performance importantes”, diz.

Na grande maioria das empresas, a adoção ao SCM é uma decisão estratégica e uma prioridade na agenda dos principais executivos que definem a estratégia de administração da geração de valor com o gerenciamento do capital humano necessário e com o monitoramento de desempenho, informação e conhecimento, acrescenta Koyama, da Oracle.

Figueiredo, da Webb, complementa que é muito importante que se tenha um time dedicado para a implantação e um modelo de governança apoiado pela alta direção da

empresa. Este tipo de implantação envolve todas as áreas da empresa, entre elas vendas, logística, financeiro, TI, fiscal, jurídico, RH, etc.

Como implementar?

Antes de implementar sistemas de informação de automação dos processos de SCM, os profissionais entrevistados recomendam que as empresas analisem detalhadamente seus processos e identifiquem junto com a equipe de TI o melhor modelo de implantação – alinhado com as estratégias da companhia – e sua sequência logística. A implementação pode ser feita em fases, por processos, por produtos, por região, etc., isso dependerá da complexidade da solução definida.

É importante contemplar módulos de previsão de demanda, planejamento de materiais, planejamento logístico e de estoques, otimização logística, visibilidade operacional, auditoria de custo e nível de serviço e ferramentas que permitam a troca eletrônica de dados e visibilidade das informações ao longo de cadeia de abastecimento.

Segundo Simson, da Supply Chain Council, é preciso entender que a área de SCM é um departamento de importância estratégica e não apenas operacional. Ele será responsável por integrar todas as peças do jogo da empresa, ou seja, estratégia de marketing, planejamento da demanda, estratégia de suprimentos, estratégia de produção, estratégia de estoques e, finalmente, estratégia de distribuição e

relacionamento com os clientes. “A área de SCM não é mais ‘o departamento de transportes’ ou o ‘pessoal da logística’, ou pior, ‘o pessoal de compras’”, expõe o profissional.

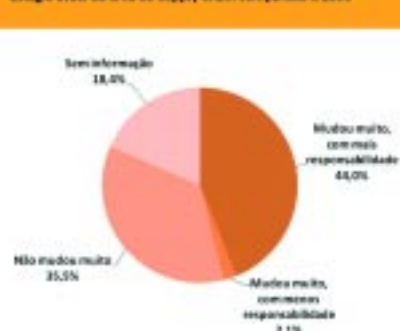
De uma forma didática, Campanhã, da Infor, descreve a sequência da implementação do SCM:

1. Planejamento de demanda (forecast, nível de serviços, estoques, etc.) e entendimento do mercado;
2. Definição e otimização da cadeia logística;
3. Controle de ciclo de vida de produtos;
4. Planejamento de suprimentos (compras, distribuição, produção, armazenamento, etc.) considerando restrições de recursos;
5. Controle de estoques (produção, armazém, compras, despacho etc.): Procurement, MES, WMS, RFID;
6. Sincronização de produção;
7. Planejamento de transporte;
8. Roteirização.

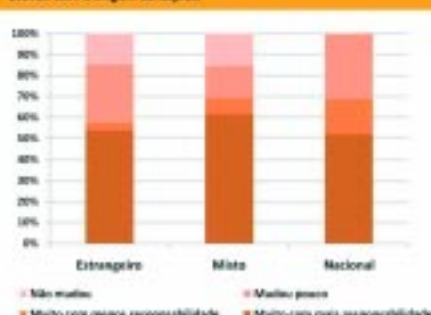
Em paralelo a estes projetos, ainda existe a possibilidade de controles e acompanhamentos mais apurados, podendo isso ser alcançado através de ferramentas de análise e acompanhamento de eventos, análise e acompanhamento de performance.

“Para todos os projetos é importante a identificação e medição dos indicadores de performance futuros, estabelecer metas e acompanhar estas metas de forma contínua antes e após a implementação”, lembra o profissional.

Estágio atual da área de Supply Chain comparado a 2006



Estágio atual da área de Supply Chain em relação a 2006, de acordo com a origem do capital



Estágio atual da área de Supply Chain em relação a 2006, de acordo com o faturamento



Problemas

Na implementação do SCM podem existir problemas de ordem técnica, gerencial ou organizacional. Como característica, informa Lourenço Filho, da IBM, estes projetos envolvem mudanças na forma de pensar, operar e decidir, e isso nem sempre é de fácil compreensão. O fundamental é que a metodologia de implantação tenha um processo de gerenciamento de riscos muito forte. É fator crítico de sucesso a participação dos usuários e das equipes de tecnologia, se houver aplicações de informática.

A implementação de um sistema de SCM não deve ser vista como uma solução definitiva para a integração da cadeia de valor e que os benefícios serão alcançados imediatamente, ensina Koyama, da Oracle. "A flexibilização da estrutura da empresa, o compromisso e o apoio da alta



Figueiredo, da Webb: antes da implantação é preciso ter a estratégia definida e alinhada com os objetivos da empresa

gerência são fatores críticos de sucesso. Além disso, é importante buscar soluções factíveis e que possam ser implementadas", diz.

De acordo com Figueiredo, da Webb, os problemas são ocasionados por um planejamento ineficaz da implantação. É importante prever exatamente

o tempo necessário de pessoas que estão no dia-a-dia das operações, contemplar tempo suficiente para realizar pilotos e evitar não-conformidades de sistemas e processos, processo de change management bem rigoroso com comunicação e treinamentos bem desenhados, clareza nos objetivos a serem atingidos e como eles serão medidos. "Aqui vale ressaltar que toda organização deve ter o mesmo entendimento de um determinado indicador, por exemplo o significado e a forma de medição do OTIF devem ser entendidos por todos", lembra. Na hora de desenhar o cronograma, o profissional aconselha não se esquecer de considerar os eventos importantes do ano, como alta de volumes, fechamentos, promoções, etc. para que a implantação não coincida com os picos e gere problemas internos.

Já Campanhã, da Infor, elenca alguns problemas, seguidos de possíveis soluções:

1. Falta de informações necessárias de engenharia

- Trabalho em conjunto entre as áreas de engenharia e planejamento para definir o nível de detalhe necessário e formas de atualização contínua destas informações
- Revisão dos processos e definição da metodologia de atualização

2. Trabalhar como "feudos" no nível operacional

- Cursos de conceituação do SCM
- Revisão dos indicadores de performance
- Apoio executivo da empresa

3. Áreas de planejamento com objetivos muito conflitantes

- Apoio executivo
- Definição de objetivos da empresa
- Revisão de indicadores ●

A Longa otimiza soluções para você armazenar seus produtos.



LONGA

A medida certa para sua armazenagem.

A Longa, pioneira na produção de racks, também é especialista na fabricação de estruturas metálicas para armazenagem de seus produtos. Invista em qualidade e garanta a melhor e mais inteligente solução em armazenagem. Agilidade, competência e segurança comprovada por uma empresa de tradição.

Telefone: (11) 3262.8100
Distrito Industrial • Porto Feliz • SP
www.longa.com.br

Multimodal**Parceria**

LSI Logística e Expresso Mirassol firmam joint venture

Pertencente ao Grupo Manserv, a LSI Logística (Fone: 11 4225.5860), especialista em logística in house, firmou uma joint venture com o Expresso Mirassol (Fone: 11 2141-1211), empresa que realiza transporte de cargas, com o intuito de oferecer soluções logísticas integradas ao mercado. Ambas as empresas estão apresentando as soluções integradas, inicialmente, para suas respectivas carteiras de clientes.

Com isso, somando as operações, as empresas têm uma base de 60 clientes e 100 contratos, bem como uma frota de 910 veículos para transporte rodoviário e em torno de 300 equipamentos para movimentação interna de cargas. No entanto, nenhuma das duas companhias deixará de existir e as marcas continuam sendo independentes. "As empresas mantêm as marcas e a parte jurídica. As necessidades de investimentos e aporte também continuam a cargo de cada empresa em sua respectiva área", explica Adolfo Pimentel, diretor comercial da LSI Logística.

Ele ressalta que no atual momento de crise todas as empresas dos mais variados segmentos estão buscando alternativas, e afirma que as soluções integradas de logística representam uma grande opção. "O que nos propusemos a fazer vai além da movimentação física que muitos oferecem. O nosso diferencial é otimizar ativos oferecendo soluções logísticas e otimizando fluxos operacionais", enfatiza. "O intuito é oferecer fluxo de informação de forma ordenada. Temos investido bastante em ferramentas de gestão", comenta Luiz Carlos de Faria, gestor comercial do Expresso Mirassol.



Foto: Fernanda de Campos de Andrade

Faria, à esquerda, e Pimentel: "em médio prazo pode haver uma fusão ou surgir uma terceira empresa, fruto desta parceria"

Pimentel acentua que na medida em que a informação transmitida ao cliente tem qualidade, ele se sente seguro para tomar decisões. "Assim, o cliente pode assumir metas mais agressivas", opina. "Na logística, a redução de custos com transportes é fácil de mensurar. Mas há, ainda, muitos outros aspectos onde os custos podem ser reduzidos, como nos estoques, por exemplo", complementa.

De acordo com Faria, o objetivo da joint venture é cobrir todos os fluxos de movimentação de materiais nas cadeias de produção e de distribuição, desde materiais provenientes de fornecedores de matérias-primas, passando pela indústria de transformação e complementando com a entrega de produtos acabados ao consumidor. "Ofereceremos serviços como distribuição fracionada, operações de CDs, transporte de cargas líquida e seca, operações de logística industrial e transporte de contêineres", informa.

Ele diz, ainda, que a joint venture é um acordo de cooperação técnica e comercial e destaca que Expresso Mirassol e LSI

Logística criaram um novo produto, que é o pacote de soluções integradas. "O Expresso Mirassol tem expertise em logística externa e a LSI na logística in house. Queremos levar algo diferente ao mercado, que é a soma das expertises. Há pontos de sinergia entre as empresa e a idéia principal é vender isso", garante.

Ainda segundo o gestor do Expresso Mirassol, a empatia com a LSI é muito grande e as empresas possuem culturas parecidas. "Hoje, o que existe de fato é um acordo técnico e comercial que tem conseguido bons resultados. Em médio prazo pode haver uma fusão ou surgir uma terceira empresa, fruto desta parceria. Tudo caminha para isso. Uma empresa complementa as competências da outra", revela, alertando, entretanto, que isso não é para agora: "talvez um segundo passo sejam investimentos em comum, lembrando que hoje eles são independentes", pondera. "Já namoramos e noivamos. A intenção é que haja casamento", acrescenta Pimentel, fazendo uma alusão à possível fusão.

Por fim, os executivos contam que em 2009 serão investidos cerca de R\$ 100 milhões em aumento de capacidade estática. No total, a parceria prevê investimentos da ordem de R\$ 150 milhões para os próximos três anos, abrangendo construção e melhoria de estruturas de armazenagem, Centros de Distribuição, tecnologia, ampliação e renovação de frota e equipamentos de movimentação de cargas. Um CD deve ser construído próximo ao Rodoanel em São Paulo, SP, e outro em Guarulhos, SP, na planta do Expresso Mirassol. "Até 2012 ambas devem dobrar seus tamanhos", afirmam, sinergicamente. ●

Notícias Rápidas



Visando montagem de empilhadeiras, Clark muda de endereço

A Clark (Fone: 19 3856.4407), subsidiária integral da Clark Material Handling International, mudou de endereço e está colocando em prática os seus planos para iniciar a montagem de empilhadeiras no começo de 2011. Situado em Vinhedo, interior de São Paulo, o novo prédio está em um terreno de 20.000 m², sendo desses 8.800 m² divididos em área administrativa, estoque de peças, recebimento e produção de máquinas, além de um pátio com capacidade para estocar as máquinas para entrega aos distribuidores em todo o Brasil. Também inclui um galpão que já possibilita a montagem de itens como deslocadores, protetores de carga e alguns acessórios da máquina. Segundo informações da empresa, as novas instalações permitem aumentar as possibilidades de crescimento, projetada em 30% para o próximo ano, e a volta da fabricação de empilhadeiras no Brasil. Outra vantagem apontada com a mudança de endereço é que a nova sede está localizada no Distrito Industrial de Vinhedo, pólo de empresas também muito importante, e próxima das rodovias Anhanguera e Bandeirantes, o que facilita o escoamento dos produtos.



CHINELA NOS PREÇOS

QUALIDADE COM PREÇO BAIXO!

Só uma empresa 100% brasileira, que fabrica equipamentos no Brasil há mais de 27 anos e trata cada cliente com o respeito que merece, pode oferecer equipamentos tão bons com preços tão baixos. Pode comparar: **quem compra um Palettrans não quer outra marca.**

~~R\$ 936~~,00

R\$ 650,00

Transpalete Manual TM2220

Capacidade 2.200kg de carga
Rodagem simples, rodas em nylon

Menor Custo de
Peças de Reposição
do Mercado

~~R\$ 3.185~~,00

R\$ 2.222,00

Empilhadeira Manual LM1016

Capacidade 1.000kg de carga
Elevação máxima de 1.600mm

R\$ 61.999,00

Empilhadeira Retrátil PR1660

Capacidade 1.600kg de carga
Elevação máxima de 6000mm
sem bateria e sem recarregador de bateria

Palettrans

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

BA - Salvador	C. ARAÚJO	(71) 9241.0079
ES - Cariacica	MATEC	(27) 3073.1081
GO - Goiânia	SOLUÇÃO	(62) 3295.2228
MG - Belo Horizonte	TCA	(31) 4101.9594
MT - Rondonópolis	LIFT	(66) 3423.3170
PE - Recife	MAQPEÇAS	(81) 3497.0338
PR - Curitiba	A & M	(41) 3543.1066
RJ - Rio de Janeiro	COPARTS	(21) 2481.7315
RS - Porto Alegre	PIAZZA	(51) 3022.5559
RS - Canoas	VERMAK	(51) 3464.0131
SC - Florianópolis	ELOQUIP	(48) 3240.1001

PIAZZA EQUIPAMENTOS Consulte-nos: **(11) 2954.8544**

www.piazzaequipamentos.com.br piazzaequipamentos@piazzaequipamentos.com.br

Multimodal**Transporte**

Brasil Projects atua com cargas especiais pesadas

Para quem transporta, toda a carga é especial, como manda o profissionalismo.

Mas, na verdade, as cargas especiais são aquelas que necessitam de operações e cuidados diferenciados, mais que as outras. Por exemplo, as pesadas, de grande porte.

E é com elas que atua a Brasil Projects (Fone: 11 3032.2929), empresa voltada ao desenvolvimento e gerenciamento de projetos que envolvam a movimentação intermodal de cargas com dimensões e pesos fora do padrão de contêineres. Entre as soluções oferecidas, destacam-se: estudos de viabilidade, coordenação de operações de carga/descarga, manuseio e armazenamento, documentação e licenças.

"Todo o deslocamento da carga é acompanhado por membros da equipe da empresa. O cliente recebe relatórios em tempo real sobre o status de seu produto em trânsito", explica César Gomes, executivo da Brasil Projects. Entre os principais clientes estão ABB, Alstom, Voith, Odebrecht e Mercedes.

Atualmente, estão em andamento pela companhia projetos de



A empresa movimenta cargas com dimensões e pesos fora do padrão de contêineres

exportação de transformadores pesados para diversos destinos e importação de equipamentos de grande porte, destinados a obras em hidrelétricas. E ainda para este ano está previsto o transporte de um rotor de 195 toneladas com destino a Portland, em Oregon.

"A maior dificuldade que enfrentamos nesse setor é a burocracia alfandegária, que dificulta muito nosso trabalho. Isso existe não só no Brasil, mas também em outros países onde atuamos", aponta o profissional. Segundo ele, outro problema é a falta de profissionais especializados e com alto grau de flexibilidade.

Sobre 2008, Gomes diz que foi um ano extremamente positivo para a empresa, pois ela conseguiu aumentar o faturamento em 20% em relação ao planejamento inicial e esse mesmo montante no volume transportado de cargas durante o ano.

Para 2009, a Brasil Projects pretende fechar novas parcerias internacionais com empresas especializadas em projetos nesse segmento e manter o faturamento registrado em 2008. ●



Gomes: "a maior dificuldade que enfrentamos nesse setor é a burocracia alfandegária"

Serviços Postais

Serviço e-box é o destaque da Mail Boxes Etc. no Brasil

A Mail Boxes Etc. (Fone: 11 3049.4900), franquia do ramo de business Center presente em mais de 35 países e com mais de 5.900 unidades operando em todo o mundo, traz ao Brasil um serviço pouco conhecido, o e-box, que permite ao usuário fazer compras nos Estados Unidos como se morasse lá.

Segundo o diretor executivo da empresa no Brasil, Kevin D. May, o e-box consiste em um serviço de caixa postal, através do qual o usuário amplia suas opções de conexão utilizando o serviço do Correio Americano. Ele conta que com novos endereços em Miami, o cliente poderá manter uma série de atividades de comunicação, como se vivesse nos Estados Unidos, tais como receber e enviar correspondência, assinar revistas, receber pacotes, fazer compras pela Internet ou por catálogo.

Conforme explica a empresa, o usuário do e-box conta com dois endereços disponíveis em Miami e um em sua cidade. Na cidade norte-americana, o endereço de P.O. Box em Miami (ou endereço postal) é utilizado para os envios de correspondências e pacotes realizados através do Correio Americano. Com este endereço ele pode receber cartas, revistas, extratos bancários etc. Já o endereço físico, também em Miami, é utilizado somente para remessas realizadas através de courier privado (UPS, FedEx, DHL, etc.) ou serviços.

May explica que tudo o que o usuário receber será transportado de Miami até a Unidade da Mail Boxes Etc. e, do mesmo modo, o que precisar enviar a qualquer parte do mundo poderá ser feito simplesmente encaminhando-se a uma unidade. De acordo com ele, por meio deste serviço, tanto

empresas como pessoas físicas podem ter acesso às últimas novidades dos mercados de tecnologia, literatura, brinquedos ou qualquer outro, sem precisar sair do Brasil.

O diretor lembra que documentos, jornais e revistas são isentos de impostos, mas as mercadorias em geral têm 60% de Imposto de Importação calculado sobre o valor bruto do produto, 21,95% de ICMS calculado sobre a somatória do valor do produto e o Imposto de Importação, bem como taxas de liberação alfandegária, que variam segundo o peso dos produtos.

O e-box dispõe de algumas características, como o aviso de recebimento de correspondência e pacotes via Internet, Mail Check: verificação telefônica de correspondência e pacotes, seguro de pacotes, controle diário do peso utilizado, além de ser uma alternativa de comprar produtos importados com até 50% de desconto, conforme informações da própria empresa.

De acordo com May, existem diferentes planos, mas o serviço é sempre regido por um contrato e a tarifa é baseada no peso da movimentação mensal de mercadorias. Dessa forma, ele garante que não há diferença entre enviar ou receber dois quilos acumulados durante o mês. Ainda, o usuário pode permitir que outras pessoas utilizem o seu e-box, desde que comunique a Mail Boxes Etc. por escrito.

Por fim, ele destaca que uma grande vantagem desse e outros serviços é que as entregas ficam a cargo de empresas de remessas como FedEx, UPS, DHL, TNT, TAM Express e outras, todas reunidas em um só lugar e sendo escolhidas de acordo com a necessidade do cliente para cada caso. ●

11ª TRANSPÓSUL

FEIRA E CONGRESSO DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

01 a 03 de Julho de 2009
Centro de Eventos FIERGS - Porto Alegre - RS

**A plataforma de geração de negócios do setor,
com oportunidades ilimitadas para toda a cadeia
de logística e transporte de cargas**

- Movimentação e Armazenagem • Distribuidores de Combustível • Borrachas e Pneus •
- Transporte de Cargas • Comércio Exterior • Gerenciamento de Risco •
- Transporte de Passageiros • Caminhões e Utilitários • Tecnologia Embarcada •
- Logística e Infra-estrutura • Implementos Rodoviários • Sistemas e Automação •

Organização / Realização

SETCERGS

Transporte e Logística

PETTRANSUL

Patrocinio



OmniLink

Onix

Co-Promoção



Apoiadores 2009:

ABML

ABTC

Asa

CAT

CEV

INELOG

INTEC

INTEC

Q

SONEIS

SONEIS

SONEIS

ETCESUL

SETRACAP

SETRACAP

SINTEC

SINTEC

SINTEC

SINTEC

SINTEC

SINTEC

WWW.TRANSPOSUL.COM

Fone (51) 3342.9299 - Fax (51) 3342.2053
transposul@setcergs.com.br

Multimodal**Pesquisa**

GVCelog realiza pesquisa com empresas brasileiras exportadoras

Com o objetivo de entender como as empresas brasileiras se comportam diante das barreiras externas às suas exportações e avaliar como as práticas de gestão adotadas por estas empresas repercutem em seu desempenho, o GVCelog (Fone: 11 3281.7946), Centro de Excelência em Logística e Supply Chain da FGV – Fundação Getúlio Vargas, realizou a pesquisa intitulada “Exportações: Superação das Barreiras e o Impacto no Desempenho”, a qual teve os resultados apresentados na Intermodal, realizada em abril último, no Expo Transamérica, em São Paulo, SP.

Inicialmente, o professor Alexandre Pignanelli, um dos coordenadores do estudo, explica que as empresas exportadoras podem enfrentar três tipos de barreiras nas exportações: as internas, que são os problemas dentro da própria empresa; as externas, que não estão ao alcance das corporações para serem dribladas; e as externas, que podem ser solucionadas com ações das companhias. E é justamente este último grupo que foi o objeto de pesquisa do GVCelog.

A partir dos resultados de um estudo anterior, para o presente trabalho, os pesquisadores escolheram barreiras pertencentes aos grupos: Infraestrutura, Logística, Legislação e Burocracia. “O desempenho foi medido pelo percentual da receita e lucratividade provenientes das exportações, além do crescimento das exportações”, conta Pignanelli.

A coleta de dados foi realizada via internet – com empresas micro, pequenas, médias e grandes, das quais 70% exportam regularmente – utilizando o Catálogo de Exportadores Brasileiros, mantido pela Confederação



Ineficiência dos portos foi considerada uma barreira para as exportações

Nacional da Indústria, com 12.580 empresas. Foram recebidos 659 questionários, sendo 447 aproveitados, já que muitos foram descartados por conta de respostas incompletas e duplicidade, entre outros fatores.

No grupo Infraestrutura foram apresentadas as seguintes barreiras: situação das rodovias, situação das ferrovias, baixa oferta de hidrovias e portos fluviais, baixa oferta de terminais intermodais, ineficiência dos aeroportos, ineficiência dos portos e elevado custo de transportes. E o resultado é alarmante: na média, seja por achar que não há o que fazer ou por simplesmente não agir, mesmo acreditando que há como fazer algo para superar as barreiras, 71% das empresas entrevistadas não adotam nenhuma medida.

Na questão da Legislação, o resultado foi parecido: 72% não agem para driblar os obstáculos. Os itens mencionados neste grupo foram: leis complexas e conflituosas, apresentação das leis de forma fragmentada, múltiplas interpretações dos requisitos legais por parte dos

agentes públicos e excesso de leis e frequentes alterações das regras.

Uma porcentagem pouco menor do que a dos grupos já citados foi a das empresas que não fazem nada para superar a questão burocrática: 68%. Aspectos como excesso e complexidade dos documentos de exportação, complexidade da documentação fitossanitária e dos procedimentos de desembaraço, processos burocráticos demorados, fiscalizações demoradas e desnecessárias, dificuldade de enquadramento nos regimes especiais de exportação, complexidade e baixa confiabilidade no Siscomex, baixa efetividade operacional da Receita Federal e dos órgãos anuentes e falta de assistência das instituições do governo foram abordados neste tópico da pesquisa.

No que tange à Logística, os resultados foram mais animadores no que diz respeito às medidas adotadas com relação ao baixo número de transportadoras e Operadores Logísticos capacitados, baixa frequência de rotas internacionais, roubo e

avarias de cargas. Das empresas participantes do estudo, 49% não adotam medida alguma para superar as barreiras logísticas, enquanto 50% procuram agir de alguma forma, seja através de poucas, algumas ou muitas ações.

O estudo, no total, apontou 24 gargalos enfrentados pelas empresas brasileiras que exportam com certa regularidade. Foi constatado que 14 deles impactam na lucratividade das empresas, assim como oito impactam no crescimento do volume exportado. Outra conclusão citada por Pignanelli é que nenhuma das 24 barreiras influencia na receita proveniente das exportações.

A pesquisa concluiu que se as empresas exportadoras tomassem medidas quanto à baixa frequência de rotas internacionais, roubo e avaria de cargas, complexidade e baixa confiabilidade do Siscomex e baixo número de Operadores Logísticos capacitados, teria 53% de chances de atingir um desempenho acima da média na lucratividade das exportações. Ainda, se agissem em torno apenas das três primeiras ações citadas, teriam 49% de chances de verem o crescimento de volume exportado estar acima da média.

Dessa forma, Pignanelli destaca que, de forma geral, o fato de achar que os problemas são de responsabilidade de outros – no caso, do governo – é uma realidade das empresas brasileiras. “Elas desconhecem ou não estão preparadas para adotar ações para superar as barreiras. Não se pode chamar de acomodação esta postura das empresas brasileiras. Pode-se chamar, sim, de falta de informação e de estrutura. O problema é a cultura das empresas”, finaliza o estudioso. ●

LOGÍSTICA COMO FERRAMENTA E SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL: CAMINHOS, DESAFIOS E OPORTUNIDADES.

Participe do principal congresso de logística
do País, realizado na Fispal Tecnologia.

Investimento

Associados ABML	R\$ 750,00
Não Associados ABML	R\$ 850,00

Participação internacional de **Christopher Norek** – Ph.D em Logística, um dos novos expoentes do mundo da Logística e Cadeia de Suprimento.

Além dele, grandes nomes da indústria nacional estarão presentes:

Marcelo Albuquerque – Gerente de Segurança da Philip Morris do Brasil

Marcello do Amaral Sanaite – Coordenador de Planejamento e Desenvolvimento da Philip Morris do Brasil.

Bárbara Rinco Soares – Supervisora de Logística e Responsável por Projetos Logísticos de Otimização Operacional, Sara Lee.

Hugo Bethlem – Vice-presidente executivo, Grupo Pão de Açúcar.

Vitor Luiz Berto – Gerente de Logística do Mercado Interno da Perdigão.

Omar Gasparini Orra – Coordenador de Armazenagem e Distribuição da Perdigão.

Fernando Pontual Castelhão – Diretor de Logística da Coca-Cola Guararapes.

Tatiana Perim Ignez – Gerente de Transportes da PepsiCo.

Rodrigo Joaquim – Diretor executivo do Grupo Netuno Alimentos S.A.

Hugo Campos – Sócio diretor do Grupo Netuno Alimentos S.A.

Eduardo Mendes Machado – Ph.D, diretor executivo da Colgate e professor de Física Matemática.

Rafael Paiva – Responsável pelo desenvolvimento de modelos matemáticos na PO2-Planejamento e Otimização Ltda. e assessor da diretoria na Usina Santa Clotilde.

Prof. dr. Hugo Yoshizaki – PhD – Universidade de São Paulo.

Francisco Asevedo – Gerente de Logística e Transporte do Rapidão Cometa.

Rui Borges – Gerente nacional de Operações Logísticas da Claro.

Robert Caracik – Diretor de Operações da DHL.

Paulo S. Geraldo – Diretor de Supply Chain da Nike.

André Prado – Diretor-geral, Divisão de Logística da Atlas.

Wilson Garcia Carone – Gerente de Logística da Sabó.

Pedro Francisco Moreira – Diretor-geral da CHEP Brasil e presidente do Conselho de Administração da ABML.

Patrocínio Oficial



JUNGHEINRICH

Rapidão Cometa

Apoio



Realização:



16 a 19 junho 2009
das 11h às 20h - Anhembi - São Paulo - SP
www.fispaltecnologia.com.br

Promoção e Organização
Brazil Trade Shows
oportunidades reais de negócios

Multimodal**Transporte marítimo**

Deficiências prejudicam logística no Brasil

Por conta das deficiências na infraestrutura logística e de transportes, os custos com importação e exportação na América Latina, incluindo o Brasil, chegam a ser duas vezes os do exterior. E com apenas uma redução de 10% no custo de infraestrutura logística pode-se obter um aumento entre 40% e 50% nas exportações e importações.

Estes dados, oriundos do estudo “Desobstruindo as artérias – O impacto dos custos de transporte no comércio exterior da América Latina e Caribe” e de outros, inclusive do BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento, são lembrados por Elias Gedeon, diretor executivo do Centronave – Centro Nacional de Navegação (Fone: 11 3791.2431), para destacar os problemas do transporte marítimo no Brasil, já que a entidade congrega os 30 maiores armadores em atividade no país.

Segundo Gedeon, o maior problema, superior até ao da dragagem, é o alto custo da praticagem. “Diante da crise, procuramos abordar muitas empresas de praticagem para adaptarem seus preços à nova realidade. Os portos de Itajaí, SC, Manaus, AM, e outros têm mostrado sensibilidade quanto à questão, mas os de Paranaguá, PR, e São Francisco do Sul, SC, independentemente da crise, querem mais, e isso os reflete negativamente”, declara.

Conforme informa o profissional, a praticagem envolve 50% de todas as despesas do navio quando entra e sai de um porto brasileiro, o que representa um valor muito alto. “É um monopólio que não é regulado adequadamente. A SEP – Secretaria Especial dos Portos, a Marinha e as entidades



Gedeon: o maior problema que afeta o segmento marítimo é o alto custo da praticagem

envolvidas poderiam criar um órgão para fiscalizar e controlar os preços. Não pode haver um monopólio sem controle”, expõe.

Gedeon reconhece que o serviço técnico prestado pelos práticos é excelente, mas o que está em discussão são os preços inadequados. “A praticagem pesa mais no custo do armador”, salienta.

Além disso, aponta que não há terminais marítimos suficientes para atender à demanda. De acordo com ele, o investidor deveria ter mais liberdade para criar terminais, aumentando, com isso, a oferta e, consequentemente, causando a baixa do frete. “Queremos ter opções de terminais para discutir em quais vamos operar”, declara, falando pelos armadores.

Sobre o longo curso, foco da entidade, o diretor executivo do Centronave considera que este tipo de transporte, de fato, se desenvolveu no Brasil, com mais navios e novas frequências. Por enquanto, a oferta está

sendo mantida, mas o profissional acredita que se a crise continuar, a oferta vai cair e as empresas no país acabarão diminuindo – saem as menores e ficam as maiores –, o que é ruim para o comércio do país.

De acordo com estimativas recentes, o Brasil necessita investir cerca de US\$ 30 bilhões nos portos até 2020.

Ações

Para a melhoria da infraestrutura de transportes e da integração dos diferentes modais, a Centronave deu início este ano a uma ampla mobilização junto a entidades empresariais. O objetivo é gerar discussões que contribuam para a modernização e o aperfeiçoamento da cadeia logística, tendo como foco tornar eficiente a integração intermodal, proporcionando aumento de produtividade à economia brasileira.

Além disso, o Centronave também estabeleceu uma agenda permanente de contatos com o governo federal para apresentar soluções que simplifiquem as operações portuárias, reduzindo os custos logísticos. Estão sendo preparados encontros com diferentes órgãos federais, entre os quais SEP, Receita Federal, Ibama e Anvisa.

Segundo Gedeon, já que pelos portos nacionais passam 98% das exportações em contêineres do país, toda a cadeia produtiva deve participar desta mobilização: navio, porto, cadeia logística e órgãos públicos. ●

Notícias Rápidas

Projeto Sorrindo com a Ford completa 10 anos

Por fora pode até aparentar ser apenas mais uma unidade do Ford Cargo 815e, mas o Odontomóvel é muito mais do que isso. É um consultório odontológico completo da Ford Caminhões – segundo o cirurgião-dentista Cássio de Melo, mentor do projeto, 90% dos consultórios no Brasil não têm a tecnologia do Odontomóvel – que percorre o País para atender gratuitamente caminhoneiros e comunidades carentes. O veículo é literalmente o carro-chefe do projeto Sorrindo com a Ford, que em 2009 completa 10 anos, durante os quais visitou 22 estados brasileiros, percorrendo 290.000 km, para realizar mais 115.000 procedimentos e atender a mais de 30.000 caminhoneiros. Isso sem falar nas cerca de 8.000 pessoas de comunidades carentes que também foram atendidas. E vem mais por aí: o Odontomóvel caiu novamente na estrada e a jornada deve durar até dezembro.

Honeywell Scanning & Mobility oferece soluções de automação

Formada após o Grupo Honeywell adquirir as empresas Metrologic e Hand Held Products, a Honeywell Scanning & Mobility (Fone: 11 3475.1900) traz soluções com o propósito de ajudar o varejista a melhorar enxergar seu próprio negócio e encontrar mecanismos racionais para melhorar sua eficiência, controlando plenamente estoques, gerenciando os espaços e medindo custos, segundo o gerente-geral Cássio Pedrão. Ele comemora que somando as forças da Metrologic e da Hand Held Products, a Honeywell passa a oferecer um portfólio amplo de soluções integradas de automação.

Transporte

Sat Log cria PGR para atuar em portos e aeroportos

Para atender o Brasil nos segmentos de transportes, originados nos portos e aeroportos brasileiros, a operadora logística Sat Log (Fone: 12 4009.9400) criou a PGR Logística.

A nova empresa oferece transportes de contêiner originados em cabotagem ou importações DTA-P e/ou DI; transportes de transferência e distribuição com origem aeroportuária; warehouse, cross docking, picking, controle de inventário, rastreabilidade e controle de fluxo.

De acordo com Gilberto Cardoso, diretor da Sat Log, o investimento inicial de 6 milhões de reais na PGR teve como destino a aquisição de 90 veículos para uso específico nas atividades mencionadas, além da contratação da SAP, instala-



Cardoso: nova empresa oferece cross docking, picking e controle de inventário, entre outros serviços

ções, mão de obra e treinamento.

Fazem parte dos equipamentos da empresa reach stacker para remoção de contêiner, empilhadeiras, semirreboques portacontêiner de 20 e 40 pés, semirreboques furgão de 115 m³, truck, toco, vans e VUCs para os serviços de transferência e distribuição. Atualmente, a PGR atua no segmento eletroeletrônico e de alimentos. Porém, está apta e certificada para trabalhar em qualquer segmento.

Segundo Cardoso, a nova companhia deverá atingir no ano de 2009 um movimento próximo dos 700.000 m³ de carga movimentada e faturamento na casa dos 20 milhões de reais. ●

www.globalconnexxion.com.br
contato@globalconnexxion.com.br

Ao subir um degrau você se aproxima do topo.
 Nós te ajudamos a subir vários.



Agenda de Treinamentos

Estes e outros treinamentos podem ser realizados em sua empresa (in-company). Solicite sua proposta.

Administração de Materiais e Suprimentos

- | | |
|---|------------------|
| 1.1. Básico de Compras (8h) | 2 de julho |
| 1.2. O Comprador Moderno (16h) | 6 e 7 de julho |
| 1.3. Negociação em Compras (16h) | 16 e 17 de junho |
| 1.4. Técnicas e Métodos de Inventários (8h) | 14 de julho |
| 1.5. Avaliação do Desempenho de Fornecedores (8h) | 15 de julho |
| 1.6. Como Reduzir Custo em Compras (8h) | 23 de julho |

SCM e Logística

- | | |
|---|----------------------------|
| 2.1. Introdução a Logística (8h) | 18 de julho |
| 2.2. Logística da Produção/PPCP (16h) | 18 e 19 de junho |
| 2.3. Redução de Custos Logísticos (16h) | 23 e 24 / 26 e 27 de junho |

Informações sobre consultoria: (11) 3521.7038
Informações e inscrições em treinamentos: (11) 2289.1541

Desenvolvimento Organizacional e Profissional

- | | |
|---|------------------|
| 3.1. Planejamento Estratégico (16h) | 24 e 25 de julho |
| 3.2. Gerenciamento de Projetos (Fundamentos) (16h) | 16 e 17 de julho |
| 3.3. Técnicas de Negociação (8h) | 18 de julho |
| 3.4. Terceirização Estratégica (8h) | 30 de junho |
| 3.5. Administração do Tempo (8h) | 16 de junho |
| 3.6. Atendimento ao Cliente (8h) | 23 de junho |
| 3.7. Técnicas e Estratégias de Comercialização (8h) | 6 de julho |
| 3.8. Team Work (8h) | 29 de junho |

Lean Manufacturing

- | | |
|--|-------------|
| 4.1. Introdução ao Lean Manufacturing (8h) | 21 de julho |
| 4.2. Mapeamento do Fluxo de Valor – VSM (8h) | 22 de julho |
| 4.3. Células de Manufatura (8h) | 23 de julho |

Movimentação e Armazenagem de Materiais e Embalagem

- | | |
|---|------------------|
| 5.1. A Embalagem Aplicada a Área Industrial e na Exportação (16h) | 17 e 18 de julho |
|---|------------------|

Confira a programação completa no site

Agenda

Julho 2009

Feiras

Transmodal – Feira de Transporte Intermodal e Logística

Período: 6 a 9 de julho
Local: Fortaleza – CE
Realização:
Montte Empreendimentos
Informações:
www.montte.com.br
feliciano@montte.com.br
Fone: 81 3081.4800

Super Mix Caruaru

Período: 15 a 17 de julho
Local: Caruaru – PE
Realização: GreenField
Informações:
www.greenfield-brm.com
Fone: (81) 3343.1101

Seminário

Comex – Logística, Supply e Demand Chain

Período: 23 de julho
Local: São Paulo – SP
Realização:
Ciclo Desenvolvimento
Informações:
www.portalsupplychain.com.br
ciclo@ciclo.srv.br
Fone: (11) 3862.0959

Cursos

Certificação Executiva em Supply Chain Management

Período:
1 de julho a 11 de novembro
Local: São Paulo – SP
Realização: Inbrasc – Instituto Brasileiro de Supply Chain
Informações:
www.inbrasc.org.br/
certificacao
atendimento@inbrasc.org.br
Fone: (11) 3053.1300

Logística Empresarial

Período: 3 e 4 de julho
Local: São Paulo – SP
Realização: ENASLOG
Informações:
www.enaslog.org.br
enaslog@enaslog.org.br
Fone: (11) 3668-5513

Logística – Ênfase em Automação

Período: 6 de julho
Local: São Paulo – SP
Realização: Interlogis – Logística & Embalagem
Informações:
www.interlogis.com.br/
curso_de_logistica.htm
interlogis@interlogis.com.br
Fone: (11) 3862.5670

Inspeção e Recebimento de Materiais

Período: 13 e 14 de julho
Local: São Paulo – SP
Realização: Elimar Consultoria
Informações:
www.elimarconsult.com.br
elimar@elimarconsult.com.br
Fone: (11) 4797.2172

Transporte Terrestre de Produtos Perigosos

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

Curso MOPP – Cargas Perigosas

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

Técnicas e Métodos de Inventários

Período: 14 de julho
Local: São Paulo – SP
Realização:
Global Connexion
Informações:
www.globalconnexxion.com.br
edson.carillo@globalconnexxion.com
Fone: (11) 3521.7038

Logística Enxuta Seis Sigma - Uma Abordagem Prática e Competitiva

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

Melhores Práticas na Acuracidade de Estoques

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

Logística – Ênfase em Tecnologia da Informação

Período: 16 de julho
Local: São Paulo – SP
Realização: Interlogis
Informações:
www.interlogis.com.br
interlogis@interlogis.com.br
Fone: (11) 3862.5670

Logística Aplicada ao Comércio Exterior

Período: 17 de julho
Local: Vitória – ES
Realização: Ceteal
Informações:
www.ceteal.com
secretaria@ceteal.com
Fone: (11) 5581.7326

Transporte e Distribuição

Período: 17 e 18 de julho
Local: São Paulo – SP
Realização: ENASLOG
Informações:
www.enaslog.org.br
enaslog@enaslog.org.br
Fone: (11) 3668-5513

Movimentação e Armazenagem

Período: 17 e 18 de julho
Local: São Paulo – SP
Realização: Aslog
Informações:
www.aslog.org.br
william.carvalho@aslog.org.br
Fone: (11) 3668.5513

Introdução à Logística

Período: 18 de julho
Local: São Paulo – SP
Realização:
Global Connexion
Informações:
www.globalconnexxion.com.br
edson.carillo@globalconnexxion.com
Fone: (11) 3521.7038

Transporte Aéreo de Materiais Biológicos

Período: 20 e 21 de julho
Local: São Paulo – SP
Realização: Concepta DG Compliance
Informações:
www.concepta.com.br
treinamento@concepta.com.br
Fone: (11) 2602.1700

Administração de Estoques e Inventários

Período: 22 e 23 de julho
Local: São Paulo – SP
Realização: Elimar Consultoria
Informações:
www.elimarconsult.com.br
elimar@elimarconsult.com.br
Fone: (11) 4797.2172

Gestão de Transporte Aéreo

Período: 22, 23 e 24 de julho
Local: São Paulo – SP
Realização: Ceteal
Informações:
www.ceteal.com
secretaria@ceteal.com
Fone: (11) 5581.7326

TI Aplicada à Logística

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

Manutenção de Segurança em Empilhadeiras

Período: 29 a 31 de julho
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**

PESQUISA NACIONAL DE Desempenho dos Fornecedores de Serviços de Transportes

Quem é Top do Transporte
merece o seu voto **2009**



Chamada Geral para Contratantes de Fretes^(*)

Preparem-se para a maior eleição do ano.

Em junho, as revistas **FROTA&Cia** e **Logweb** irão realizar a 3ª Pesquisa Nacional de Desempenho dos Fornecedores de Serviços de Transportes. Seu propósito é identificar e destacar as transportadoras rodoviárias de cargas, de mérito reconhecido junto ao mercado de fretes, bem como as vencedoras do **Prêmio Top do Transporte 2009**.

Esse levantamento inédito, realizado junto a mais de 2.000 executivos de empresas embarcadoras de cargas, de sete diferentes setores econômicos, adota uma metodologia aprovada pelo mercado, baseada nas notas de desempenho atribuídas pelos próprios contratantes de fretes aos seus fornecedores de transportes.

Se sua empresa faz parte do quadro associativo da Abiquim, Abifarma, Sindipeças, Abinee e Abihpec colabore para a escolha das empresas Top do Transporte 2009. Preencha a cédula de votação eletrônica que vamos enviar para você nos próximos dias e prepare-se para a maior eleição do ano.

(*) Setores pesquisados: Automotivo * Eletroeletrônico * Farmacêutico
*Perfumaria, Cosméticos e Higiene Pessoal *Químico

Para maiores informações acesse o site

www.topdotransporte.com.br

Realização

Revista
FROTA&Cia

Logweb

Apoio

abeneira
design

PRÊMIO
**TOP do
TRANSPORTE**
2009
realização
FROTA&Cia **Logweb**

TRABALHO INCESSANTE. LOGÍSTICA AVANÇADA. ESTOQUE COMPLETO.

APENAS NÃO CARREGAMOS FOLHAS, MAS DISTRIBUIMOS UMA DAS MELHORES EMPILHADEIRAS DO MUNDO.



Arizon

A Arizon através da LFL representa e distribui para a área da grande São Paulo a marca HELI que consta entre as dez maiores do mundo na fabricação de empilhadeiras.

Mais que exclusivamente uma distribuidora de equipamentos entregamos soluções logísticas com uma relação preço qualidade imbatível, além de contarmos com profissionais da mais alta qualificação, preparados para atender as necessidades particulares de cada cliente e, principalmente, disponibilizar um almoxarifado de peças completo, com todos os itens de reposição quando exigidos.



Peças de Reposição: posvenda@lfl.com.br

HELI



green
SERIES
Nova Green series, projetada para não poluir o meio ambiente.

Seja também um distribuidor HELI. Entre em contato com a LFL.



ARIZON

Fones: (11) 3636-3540 / 3636-7486 / 2955-4814

Rua Carmignoli de Almeida, 801 - Vila Maria

São Paulo - CEP 02221-010

arizon@lfl.com.br

www.arizon.com.br

LFL

Fones: (11) 3668-9300

Rua Itapiraci, 349 Conj. 104

Perdizes - São Paulo

CEP 05004-000

lfl@lfl.com.br

www.lfl.com.br

LFL IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

São Paulo (Interior)

Santa Catarina:
Tropical empilhadeiras
(47) 3348-7379

Minas Gerais:
Shimadzu - (31) 3492-3772

Rio de Janeiro:
Industriar - (21) 3494-8000

Rondônia:
3F Empilhadeiras
(16) 3221-3079

Goiás:
Dynamag - (61) 3267-3817

Dist. de Jandira:
Princedi - (11) 2383-7892
Tropical empilhadeiras
(11) 3423-1843

GRANDE SÃO PAULO OESTE

TEC LOG EMPILHADEIRAS
Fones: (11) 4766 3796
comercial@tecllog.com.br

BOIRÃO PRETO

LFL
Fones: (11) 3636 3540/7486,
6732 9116, 9540 7379
argila.guagliardi@lfl.com.br

RIO GRANDE DO SUL

LAGEMAG / Lagrado
Fones: (51) 3748 1485
lagrado@lagrado-rs.com.br

PONTES EMPILHADEIRAS
Bragança
Fones: (51) 3411 4716
gilberto19@pontes.com.br

SUL DE MINAS

TECLOG - VILA
Fones: (35) 3472 6888
tecllog@teclog.com.br

PARANÁ

LFL
Fones: (11) 3636 3540/7486,
6732 9116, 9540 7379
argila.guagliardi@lfl.com.br

ESPIRITO SANTO

LFL
Fones: (11) 3636 3540/7486,
6732 9116, 9540 7379
argila.guagliardi@lfl.com.br

MATOSINHOS

ENTREPOSTO COMERCIAL
São João (98) 3214 1919
alberto@entrepontes.com.br
Ferreira (91) 3216 3281
alberto@entrepontes.com.br

R. G. Nogueira, Foz de Iguaçu, Paraná
LFL
Fones: (11) 3943 8136 / 6732 9116
argila.guagliardi@lfl.com.br