

revista **Logweb**

| www.logweb.com.br | edição nº93 | novembro | 2009 |

referência em logística

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

Profissionais do Setor

- ★ Uma análise por quem ministra cursos
- ★ Trainees: Jovens talentos no foco das empresas
- ★ Em análise, o ensino de logística no Brasil
- ★ Estudo revela que faltam habilidades críticas para os trabalhadores da AL

Montadoras

Surgem as novidades em caminhões e implementos

Transporte ferroviário

Tecnologia chega aos trilhos

www.
webempilhadeiras
.com.br

Bem-vindo ao primeiro portal de empilhadeiras do Brasil!



WEB

empilhadeiras.com.br

Empilhadeiras
Pneus
Peças
Acessórios
Serviços

ANUNCIE GRÁTIS!
Comprar / Vender / Guia

Contato:
(19) 7819-4502
anuncie@webempilhadeiras.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
luis.claudio@logweb.com.br**Projeto Gráfico e Diagramação**

Fátima Rosa Pereira

Representantes Comerciais:Maria Zimmermann
Cel.: 11 9618.0107
maria@logweb.com.brNivaldo Manzano
Cel.: (11) 9701.2077
nivaldo@logweb.com.brSelma Martins Hernandez
Cel.: (11) 9676.1162
selma.hernandez@logweb.com.br**Os artigos assinados e os anúncios
não expressam, necessariamente,
a opinião da revista.**

Editorial

Uma edição com foco na atividade profissional

Com esta edição, retomamos um assunto no qual fomos pioneiros: o profissional de logística. Ele foi tratado já em nosso primeiro número e continuou a ter destaque posteriormente.

Na presente edição, o assunto é focado tanto sob a ótica dos profissionais que já atuam no mercado quanto daqueles que, estudando a logística, se preparam para adentrá-lo e, portanto, necessitam de uma série de informações.

Aliás, os estudantes representam uma significativa parcela de nossos leitores, enquanto a publicação é muito usada em salas de aula como fonte de consulta e também indicada pelos professores. “Estou utilizando muitas reportagens da revista em aula, principalmente os cases e meio ambiente e logística reversa”, exemplifica a professora Dalva Santana, que participa desta edição.

Análise do mercado e tendências em cursos, trainees, análise do ensino de logística no Brasil e o mercado de trabalho em geral na América Latina são alguns dos destaques sob o guarda-chuva dos profissionais do setor.

Atendemos, assim, a uma significativa parcela de nossos leitores, ávidos por saber como é a nossa área e as tendências no mercado de trabalho de logística – suas especialidades, deficiências, reais necessidades, imposições, exigências, carências, pontos críticos, etc.

Mas, os destaques desta edição não param por aqui. Também abordamos os lançamentos das montadoras, em termos de caminhões, picapes, furgões, implementos rodoviários, etc., mostrando as novidades, muitas delas apresentadas pela primeira vez na última Fenatran – Salão Internacional do Transporte, realizada em São Paulo, SP, no final de outubro último.

E mais: a tecnologia no transporte ferroviário também merece atenção especial neste número da revista. Desde as locomotivas e suas tecnologias embarcadas até os equipamentos para linhas e outros diversos são apontados, mostrando que o setor se moderniza a cada dia mais para realmente tomar o seu merecido lugar entre os modais.

Apresentamos, ainda, os novos empreendimentos do setor, bem como os negócios fechados, mostrando que a crise econômica já se dissipa.

E tem mais, muito mais. Leia e atualize-se.



Wanderley Gonelli Gonçalves
Editor

Sumário

Entrevista

Retenção de cargas tem se tornando comum nos portos brasileiros, diz Thiago Testini de Mello Miller 6

Inauguração

Já está em operação o novo CD da Kärcher em Paulínia, SP 8

Nutrição Animal

Poli-Nutri investe em CD no Nordeste e em fábrica no Sul do país 9

Combustível

Biodiesel é a bola da vez 10

Locação

Brasif Rental inaugura filial no Paraná 12

Investimento

Novo CD da Giroflex escoar 90% da produção 13

Profissionais do Setor

★ Uma análise por quem ministra cursos .. 18

★ Trainees: Jovens talentos no foco das empresas 22

★ Em análise, o ensino de logística 26

★ Estudo revela que faltam habilidades críticas para os trabalhadores da AL 30

Pneus

Olhos de gato equalizam pneus de caminhões ... 32

Vestuário

Solução de BI da QlikTech proporcionou rentabilidade à Lita Mortari 33

Linx Logística suporta crescimento da Le Lis Blanc 45

Logística

Associativismo participativo é o objetivo da ABEPL 34

Montadoras

Surgem as novidades em caminhões e implementos 36

Empilhadeiras

Still lança máquina a combustão 44

Alimentos & Bebidas

Biscoitos, massas e margarinas

Investimentos em logística são fundamentais para a Piraquê 46



Logística & Meio Ambiente

Beraca

Medidas logísticas no transporte de produtos químicos priorizam a preservação do meio ambiente 48

Multimodal

Transporte ferroviário

Tecnologia chega aos trilhos 50

Portos Secos

TOTVS lança sistema para recinto alfandegado 54

Segurança

AMP Consultoria fornece solução para frotas 55

Cabotagem

Aliança faz análise de sua atuação na cabotagem brasileira 56

NEGÓCIO FECHADO 14,15,16

Notícias

Rápidas

..... 11, 32, 42, 54

Agenda de eventos 58

Transporte e Armazenagem

Grupo Rentank

Soluções em Operações Logísticas



Galpões para Armazenagem

- Galpões em estrutura metálica, com fechamento em lona vinílica e telhas zincadas.
- Sem necessidade de fundação e maior pé direito do mercado.
- Vãos livres de 10 à 40 metros.
- Pode ser instalado em qualquer tipo de solo.



HOMOLOGADO
PARA TRANSPORTE DE
PRODUTOS
PERIGOSOS



Contentores Rígidos e Articulados

- Contentores tipo IBC em Aço Inoxidável, Aço Carbono e Polipropileno.
- Para transporte e armazenagem de produtos líquidos, pastosos, perigosos ou não.
- Para as áreas química, alimentícia, farmacêutica, cosmética e de tintas.
- Serviços de descontaminação e inspeção periódica com certificação no INMETRO.

Locação e Venda

Rua Islândia, 280
Taboão da Serra - SP - Brasil
06785-390

Tel.: +55 (11) 4138-9266

Fax: +55 (11) 4137-3599

www.rentank.com.br

grupo
Rentank



Entrevista

Retenção de cargas tem se tornado comum nos portos brasileiros, diz Thiago Testini de Mello Miller

Na entrevista deste mês, o advogado Thiago Testini de Mello Miller, sócio-diretor da Advocacia Ruy de Mello Miller (Fone: 13 3219.7303), fala sobre o cenário atual de retenção de cargas nos portos brasileiros, um problema que tem se tornado muito comum por diversos motivos, como abandono de mercadorias, apreensão por falta de licenças, subfaturamento/sonegação e importação de produtos proibidos e/ou falsificados.

Advogado formado em 1997 pela Universidade Católica de Santos, especialista em Direito Marítimo e Portuário, com pós-graduação lato sensu em Direito Tributário pelo Centro de Extensão Universitária, mestrando em Direito pela UNISANTOS e coordenador da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro da OAB – Ordem dos Advogados do Brasil de Santos, Miller explica, ainda, o que é Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro – área em que o escritório é especializado.

Há 47 anos atuando junto ao Porto de Santos e demais portos do Brasil, a sociedade de advogados Ruy de Mello Miller tem entre seus clientes transportadores marítimos, terrestres e multimodais, operadores logísticos, arrendatários de terminais portuários e operadores, armazéns alfandegados e gerais, agentes marítimos, agentes de cargas e NVOCC – Non Vessel Operating Common Carrier – transportadora não proprietária de navios –, P&I Clubs (associação de armadores), importadores e exportadores, despachantes aduaneiros, controladoras e

certificadoras, fornecedores de navios, fundos de investimento e associações de classe, entre outros prestadores de serviço e entidades ligados ao comércio exterior e à atividade portuária.

Logweb: O que é Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro?

Miller: Em poucas palavras, Direito Marítimo é um ramo do direito comercial que disciplina a relação entre os transportadores marítimos, neste incluídos os agentes de carga (NVOCC) e os usuários deste transporte, ou seja, os consignatários/importadores/exportadores da carga. O Direito Portuário tem três vertentes ou segmentos: uma especialidade dentro do direito do trabalho, disciplinando a relação do trabalhador portuário com o OGMO – Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalho Portuário e operadores portuários; a relação jurídica dos operadores portuários com os transportadores marítimos, que exige conhecimentos de direito civil e comercial; e a relação jurídica entre os arrendatários de áreas portuárias com a Autoridade Portuária, bem como com a Agência Reguladora do setor, a ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, estas abrangidas pelo Direito Administrativo. Por fim, o Direito Aduaneiro é um ramo do Direito Administrativo/Tributário que regula a relação do consignatário e/ou importador e/ou exportador com a Autoridade Aduaneira (Alfândega).

Logweb: Têm ocorrido muitos casos de retenção de carga nos portos brasileiros?

Miller: Sim, muitos. As Autoridades Alfandegárias têm intensificado o combate à sonegação, ao contrabando e ao descaminho e gerado muitas apreensões de mercadorias. Infelizmente, a falta de contingente e o excesso de trabalho resultam em apreensões ora justas, ora injustas, o que tem demandado muito tempo para análise e solução. É justamente esta demora que gera um prejuízo financeiro irreversível (custo de armazenagem e demurrage) ao importador; causa um acúmulo de carga nos portos, o que prejudica sobremaneira os terminais portuários e os transportadores marítimos.

Logweb: Com que tipo de complicações a empresa proprietária da carga retida pode se deparar?

Miller: Entendo que o mais comum são as multas, pena de perdimento das mercadorias e a possibilidade de processos-crime de acordo com a capitulação das infrações. Há ainda uma questão decorrente da imputação de subfaturamento de preço, onde, na minha visão, há uma interpretação equivocada por parte da fiscalização que, aplicando a pena de perdimento, impõe a apreensão da mercadoria, ao invés da multa. Esta situação provoca a discussão judicial, ainda indefinida.

Logweb: Quais são as precauções que devem ser tomadas para evitar este tipo de situação?

Miller: Preventivas, com certeza. Consulta prévia a um despachante aduaneiro e, dependendo da complexidade, a um advogado. Além disso, conhecimento prévio da tributação incidente, das taxas portuárias e das licenças exigidas.

Logweb: Em geral, de que forma os casos de retenção de carga são resolvidos? Em quanto tempo?

Miller: As Alfândegas têm, por Lei, 90 dias, prorrogáveis por mais 90 dias, para liberar as mercadorias que tenham sido objeto de retenção (procedimento preparatório de fiscalização). Usualmente, orientamos nossos clientes a atender às exigências da Autoridade Aduaneira – normalmente exigências documentais – e, se houver atraso injustificado nesta análise, ingressamos judicialmente pedindo a liberação.

Logweb: Quais são os principais entraves enfrentados para o desembaraço e liberação da carga retida?

Miller: O excesso de trabalho e a falta de pessoal geram morosidade na atuação da autoridade aduaneira na análise dos processos administrativos, provocando

Foto: Ivan Ferreira



Miller: a carga parada no porto por 180 dias acumula um custo de armazenagem e sobreestadia do contêiner que inviabiliza a importação

situações irreversíveis para o importador. A carga parada no porto por 180 dias acumula um custo de armazenagem e sobreestadia do contêiner que inviabiliza a operação de importação. Este é um tema a ser enfrentado de forma séria pelas autoridades e associações de classe.

a retenção da carga por parte da Autoridade Aduaneira gera inúmeras demandas entre os transportadores marítimos e os terminais portuários — os primeiros tentando a desunitiza-

ção dos cofres e os segundos, enquanto depositários da carga, a manutenção dos cofres que guardam e garantem a inviolabilidade das mercadorias. Temos atuado em inúmeros casos, defendendo os terminais e o êxito tem sido absoluto, pois o Poder Judiciário tem reconhecido que o contrato de transporte só se encerra com a saída da carga do porto, sendo ônus garantido pelo pagamento da sobreestadia/demurrage — do transportador aguardar a liberação da mercadoria. Tem sido reconhecido, também, que os terminais foram arrendados para depositar contêineres e, enquanto depositários, cabe a estes decidir, em razão da segurança da carga, se autorizam ou não a desova das mercadorias. ●

Logweb: Qual o papel do advogado em todo este processo?

Miller: O advogado, se consultado previamente, tem o dever de orientar seu cliente, esclarecendo a viabilidade jurídica da operação e eventuais riscos, bem como esclarecer a carga tributária incidente. Quando procurado com a carga apreendida, compete ao advogado intervir no procedimento aduaneiro e, se necessário, ingressar com medida judicial para tentar a liberação das mercadorias.

Logweb: Se puder, fale sobre algum caso de retenção de carga que o escritório Ruy de Mello Miller tenha participado.

Miller: As retenções de carga por parte da Alfândega são processos sigilosos, pois amparados pela proteção constitucional da inviolabilidade das informações. Posso falar de um problema reflexo criado pelas retenções e acima citado:

Pela Lei, a carga retida deveria ser leiloada

De acordo com o CentroNave — Centro Nacional de Navegação (Fone: 11 3791.2431), em geral, por conta de pendências junto à Receita Federal e a outros órgãos públicos e, também, em virtude de variações cambiais desfavoráveis, hoje, em todo o Brasil, cerca de 5.000 contêineres se encontram imobilizados em terminais portuários e áreas retroportuárias.

A entidade lembra que, pela lei, passados 90 dias sem que o proprietário retire a carga retida, cabe à Receita Federal leiloá-la ou destruí-la. No entanto, afirma que isso não tem ocorrido e revela que há casos de mercadorias que estão há cerca de um ano ocupando contêineres que poderiam estar sendo utilizados, de forma produtiva, no comércio exterior brasileiro.

Desta forma, o Centro acredita que a terceirização dos leilões destas mercadorias seria a forma mais rápida de liberá-las, para evitar que elas causem gargalos nos fluxos de embarques. “Devido a este atraso, os armadores, muitas vezes, compram novas unidades para substituir os contêineres com cargas em perdimento”, comenta o diretor-executivo da entidade, Elias Gedeon.

Ele destaca que os contêineres são um ativo dos armadores e, por isso, não podem ser usados irregularmente como armazéns. Além disso, ele diz que este problema transcende o interesse do setor, porque pode ocasionar um novo obstáculo ao comércio exterior, num momento em que o país precisa de agilidade e eficiência nas exportações.

Palavra do leitor

Correios e a LR

“Parabéns pela matéria ‘Correios oferece Logística Reversa no pós-venda e pós-consumo’ [publicada à página 26 da edição 92, outubro/2009, da revista *Logweb*]. Na oportunidade, tendo em vista uma interpretação que não ficou clara, solicito a realização de errata para informarmos que há o estudo para a ampliação da LR para as agências terceirizadas dos Correios. Para expandir este atendimento, a partir do primeiro semestre de 2010 aperfeiçoaremos o Sistema de Coleta com vistas à ampliação do serviço para as agências franqueadas, que também poderão receber produtos a serem coletados para realização da LR.”

Ricardo Fógos
Gerente Corporativo de
Encomendas dos Correios

“O nome do diretor regional dos Correios (São Paulo Metropolitana) é José Furian Filho, e não José Floriano Filho, como constou na reportagem ‘Correios oferece Logística Reversa no pós-venda e pós-consumo’ da última edição.”

Domingos Savio de Faria
Correios Bauru/SP

Fale com a redação da revista **Logweb**: críticas e sugestões são sempre bem-vindas e ajudam a enriquecer o nosso trabalho, e a oferecer uma publicação ainda melhor.

jornalismo@logweb.com.br

Inauguração

Já está em operação o novo CD da Kärcher em Paulínia, SP

O bjetivando que a logística acompanhe o ritmo da média de crescimento de 20% alcançada nos últimos anos, a fabricante alemã de sistemas de limpeza Kärcher, presente no mercado brasileiro desde 1975, inaugurou, em outubro último, um Centro de Distribuição junto à sua fábrica em Paulínia, no interior de São Paulo.

Abílio Cepêra, diretor geral da Kärcher Brasil, destaca que agora a empresa terá um controle maior de estoque, por ter um único ponto de partida de seus produtos. Ele comenta que outra vantagem será a melhoria na prestação dos serviços de pós-vendas, que passam a ser centralizados em Paulínia também. “Centralizamos tudo naquela planta: administração, produção, vendas, importação, distribuição e pós-vendas”, sintetiza.

Com a nova estrutura, que passa de 5.600 m² para 11.300 m² de área total, a empresa não precisará mais contratar estoques externos para suprir a crescente demanda, como vinha fazendo

anteriormente. Foram investidos cerca de 1.6 milhões de euros – aproximadamente R\$ 5 milhões – na expansão, que levou apenas nove meses para ser concluída.

O CD de Paulínia, responsável pelo atendimento da Kärcher ao mercado nacional e, também, ao mercado latino-americano, foi totalmente personalizado para a operação brasileira e teve a sua capacidade de armazenagem dobrada para 2.500 posições-paleta. A expansão ocasionou, também, um aumento no número de funcionários na planta: somando todas as áreas são 330 colaboradores, sendo que 55 deles atuam no CD.

Segundo o gerente de logística Maurício Medeiros, o intuito do projeto é trazer uma “cara” nova para a logística da empresa, permitindo que haja um crescimento gradativo da produção, acompanhando as expectativas de aumento nas vendas. “Estamos buscando o que há de melhor em tecnologia, processos e layout. Teremos um melhor nível de abastecimento da produção, com menos desperdício de peças e maior agilidade, através da operação milk run”, acrescenta.

Com pé direito de 9 m no ponto mais baixo e 11 m no mais alto, o CD conta com quatro docas, que servem tanto para recepção quanto para a expedição de carga, áreas distintas para separação de equipamentos grandes, pequenos e acessórios, estruturas de armazenagem (da Isma), área de armazenagem, tanto para insumos quanto para produtos acabados, e triagem para expedição.

No novo CD, há um sistema para reaproveitamento da água da chuva, tanto para os projetos industriais como para outras necessidades. Outro aspecto interessante é que a iluminação



A capacidade de armazenagem do CD em Paulínia foi dobrada para 2.500 posições-paleta

natural recebeu atenção especial durante o planejamento da obra, para reduzir o consumo de energia. Já o piso protendido proporciona maior capacidade de carga, menor incidência de fissuras e mais durabilidade, entre outras vantagens.

Pensando em melhorias na operação de movimentação, a companhia alemã investiu, ainda, em duas empilhadeiras retráteis, que irão se juntar a uma transpaleteira e duas máquinas a GLP que já operavam no local. Os novos equipamentos, bem como o novo layout exigiram um treinamento para os funcionários envolvidos na operação, tanto para aprender a manipular as máquinas como para compreender o novo fluxo de movimentação.

A operação do novo CD está sendo iniciada sem um WMS – hoje está sendo utilizado um SAP que não tem módulo de logística –, mas a implantação desta tecnologia é questão de tempo, segundo Medeiros. “Já está em fase de aprovação e devemos implantar o sistema em 2010, para ganhar acuracidade nas operações, agilizar a produção e integrar todo o processo”, revela.

Quanto às operações de transporte, entre carga e descarga, em média 70 caminhões passam pelo CD de Paulínia diariamente. A distribuição dos produtos fica a cargo de transportadoras contratadas, sendo que algumas levam apenas pequenos volumes e outras são especializadas em transporte de equipamentos de grande porte. Atualmente, empresas como Araçatuba, Cometa, Correios, JadLog, Plimor, Transpaulo e Transwar participam das operações de transporte da Kärcher.

Futura expansão

De acordo com Cepêra, a atual estrutura está preparada para atender às necessidades logísticas da companhia até 2012. Sendo assim, ele garante que uma nova expansão já está sendo programada e deverá ser inaugurada até lá, mas prefere não adiantar muitas informações acerca do assunto.

Medeiros, por sua vez, comenta que a área que está sendo apresentada agora, com a futura expansão, provavelmente abrigará somente a recepção da carga que chega ao CD, ao passo que a linha de produção será aumentada e os setores de armazenagem e expedição devem ser transferidos para a área a ser construída, que poderá ter, inclusive, acesso à rodovia Milton Tavares de Souza. ●



Cepêra: “A atual estrutura está preparada para atender às nossas necessidades logísticas até 2012”

Nutrição Animal

Poli-Nutri investe em CD no Nordeste e em fábrica no Sul do país

Dentro de alguns meses, na cidade de Lajeado, PE, próxima a Caruaru, deverá entrar em funcionamento o mais novo Centro de Distribuição da Poli-Nutri (Fone: 11 3601.0201), que desenvolve soluções em nutrição animal para o mercado brasileiro e para países do Mercosul, totalizando mais de 2.000 clientes.

A nova estrutura terá 800 m² para armazenagem de produtos e será responsável pelo atendimento dos estados de Pernambuco, Paraíba e Alagoas, os quais, hoje, são atendidos pela unidade fabril da empresa na cidade de Eusébio, CE, que está instalada em uma área de 60.000 m² e tem capacidade produtiva de 5.000 toneladas por mês.

De acordo com Aldo Rodrigues Barbugli Filho, gerente nacional de vendas da Poli-Nutri, o local para receber o novo CD foi escolhido por ser um ponto logístico estratégico, de fácil acesso aos principais clientes dos estados a serem atendidos, além do fato de Pernambuco contar com o Porto de Suape para entrada e saída de produtos.

Ele comenta que o novo CD vai proporcionar maior agilidade no abastecimento e na prestação de serviços aos clientes e destaca que Pernambuco é uma região que conta com importante

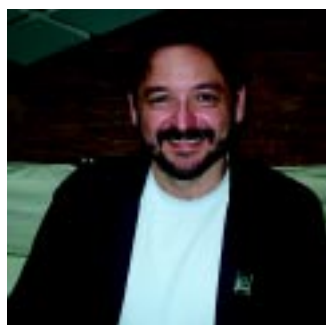
participação da Poli-Nutri como fornecedora. Por isso, espera responder adequadamente ao potencial de crescimento deste mercado, já que o CD também abastecerá o polo produtivo da região, comercializando matérias-primas nacionais e importadas.

Além do CD em Lajeado, a Poli-Nutri está investindo cerca de R\$ 15 milhões em uma nova

fábrica localizada na cidade de Treze Tílias, SC, que será inaugurada no segundo semestre de 2010. Segundo o gerente nacional de vendas, os dois projetos fazem parte de uma estratégia de crescimento em longo prazo, que coincide com as comemorações dos 20 anos de fundação da companhia.

A opção por Treze Tílias para

abrigar a quarta fábrica da Poli-Nutri no Brasil – a empresa já conta com unidades fabris em Osasco, SP, Maringá, PR, e Eusébio, CE – se deve à proximidade com alguns parceiros, já que o meio-oeste catarinense é um polo importante da produção animal brasileira. Além disso, a logística também será facilitada, na visão de Barbugli Filho. ●



Barbugli Filho: o local para receber o novo CD é estratégico

Vendas e Locação

DIELTRO

Carregadores para baterias tracionárias microprocessados mod. DTM

Para empilhadeiras, paleteiras, rebocadores e máquinas elétricas em geral

27 Anos 100% Nacional

www.dieletro.com.br | novo telefone: (11) 2911.2048 | fax: (11) 2916.4784

Combustível

Biodiesel é a bola da vez

Quando se pergunta qual a tendência em combustível, a resposta é rápida: biodiesel.

Quem fala, primeiramente, sobre o assunto é Domingos Carapinha, gerente de performances e emissões da MWM International (Fone: 11 3882.3200), fabricante de motores a diesel.

No Brasil, a porcentagem de adição de biodiesel ao óleo diesel comercializado vem crescendo. Em julho deste ano, o percentual mínimo obrigatório de 3% mudou para 4%. A partir de 2010, por determinação do PNPB – Programa Nacional de Produção e uso de Biodiesel, será obrigatório no Brasil o B5, que é a mistura de 5% do combustível vegetal com 95% de diesel.

Segundo o profissional, a tendência ao aumento do uso do biodiesel é justificável porque sua produção favorece a distribuição de renda, além de atender ao apelo ambiental em relação ao efeito estufa.

Quanto à polêmica de que estimular o uso de biocombustíveis pode prejudicar a produção de alimentos, Carapinha declara que estudos já provaram que o Brasil

tem área suficiente para todas as plantações. Mais um ponto positivo para o combustível vegetal.

O gerente de performances e emissões da MWM também diz que o governo tem investido no maior uso da mistura através de normas. A última resolução relativa à nova fase do Proconve – Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores foi aprovada no ano passado pelo Conama – Conselho Nacional do Meio Ambiente. Referente a veículos pesados a diesel, a P-7 estabelece limites mais restritivos para a emissão de poluentes. Ela contempla uma compensação, a ser imposta à indústria automobilística, que prevê a implementação do óleo diesel S10 (cinco vezes menos poluente que o S50). A medida, que entra em vigor a partir de 1º de janeiro de 2012, também prevê a redução da quantidade de enxofre e o aumento da quantidade de cetano, menos poluente.

Para Carapinha, se de um lado os órgãos responsáveis estão investindo em leis para diminuir a emissão de gases poluentes, de outro, as fabricantes de motores fazem a sua parte na adaptação de seus produtos para atender aos clientes. O que traz expectativas de crescimento no segmento.

“A regulamentação auxilia na melhoria da qualidade do combustível e, com isso, os motores vão poluir menos. Também há a oportunidade da liberação da venda de carros movidos a diesel, que aguarda aprovação”. Com isso, a produção de motores tende a aumentar ainda mais.

Outra novidade que está esquentando este mercado é a descoberta da camada de pré-sal na Bacia de Santos, que promete maior disponibilidade de combustível. “Mas é preciso analisar se o petróleo localizado é pesado ou leve. Se for leve, é de melhor qualidade, exigindo menos no

A Cummins acaba de liberar o uso do B20 para todos os motores que forem fabricados após a aprovação da mistura



processo de refino”, explica o gerente de performances e emissões da MWM. “Com o excedente, o Brasil poderá se tornar um grande polo de exportação”, aponta.

Cummins aprova uso do B20

Embora somente a partir de 2010 passe a ser obrigatório o uso do B5 no Brasil, a Cummins (Fone: 0800 123300), que já havia certificado a utilização da mistura em 2006, obtendo êxito em 400.000 km de rodagem sem que houvesse falhas, acaba de liberar o uso do B20 (20% de biodiesel) para todos os motores que forem fabricados após a aprovação da mistura.

A companhia afirma que o desenvolvimento do novo combustível demandou ensaios de laboratórios para análise de características físico-químicas, testes de desempenho e de emissões de gases, testes de durabilidade em dinamômetro e de durabilidade em campo. Durante os testes foram utilizados 500.000 litros de B20, em quase dois milhões de quilômetros de rodagem em

caminhão, 1.250 horas em grupo gerador e 2.000 horas em dinamômetro.

De acordo com o gerente executivo de marketing e engenharia de clientes da Cummins, Luis Chain Faraj, a grande vantagem do biodiesel, que é uma fonte renovável de energia, é que ele tem maior poder de lubrificação e não contém enxofre, o que diminui os



Carapinha, da MWM:
“a regulamentação auxilia na melhoria da qualidade do combustível e, com isso, os motores vão poluir menos”



Faraj, da Cummins: a grande vantagem do biodiesel é que ele tem maior poder de lubrificação e não contém enxofre

Notícias

Rápidas

níveis de emissões de gases e de material particulado da mistura. Outro ponto a ser destacado, segundo ele, é que os testes com o B20 acusaram um consumo de combustível praticamente igual, se comparado ao uso do diesel convencional nos motores Cummins.

Todavia, Luis Pasquoto, diretor geral da Unidade de Negócios de Motores da empresa, observa a importância de os usuários verificarem junto aos fabricantes de veículos e equipamentos se os motores que utilizam estão aptos a receber o B20. "Se o motor não estiver liberado para o uso deste combustível, poderá sofrer impactos nos tanques de combustível, nas mangueiras e em outras partes", alerta.

Com autorização da ANP – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, já é possível até mesmo desenvolver o B100, que é o biodiesel puro. E a Cummins já está trabalhando nesse sentido: "estamos realizando testes com B100, os quais até agora demandaram cerca de 20.000 litros e 250 horas em grupos geradores da empresa, como parte dessa fase inicial de certificação", revela Marco Rangel, diretor da Cummins Filtration, uma das divisões da companhia. ●



Pasquoto, da Cummins: se o motor não estiver liberado para o uso do B20, poderá sofrer impactos nos tanques de combustível

B5 será obrigatório a partir de 2010

A mistura mínima obrigatória de 5% de biodiesel ao óleo diesel (B5), que entraria em vigor a partir de 2013, foi antecipada para janeiro de 2010, de acordo com decisão do Governo Federal. O anúncio foi feito pelo Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, no dia 23 de outubro último, mas a medida foi publicada no *Diário Oficial da União* do dia 26. Para a produção do B4 (adição de 4%), a necessidade de biodiesel é de cerca de 2 bilhões de litros ao ano, enquanto o B5 é de 2,4 bilhões de litros. O aumento causará uma maior demanda por matérias-primas e a diminuição das emissões de gases responsáveis pelo efeito estufa.

Volvo e Sadia desenvolvem composição rodoviária para otimizar capacidade de carga

A Volvo do Brasil (Fone: 0800 41 1050), a Sadia e fabricantes de implementos desenvolveram um projeto para aumentar a capacidade de carga das composições rodoviárias que transportam produtos frigoríficos. Batizada de "Vanderleia frigorífica", a nova composição de seis eixos nasceu da necessidade de adaptação da frota da Sadia aos novos limites das dimensões e pesos definidos por resolução do Contran – Conselho Nacional de Trânsito em 2007. Com soluções criativas de engenharia, uso de materiais mais leves, o desenvolvimento de um chassi mais curto e a adequação da transmissão, a nova composição tem capacidade para transportar até 30 paletes, de dois a quatro a mais que as congêneres substituídas, ou 33,5 toneladas, cinco a mais do que uma composição frigorífica convencional. Para conseguir a otimização, os engenheiros da Volvo trabalharam diminuindo o entre-eixos do cavalo mecânico, passando dos usuais 3,5 ou 3,7 m para um entre-eixos de 3 m. "Com um entre-eixos menor, conseguimos a correta distribuição de cargas do caminhão conectado ao baú frigorificado de 15,5 m, dentro dos atuais limites legais, o que permitiu aumentar o número de paletes que podem ser transportados", observa Deonir Gasperin, engenheiro de vendas da Volvo do Brasil. Mesmo com o espaço reduzido que resultou da mudança, a Volvo também introduziu novos tanques de combustível customizados para atingir a mesma capacidade de armazenamento dos veículos convencionais.

Ford Caminhões vai investir R\$ 370 milhões no período de 2010 a 2013

A Ford Caminhões (Fone: 0800 703.3673) vai investir R\$ 370 milhões nas suas operações no período de 2010 a 2013. "Esse novo ciclo de investimentos mostra o compromisso e a importância do segmento de caminhões nas operações globais da Ford e, também, o papel da América do Sul como centro produtor e um dos principais mercados de veículos comerciais da marca", afirmou Marcos de Oliveira, presidente da Ford Brasil e Mercosul. Ainda segundo ele, os recursos serão aplicados no desenvolvimento de novos produtos, no aprimoramento da manufatura e dos serviços. "Esta nova fase marcará a chegada de um caminhão cabine-leito, versão bastante aguardada pelo segmento de transportes."

AmstedMaxion comemora recorde de reformas de vagões ferroviários

A AmstedMaxion (Fone: 12 2122.1400) acaba de superar a expressiva marca de 1.500 vagões ferroviários de carga reformados, recuperados ou transformados em suas oficinas ou nos próprios clientes, dentro e fora do Brasil. Esses serviços, que vêm sendo realizados desde 2006, acentuaram-se a partir de 2008 e devem se manter aquecidos nos próximos anos com o aumento da demanda pelo transporte ferroviário de carga em todo o país, acredita a empresa. Praticamente todas as operadoras de carga ferroviária – ALL, FCA, MRS e Vale – e empresas de leasing utilizam-se desses serviços prestados pela AmstedMaxion, em especial, revisão geral, rebitolagem e transformação de vagões fechados para all door, hopper ou telescópio. No exterior, a empresa executa serviços de manutenção corretiva e revisão geral de vagões para operadoras ferroviárias da Argentina, Chile, Colômbia, Venezuela e Gabão. A empresa oferecerá brevemente serviços de recondicionamento de componentes, entre eles, aparelhos de choque e tração, truques e rodeiros e, também, venda de kits para transformação de vagões.

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

Locação

Brasif Rental inaugura filial no Paraná

Já com filiais espalhadas pelo Brasil – Porto Alegre, RS, Jundiaí e Ribeirão Preto, SP, Rio de Janeiro e Macaé, RJ, Vitória, ES, Belo Horizonte e Uberlândia, MG, Goiânia, GO, Brasília, DF – a Brasif Rental (Fone: 0800 709 8000) está inaugurando outra no Estado do Paraná e estudando a viabilidade da abertura de uma unidade no interior do Rio Grande do Sul para atender, de forma mais próxima, a crescente demanda na região, nos segmentos industrial e de construção.

A intenção da empresa, conforme explica o diretor da Unidade de Negócios, Maurício Amaral, é participar de imediato com uma razoável parcela de mercado na locação de equipamentos para contratos de curto prazo, que dependem de um estoque local para pronto-atendimento, como plataformas de trabalho aéreo, torres de iluminação, minicarregadeiras e grupos geradores de energia.

Em um segundo momento, Amaral revela que a Brasif quer consolidar sua posição no mercado de locação de empilhadeiras e de equipamentos para construção pesada. “A venda de equipamentos seminovos, oriundos de nossa frota Rental, também será bastante explorada, dando aos clientes da região uma opção econômica e inteligente para quem pensa em comprar um equipamento novo”, ressalta.

Como a abertura da nova filial ainda está em fase de estudos de viabilidade, todos estes pontos estão em análise. No entanto, o objetivo da empresa é dispor ao mercado local a mesma gama de equipamentos disponíveis nas demais unidades, abrangendo



A filial em Belo Horizonte, MG, é uma das unidades da Brasif Rental no país. Já a unidade no interior gaúcho está em fase de estudos de viabilidade

empilhadeiras a combustão e elétricas, paleteiras elétricas com e sem torre, plataformas de trabalho aéreo, torres de iluminação, manipuladores telescópicos, minicarregadeiras, grupos geradores de energia, escavadeiras hidráulicas, pás-carregadeiras, retroescavadeiras, motoniveladoras, rolos compactadores e guindastes.

Segundo Amaral, o plano de negócios da nova filial está em desenvolvimento, mas a Brasif Rental espera um aumento de 33% em sua receita anual no Rio Grande do Sul, em relação à receita atual, operando somente com a filial em Porto Alegre. “A filial que estudamos abrir no interior do Estado, caso aprovada, deverá ser inaugurada no primeiro semestre de 2010”, acrescenta.

O diretor informa, ainda, que a empresa planeja abrir novas filiais no país, para uma melhor cobertura de mercado, e conta que estudos para esse fim estão em andamento. “A Brasif Rental está constantemente avaliando o mercado e as oportunidades que surgem para atender melhor aos clientes de locação de equipamentos. Desta forma, as melhorias na operação são comuns e contínuas, adotadas sempre que se fazem necessárias”, completa. ●



Amaral: a intenção é participar com uma razoável parcela de mercado na locação de equipamentos para contratos de curto prazo

Investimento

Novo CD da Giroflex escoa 90% da produção

Considerando que a logística é um braço operacional muito importante para os seus negócios, a Giroflex (Fone: 11 4788.8842) inaugurou recentemente um Centro de Distribuição na cidade de Embú, próximo da capital São Paulo, a apenas 4 km do trecho sul do Rodoanel Mário Covas e a 11 km de sua fábrica. A estrutura chega para apoiar as atividades fabris e de distribuição da Giroflex.

A construção deste CD foi efetivada por conta da necessidade que a empresa constatou de investir na modernização do modelo produtivo e revisão da malha de distribuição dos produtos. "Este novo CD irá permitir melhor gestão de toda a cadeia de abastecimento, trazendo benefícios consideráveis para o negócio, tais como otimização das entregas, gerenciamento eletrônico do armazém e distribuição rastreada via satélite", comenta o gerente de logística, Antonio William Paiuca.

Desta forma, ele afirma que será possível alavancar a qualidade dos serviços prestados aos clientes, já que cerca de 90% da produção da Giroflex será escoada pela nova estrutura. "Com isso, teremos melhorias na gestão do estoque através do WMS, além de termos a possibilidade de implantar um novo sistema de follow-up das entregas em processo", aponta.

O CD em Embú – que recebeu investimentos da ordem de R\$ 4,5 milhões

– tem condições de receber mais investimentos em estruturas de armazenagens e, com o decorrer de suas atividades, expandir sua capacidade em até 20%. Segundo Paiuca, a Giroflex, mesmo com a crise econômica mundial, não poderia deixar de realizar um investimento desta envergadura. Ele diz que é preciso ter uma visão ampla de negócio, com planejamento estratégico para cinco ou dez anos, para a empresa estar fortalecida no período pós-crise.

Com uma localização estratégica, que possibilita o atendimento em todo o Brasil e, também, na América Latina – principalmente Argentina, Chile e Uruguai –, o novo CD ocupa uma área de 9.000 m² e tem capacidade para 5.000 posições/paleta em sete níveis. Em menor escala, o CD também participa do processo de exportação para a Europa e, por isso, a proximidade do Porto de Santos é um facilitador para as operações que, no total, incluindo mercado interno e exportações, movimentam cerca de 30 carretas por dia.

O Grupo Giroflex conta com 49 representantes no Brasil, nove no exterior e atua no segmento de assentos e mobiliário corporativo. Hoje, o portfólio da empresa é composto por mobiliários corporativos, de arquivamentos e serviços, pisos e revestimentos, sendo representado no mercado pelas marcas Giroflex, Forma e Tate. ●



Além do mercado brasileiro, o novo CD chega para atender também às exportações da Giroflex

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

NEGÓCIO FECHADO

DAMPP E GAMA PNEUS FECHAM CONTRATO COM A SMART LOGÍSTICA

O operador logístico Smart Logística (fone: 31 2104.6400) acaba de assinar contrato com mais dois clientes, Damp e Gama Pneus, para distribuição de seus produtos no Estado de Minas Gerais. A Damp, distribuidora de cosméticos com sede em Goiânia, GO, terceirizou parte de sua operação para atendimento de seus pedidos em Minas Gerais — com a contratação da Smart Logística, a empresa conseguiu melhorar o nível de serviço aos clientes em Belo Horizonte e região, além de obter redução dos lotes de entrega sem aumento de custos. No caso da Gama Pneus, a operação envolveu aumento de capacidade de estocagem, separação e atendimento de pedidos sem necessidade de investimentos adicionais e aumento de custos fixos, incluindo uma operação de cross-docking.

FORTIM TECHNOLOGIES EFETIVA NEGÓCIO COM FABRICANTE DE PNEUS

A Fortim Technologies (Fone: 11: 2480.2520) comemora seu mais novo cliente de locação e gestão de sala de baterias. O contrato tem início agora, no quarto trimestre de 2009, e duração inicial de dois anos. O nome do cliente — fabricante de pneus — não está sendo divulgado pela sigilosidade que reza em contrato. O negócio envolve um total de 191 baterias, e a Fortim será responsável pela locação, gestão e prestação de serviços em todo o parque de baterias, com técnicos full time diretos da fábrica. “No Brasil, nossa experiência abrange diversos clientes de locação e gestão, nos mais variados segmentos de atividades, o que nos ajudará a obter êxito nesta parceria que tem uma movimentação de materiais um tanto quanto especial, caracterizada pela locomoção contínua de longos percursos, horizontais e em período integral”, destaca Walter M. Melo, responsável comercial pelos negócios da empresa no Sudeste. Ele também informa que esta parceria levará aos clientes ganhos tanto em qualidade quanto na produtividade, além dos inerentes a este tipo de operação, “como a ausência de riscos de passivos ambientais

e amplo estoque de baterias, garantindo a movimentação e armazenagem ininterrupta dos materiais, economia do consumo de energia e treinamentos periódicos de nosso pessoal”.



IVECO VENDE SEGUNDO LOTE DO DAILY 35S14 PARA A RAPIDÃO COMETA E FECHA NEGÓCIO COM A TRANSMAGNA

A Iveco (Fone: 0800 7023443) acaba de entregar o segundo lote do semileve Daily 35S14 vendido à Rapidão Cometa, que há menos de um ano já havia comprado seis modelos 35S14 Gran Furgone. São sete unidades, destinadas ao transporte



de cargas fracionadas em entregas porta a porta em cinco capitais: Recife, Salvador, Porto Alegre, Manaus e Fortaleza. A Iveco também vendeu recentemente 10 unidades do mesmo modelo, com 3.750 mm de entre-eixos, para a Transmagna Transportes, que atua no setor de cargas fracionadas nos estados de Santa Catarina, São Paulo e Paraná, além de cargas únicas para clientes de todo o Brasil. As 10 unidades adquiridas na concessionária Dalçóquio, representante Iveco em Itajaí, SC, estão rodando desde o dia primeiro de julho, na zona máxima de restrição à circulação de caminhões na cidade de São Paulo. Utilizados principalmente nos serviços de coleta e entrega de mercadorias, transportam produtos dos segmentos têxtil, alimentício, higiene e limpeza, entre outros.

EXPRESSO MIRASSOL IMPLEMENTA ROTEIRIZADOR ROADNET

O Expresso Mirassol (Fone: 11 2141-1211) acaba de implementar em suas operações o software de roteirização RoadNet, desenvolvido pela norte-americana UPS Logistics Group. A ferramenta permite o gerenciamento de rotas de coletas e entregas com grande número de variáveis e ajuda nas operações calculando distâncias, montando rotas e permitindo o acompanhamento de dados em tempo real. “A aquisição do RoadNet, que traz um grande número de vantagens e recursos, nos permitirá um ganho de 5% a 10% na otimização das rotas no Milk-run e nas operações de distribuição”, conta Danilo Salgueiro, gestor Corporativo de Compras do Expresso Mirassol. Entre seus atributos, o RoadNet permite o cadastramento de motoristas, veículos e entrada de dados variáveis, utilizando um mapa rodoviário completo do Brasil. Com a ferramenta, o Expresso Mirassol será capaz de calcular rotas mais precisas e levar em conta diversas variáveis, como as zonas de restrições aos caminhões em São Paulo e em outras grandes cidades brasileiras, além de permitir a tomada de decisões mais rápidas, diante de dados como o tempo de descarga e horário de rush, gerando correções na rota quando necessário.

CIO FECHADO NEGÓCIO FECHADO NEGÓCIO**YARA BRASIL IMPLEMENTA SOLUÇÃO E-PROCUREMENT DA NEOGRID**

A Yara Brasil, considerada líder mundial em nutrição de plantas, fechou parceria com a NeoGrid (Fone: 47 2101-6500), que atua no mercado de soluções e serviços de Supply Chain Management, e implementou a solução e-Procurement no seu portal de compras. Com a solução, a empresa conseguiu, em seu primeiro leilão eletrônico, reduzir em 24% os preços para a aquisição de *payloaders* (equipamentos para movimentação de matéria-prima), chegando ao menor valor nos últimos cinco anos. Além disso, eliminou os processos manuais e aumentou a quantidade de cotações e fornecedores e, ainda, a condição de pagamento com aproveitamento do crédito de ICMS sem ágio. No total, 10 usuários internos e mais de 200 fornecedores foram beneficiados. Com isso, as cotações que tinham que ser transcritas das propostas para o sistema de cotas do SAP R/3 deixaram de ser feitas manualmente pelos compradores. Todas as informações, especificações e cotas passaram a ocorrer na web e o trabalho migrou do comprador – que passou a ter mais tempo para negociações – para o próprio fornecedor, que passou a se dedicar à busca dos melhores preços.

RANDON VENDE VAGÕES PARA A MITSUI RAIL CAPITAL E FECHA PARCERIA COM A CONFENAR

A Randon (Fone: 54 3209.2000) assinou contrato com a Mitsui Rail Capital Participações, empresa do grupo japonês Mitsui & Co Ltd., envolvendo a venda de 300 vagões ferroviários para o transporte de grãos. Os equipamentos, do tipo hopper, de 112 m³, serão locados para uso da Multigrain na malha da Ferrovia Centro-Atlântica. A transação, próxima de R\$ 55 milhões, prevê a entrega em lotes, já a partir de dezembro, sendo que a maior concentração será no primeiro trimestre de 2010. A Randon também está anunciando uma parceria com a Confenar – Confederação Nacional das Revendas Ambev e das Empresas de Logística da Distribuição para a venda de carrocerias com preços e condições especiais. O acordo prevê condições exclusivas aos revendedores Ambev na compra de semirreboque carga seca, semirreboque furgão curtain side, semirreboque de 28 paletes e carrocerias, com portas Roll-UP, planas, rebaixadas, de 4 a 12 paletes. A aquisição pode ser à vista ou em operação combinada com o Finame, CDC ou Leasing, que poderá ser adquirido também pelo banco Bradesco, parceiro da Confenar em operações financeiras.



TRAVEMA

Proteções para Logística

Proteções para porta-paletes

- Protetores de colunas porta-paletes com revestimento a base de elastômero para redução de impacto.
- Exclusivo sistema de encaixe e travamento dos elementos construtivos.
- Completa linha de proteções para logística, incluindo:
 - Protetores para docas niveladoras (borrachão)
 - Protetores de docas secas (borrachão)
 - Guard Rail para estruturas porta paletes
 - Protetores especiais

Dilacerador de pneus

- Expõe garras metálicas quando acionada.
- Dilacera pneus de veículos de qualquer porte.

**TRAVEMA**

COMÉRCIO E INDÚSTRIA LTDA.

FONE: (11) 3831.8911

travema@travema.com.br



NEGÓCIO FECHADO



FCA INCREMENTA NEGÓCIOS COM A ED&F MAN E A MULTIGRAIN

A Ferrovia Centro-Atlântica – FCA (Fone: 27 3333.2555) fechou contrato com a ED&F Man – empresa que atua no comércio internacional de commodities – para transporte de 1,8 milhão de toneladas de açúcar nos próximos cinco anos. O primeiro embarque foi realizado no dia 4 de outubro último: a carga saiu do Terminal de Aguaí, no interior de São Paulo, para ser transportada via ferrovia até o Porto de Santos. O embarque da carga da ED&F Man será feito no terminal de Aguaí, administrado pela Matosul (empresa operadora de terminais e armazéns) e que conta com dois armazéns com 50.000 toneladas de capacidade cada e taxa de embarque e desembarque de açúcar da ordem de 3,5 mil toneladas/dia. Para fazer o transporte de açúcar da ED&F Man, a FCA modernizou 150 vagões de sua frota e realiza melhorias em alguns trechos de sua malha. A FCA também assinou acordo com a Multigrain para o transporte de 6 milhões de toneladas de soja e milho nos próximos cinco anos. Cerca de 2,3 mil caminhões serão retirados das estradas brasileiras por mês em função dessa nova opção logística para escoamento de grãos. Para atender à expansão do transporte dos produtos agrícolas, 300 novos vagões graneleiros entrarão em operação. Eles serão disponibilizados em parceria com a Mitsui Rail Capital (MRC), que fará os investimentos nos equipamentos. A FCA e a Multigrain farão ainda investimentos na modernização de locomotivas e aumento de capacidade da malha ferroviária. O contrato vai possibilitar incremento de 50% no volume de grãos transportados hoje para a Multigrain. A soja e o milho terão origem, principalmente, em Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais e Bahia. Os estados do Centro-Oeste serão responsáveis por cerca de 750 mil toneladas/ano de grãos. Da Bahia, virão outras 200 mil toneladas/ano. Os grãos produzidos em Minas Gerais, cerca de 250 mil toneladas anuais, terão como ponto de embarque principal o Terminal Intermodal de Pirapora (TIP), localizado no Norte do Estado de Minas, e, como destino, o Terminal de Produtos Diversos (TPD), no Complexo de Tubarão, ES.

DHL SUPPLY CHAIN REALIZA OPERAÇÕES DE ARMAZENAGEM PARA A NEC

A DHL Supply Chain (Fone: 19 3206.2200) iniciou as operações de armazenagem para a NEC Brasil, provedora de soluções convergentes de redes de comunicação e tecnologia da informação. Segundo o gerente de negócios da DHL Supply Chain, Márcio Barbeito, o projeto tem como principal objetivo o gerenciamento das operações logísticas e inventários da NEC Brasil, aplicando todos os conceitos de controles organizacionais.

LOG-IN RENOVA CONTRATO PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS NO PORTO SECO DO CERRADO

A Log-In Logística Intermodal (Fone: 21 2111.6500) anunciou a prorrogação de seu contrato de permissão de prestação de serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias no Porto Seco do Cerrado, em Uberlândia, MG. O contrato deverá se estender por mais 10 anos. Com extensão de mais de 52.000 m² para movimentação e armazenamento de contêineres, o porto seco está localizado no Triângulo Mineiro, uma das regiões industriais e agrícolas mais dinâmicas do centro do país e onde também há grande concentração de empresas atacadistas. Atualmente, 11.000 m² são ocupados por armazéns e 27.000 m² equivalem à área de pátio para movimentação e armazenagem de contêineres. O PSC é um recinto alfandegado onde são oferecidos serviços de armazenagem, transbordo, unitização, desunitização e paletização de cargas, além de todos os serviços aduaneiros a cargo da Secretaria de Receita Federal.

ÁGUA DE CHEIRO INSTALA CODIFICADORAS MARKEM-IMAJE

A Água de Cheiro, fabricante de cosméticos para cabelos, corpo, maquiagem e demais itens nas linhas infantil, feminino e masculino, instalou em sua linha de produção, localizada em Lagoa Santa, MG, quatro novas codificadoras Markem-Imaje (Fone: 11 3305.9465). Operando com moderno sistema de impressão a jato de tinta, as codificadoras modelo 9020 identificam, de forma permanente, limpa e segura, as embalagens primárias de plástico e de vidro e, também, as cartonagens de perfumes (embalagens secundárias). As informações impressas são relativas à data de fabricação, validade e lote, entre outras.

NSI HABILITA NOVO PARCEIRO ESPECIALIZADO EM COMÉRCIO EXTERIOR

A NSI – New Soft Intelligence (Fone: 19 3446.8700), especializada no desenvolvimento de softwares para a gestão de operações e processos de comércio exterior, proprietária da marca Ecomex Suite, qualificou mais um parceiro especializado em comércio exterior. A Conexões Tecnologia é a responsável pela prospecção e venda, assim como a implantação dos produtos e acompanhamento de projetos. Este é o segundo parceiro especializado que a NSI habilita este ano. Em fevereiro, já havia sido firmado contrato com a WTM do Brasil, que está responsável pelas ações na Região Sul. A Conexões Tecnologia irá responder pelo Estado de São Paulo.

Superação faz parte da nossa natureza.



Binotto S.A., eleita pelo mercado como uma das melhores transportadoras rodoviárias de carga do Brasil em 2009.



Simples como ordens, veloz como o anelã.

Profissionais do Setor

Uma análise por quem ministra cursos

Representantes de entidades voltadas para a realização de cursos na área de logística avaliam os profissionais do setor e analisam as tendências em cursos, nesta matéria especial da revista.

Quais são as deficiências e as carências dos profissionais em relação à logística no Brasil? E as tendências em cursos para a área?

Estas perguntas são respondidas por representantes de entidades dedicadas a ministrar os mais diversos cursos, incluindo MBA, na área.

Deficiências

Referindo-se às deficiências e carências dos profissionais da área, Fernando Trigueiro, coordenador do MBA da Faculdade de Ciências da Administração do Pernambuco/Universidade de Pernambuco – FCAP/UPE e diretor da Focus-Trigueiro (Fone: 81 3432.7308), diz que elas incluem o não domínio de outro idioma, principalmente inglês. “Além disto, os profissionais têm formação na prática, carecendo de conceituação teórica para aprimorar o seu desempenho, e também desconhecem algumas ferramentas gerenciais.”



Rago, da Ceteal: os profissionais estão focados apenas em realizar operações, falta, ainda, a análise das melhores formas de realizar



Gorodovits, da GKO (à esquerda): não irá demorar para haver cursos de engenharia de sistemas logísticos – ou com ênfase em logística

“Aponto como deficiências a falta de visão sistêmica de processos – os profissionais estão focados apenas em realizar operações, mas falta, ainda, a análise das melhores formas de realizar. Outras carências são: baixo poder de argumentação quanto às demonstrações de perdas e ganhos; dificuldade de planejar operações e minimizar gargalos; falta de entendimento do funcionamento das organizações e da análise dos impactos empresariais das falhas logísticas; baixo entendimento do conceito de customer service aplicado à logística e, também, do conceito de Cadeia de Suprimentos conectada.” A análise é de Paulo Rago, diretor da Ceteal (Fone: 11 5581.7326).

De fato, segundo Olavo Henrique Furtado, coordenador de pós-graduação e MBAs da

Trevisan Escola de Negócios (Fone: 11 3138.5226), os profissionais precisam ter uma visão ampla do processo de logística, da gestão da logística – interna e externa. Furtado alega que não é mais possível dissociar logística interna à empresa do mercado doméstico e externo. Conhecimentos em áreas administrativas e operacionais são tão importantes quanto conhecimento sobre o mercado externo. O profissional de logística não pode fechar seu escopo de conhecimento a uma área totalmente especializada, ele precisa ter uma visão ampla de negócio. “Realmente, apesar de logística não ser algo novo, ainda há muita confusão em como defini-la e a sua abrangência”, emenda Edson Carillo, diretor da Global Connexion do Brasil (Fone: 11 3521.7038).

Ricardo Gorodovits, diretor da GKO (Fone: 21 2533.3503), já aponta que o processo de formação de profissionais de logística no Brasil, nos diversos níveis acadêmicos, é ainda relativamente novo e, por isso mesmo, a relação dos cursos pode ser moldada de acordo com as demandas do mercado, mas ainda não houve tempo para consolidar os formatos mais adequados para esta formação ou para obter uma visão clara e um pouco mais perene quanto ao nível resultante dos profissionais que frequentam cada curso. “Portanto, a maior dificuldade que enfrentamos hoje é a proliferação de cursos e propostas de formação de profissionais de logística que não cumprem o prometido e geram profissionais ainda distantes dos conhecimentos exigidos em nosso dia a dia”, complementa.

Com ele concorda Eduardo Banzato, presidente do Instituto IMAM (Fone: 11 5575.1400), para quem a maior deficiência do Brasil está relacionada, ainda, com a educação básica para formação de um profissional. “A logística apenas colhe o resultado de uma má formação educacional e, mesmo com muitas opções de cursos técnicos, muitas vezes não consegue superar esta grande deficiência.”

É possível notar que as deficiências apontadas pelos profissionais não diferem muito. Mauricio Enrique Stockl Cortes, do departamento administrativo da Cebalog (Fone: 19 3289.0903), também revela que, em geral, os profissionais de logística conhecem muito pouco fora da área e da empresa em que trabalham. Além disto, poucos valorizam o

networking e a atualização – apenas quando estão em transição de carreira.

“Falta uma formação mais ampla que, além de abordar temas relacionados à logística e ao Supply Chain, seja também voltada a custos, matemática financeira, análise de investimentos, pesquisa operacional e estatística. A formação prende-se muito a conceitos básicos, muitas vezes baseada apenas em autores como Ballou, Bowersox, etc. Falta uma formação mais baseada em bons casos práticos. É importante que os professores tenham boa formação acadêmica, mas também vivência prática”, concorda Marco Antonio Oliveira Neves, diretor-presidente da Tigerlog Consultoria e Treinamento em Logística (Fone: 11 2694.1391).

Na opinião do professor/doutor Nuno Manoel Martins Dias Fouto, diretor de Estudos e Pesquisas do PROVAR – Programa de Administração de Varejo (Fone: 11 3894.5009), os profissio-

“Não consigo crescer por falta de matéria-prima”

Este comentário foi feito por José Geraldo Vantine, diretor da Vantine Solutions (Fone: 11 3262.5464), quando da sua dificuldade de contratar um autcadista com experiência em projetos de movimentação, armazenagem e layout industrial e um consultor pleno com experiência em projetos de logística em geral (plano diretor de logística, Central de Distribuição, modelagem de transportes, etc.). “Até agora só conseguimos contratar um consultor (em mais de mil currículos recebidos).”

Para Vantine, o que ocorre é: “os MBA não formam nada! Eu mesmo já mandei três daqui fazerem. Só vale o título; essa geração ‘Y’ não gosta de estudar e acha que o mundo começou agora; o profissional com mais tempo de experiência só têm na bagagem o que aprendeu – por exemplo, se trabalhou no varejo não sabe nada de logística da indústria siderúrgica. A formação profissional ficou muito aquém do crescimento da importância da logística. E tem também os profissionais auxiliares, como: matemáticos, tecnólogos, autcadistas”, completa o diretor da Vantine.

nais de logística carecem, de maneira geral, de uma formação conceitual sólida na área. Apesar do crescente nível de profissionalização – de acordo

com ele –, a maioria desses profissionais conhece relativamente pouco a respeito das rotinas que vivencia, mas sente a necessidade de uma formação

conceitual para aplicar nos desafios que enfrenta. A visão de negócios, aliada à capacidade de aplicação de conceitos para a construção de modelos que auxiliem a tomada de decisão, é o grande desafio para esse profissional de logística de qualidade superior, de acordo com Fouto.

Na avaliação de Carlos Panitz, presidente do Inbrasc – Instituto Brasileiro de Supply Chain (Fone: 11 3053.1300) e gerente de Planejamento de Materiais e Logística para a América Latina da MWM – International Motores, dentro das organizações, muitos profissionais de logística enfrentam dois desafios: o primeiro é a dificuldade de se encontrar no mercado profissionais com sólida formação técnica na área conjugada com algumas competências genéricas importantes (TI, inglês, habilidade analítica e gestão de pessoas); o segundo desafio é dar maior visibilidade à importância estratégica da área. “Ainda existem empresas onde as funções de

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



logística estão fragmentadas entre diversos departamentos, e não há envolvimento em definições estratégicas”, diz.

Tendências

E as tendências em cursos para a área?

Para o diretor da Focus-Trigueiro, atualmente existem muitos cursos técnicos, poucos de graduação e muitos de pós-graduação.

“Acredito que as tendências são de cursos de curta e média duração com temas específicos, EAD, cursos altamente práticos e com criação de ambientes que simulem as atividades empresariais”, relata Rago, da Cetel.

Já Carillo, da Global Connexion do Brasil, crê que a tendência envolve programas como workshops, isto é, onde os participantes possam compartilhar suas dificuldades abertamente entre os demais e permitir o debate acerca das alternativas e soluções.

Gorodovits, da GKO, salienta que ainda é um pouco cedo para definir formatos, “mas certamente não irá demorar, por exemplo, para haver cursos de engenharia de sistemas logísticos (ou com ênfase em logística), sintetizando na formação superior inicial, o que hoje tem sido buscado mediante cursos de pós-graduação em logística”.

Neves, da Tigerlog, por sua vez, ressalta que a tendência é que os cursos aproximem os conceitos teóricos com a experiência prática



Fouto, do PROVAR: profissionais de logística sentem necessidade de uma formação conceitual para aplicar nos desafios que enfrentam

e que comecemos a nos basear numa literatura local, mais condizente com a realidade brasileira e menos amparada em conceitos europeus ou norte-americanos.

“Como a abrangência da logística é bastante significativa, a tendência dos cursos para a área é explorar, além de aspectos básicos de logística, temas cada vez mais específicos e, também, conteúdo de formação básica que ainda não foi bem absorvido por grande parte dos profissionais. No Brasil, existem muitos profissionais com grande experiência prática, mas com pouca formação técnica”, avalia o presidente do Instituto IMAM.

Panitz, do Inbrasc, expõe como tendências: o aumento da carga horária das disciplinas ligadas à logística e Supply Chain dentro de diversos cursos, para que os conteúdos sejam apresentados com mais profundidade, a maior exigência de conhecimentos ligados à modelagem matemática (por exemplo, simulação, estatística e pesquisa operacional) e a crescente oferta de cursos no formato de ensino a distância.

Concluindo, Fouto, do PROVAR, destaca que os cursos de formação ou especialização tendem a se fortalecer. “No âmbito desses cursos mais longos – de doze a dezoito meses – a utilização de trabalhos práticos, muitas vezes desenvolvidos em empresas parceiras, deve se tornar mais comum. A utilização de pacotes de soluções logísticas também começa a ser mais difundida no

Brasil, mas acho que uma tendência em curso de alto nível será o estímulo à construção de modelos para a tomada de decisão em logística.

A aplicação do pensamento enxuto, o conceito de empresa estendida, a logística reversa e a construção de indicadores inteligentes devem ganhar maior espaço. “Além desses aspectos, o ponto de vista das relações pessoais, incluindo os temas de negociação e avaliação de parcerias, continua sendo um tema que deve receber maior atenção.”

A palavra dos alunos

Interessante também saber a opinião dos próprios alunos dos cursos de logística, e foi o que fizemos.

Respondem os alunos do Centro Paula Souza FATEC-ETE Zona Leste e Escola Técnica Horácio Augusto – Industrial, de São Paulo, SP, sob orientação do professor Peri da Silva Santana.

De acordo com eles, as deficiências e carência dos profissionais de logística envolvem a falta de um bom planejamento pós-curso. Alguns profissionais não procuram se especializar e explorar a fundo as oportunidades deste campo de trabalho, que abre diversas oportunidades. Os administradores, por sua vez, não investem neste segmento, fazendo com que profissionais de outras áreas como, por exemplo, de engenharia, migrem para suprir esta carência e necessidade.

De acordo com os alunos,



Furtado, da Trevisan: não é mais possível dissociar logística interna à empresa do mercado doméstico e externo



Banzato, do IMAM: no Brasil, existem muitos profissionais com grande experiência prática, mas com pouca formação técnica

também há falta de especialização, o que gera uma deficiência em relação à visão global do processo logístico, pois muitos têm uma visão estreita e míope por não conhecerem a fundo o que é logística, pensando que é só transporte, mas estão equivocados.

Já as tendências em cursos para a área, de acordo com os alunos do professor Peri, são de crescimento, pois há falta de profissionais qualificados, porém há expansão na área de trabalho, tanto por novas descobertas quanto por maior preocupação por parte das empresas em seus planejamentos. “Temos em 2014 a Copa do Mundo no Brasil e, posteriormente, as Olimpíadas e o investimento em infraestrutura e, consequentemente, em logística será ou já está tramitando para isso. E, dentro das tendências, os cursos de logística devem oferecer uma boa abordagem nos aspectos e contextos de organização e gestão, que são fatores cruciais nos procedimentos de integração e gerenciamento da cadeia no serviço e atendimento ao cliente e, para quem já conhece ou já está inserido no conceito/mercado, uma das mais visadas provavelmente será a interligação de processos via tecnologia para gerenciamento e redução de custos, a parte de sustentabilidade, no caso a Logística Reversa ou Verde, gerando valor aos seus processos e procedimentos que permeiam as rotinas de Supply Chain e logística, no caso toda a cadeia de fornecedores”, apontam os alunos. ●



Neves, da Tigerlog: tendência é que comecemos a nos basear numa literatura local, mais condizente com a realidade brasileira

GIGANTES DA DURABILIDADE

Se você procura alta performance e durabilidade, é bom ficar atento a este duplo lançamento.

Elite XP, um pneu superelástico,
com tecnologia CDM.
Menor deformação e incrível
durabilidade.

TR 900, um pneu radial
de performance e durabilidade
realmente impressionantes.



Aposente as suas preocupações e adote uma **LINHA COMPLETA**
de desempenho e durabilidade para a sua empresa.

- Cushion
- Superelástico
- Pneumático diagonal
- Pneumático radial



Mastersolid Bergougnan Orca SK 800 e 900 T 800 T 900 Não manchante Elite XP TR 900

Trelleborg do Brasil Ltda.
Lençóis Paulista - SP: Av. Lázaro Brígido Dutra, 700 - (14) 3269 3600
São Paulo - SP: Rua Manoel Cherem, 319 - (11) 5035 1353
www.trelleborg.com


TRELLEBORG

Profissionais do Setor

Trainees: Jovens talentos no foco das empresas

Com programas de trainee, as companhias de logística e transporte abrem espaço para novos profissionais, que já chegam cheios de ideias e dispostos a enfrentar desafios com velocidade e criatividade.



Atuais trainees da AGV, da esquerda para a direita, Felipe D. Hoffmann, Jonatas F. Fantasia, Rodrigo N. Gondim e Paulo Sérgio M. Maciel

As novas gerações, composta por jovens hoje entre 20 e 30 anos, logo cedo tiveram contato com a tecnologia e se acostumaram com a velocidade das informações. Também é característica delas o fazer muitas coisas ao mesmo tempo, dinamismo este que pode favorecer, e muito, os negócios das empresas. Portanto, investir em programas de trainees não significa apenas dar oportunidade aos jovens recém-formados, mas também manter a companhia competitiva em um mercado cada vez mais exigente de rapidez, modernidade e criatividade.

Confira a seguir os programas realizados por algumas empresas de logística e transportes e quais as vantagens que um profissional jovem pode oferecer.

AGV Logística

Na AGV Logística (Fone: 19 3876.9000), os candidatos a trainee passam por testes de línguas inglesa, portuguesa e raciocínio lógico. Após triagem dos melhores perfis, os candidatos são avaliados em dinâmicas de grupo. A 2ª etapa é presencial, objetivando apresentar o perfil da empresa e dos profissionais. Na 3ª etapa do processo acontecem entrevistas individuais com gestores de RH da empresa. A etapa seguinte é composta por jogos de negócios. "Ele é muito importante e leva em conta as principais competências do negócio da empresa. Há também, nesta fase, aplicação de testes comportamentais", explica Ana Claudia C. Gusmão,

gerente de RH. No final, o candidato passa por uma entrevista com a diretoria e presidência da AGV Logística.

O início do programa para os candidatos que estão sendo selecionados nesse ano está previsto para janeiro de 2010. Durante os 30 primeiros dias, os novos trainees passarão por uma fase On the Job Training, na qual serão integrados e adaptados à AGV, conhecendo a empresa, sua estrutura, filosofia de trabalho, processos operacionais e o mercado de operação. Depois disso, passarão por treinamento intensivo em diversas áreas da companhia. Da capacitação inicial também faz parte um curso focado em Gestão de Projetos. A duração total do

programa é de 12 meses. Durante este tempo, os trainees terão a oportunidade de realizar projetos importantes, a partir de demandas identificadas por eles mesmos. "Ou seja, poderão propor melhorias, realizar estudos de viabilidade, análises de mercado, planejar ações estratégicas e, especialmente, implementar aquilo que conceberam, com acompanhamento constante e direto do corpo diretivo da empresa", acrescenta Ana Claudia.

A próxima seleção será em 2010, no segundo semestre, visando selecionar os trainees para início em janeiro de 2011.

Quanto às exigências da empresa para a contratação de um profissional, a gerente de RH conta que a demanda é focada em candidatos com potencial de desenvolvimento, capacidade de realização e muita garra para acompanhar um ritmo acelerado de trabalho, porém com grandes perspectivas de crescimento. "Procuramos sempre identificar e reter talentos capazes de conduzir o futuro da companhia", diz. O perfil dos candidatos desejados constitui-se por jovens formados há no máximo 2 anos em cursos de Administração, Economia, Estatística, Engenharias, Farmácia, Logística, Marketing e Química, com ou sem experiência profissional. Inglês avançado/fluido é requisito básico, assim como competências pessoais: liderança, flexibilidade, raciocínio lógico, pró-atividade, comprometimento, planejamento e realização.

Binotto

O programa de trainee é um dos principais canais de entrada de motoristas qualificados na Binotto (Fone: 49 3221.1800). Danielle Ávila, a psicóloga organizacional da empresa, integrante do departamento de Gente e Gestão, diz que é um processo continuado com a finalidade de capacitação e formação de novos talentos para assumir o cargo de motorista da Frota Circulante Binotto.

O objetivo do curso é inserir no mercado de trabalho profissionais do setor de transporte rodoviário, visando contribuir: na efetiva redução do índice de violência nas rodovias; com a conservação da malha rodoviária; na redução de custos das empresas de transporte rodoviário; no aumento da oferta de trabalho; para a melhoria do trânsito nas cidades; e para a inclusão social de muitos dos desempregados hoje existentes.

O curso tem duração de 30 dias de aulas teóricas e mais (aproximadamente) 15.000 quilômetros de aula prática com acompanhamento de instrutores.

Uma turma de motoristas trainees acaba de ser iniciada no mês de setembro. Atualmente eles estão finalizando as aulas teóricas – nas quais foram vistos os seguintes assuntos: relacionamento interpessoal, direção econômica, noções de mecânica e manutenção, legislação de trânsito, entre outros. A partir do próximo mês, os alunos darão início às aulas práticas com os instrutores. Quando do término das aulas práticas, haverá uma reunião com os instrutores, supervisor de prática e coordenação pedagógica para a avaliação final do trainee, observando o resultado prático das aulas e, se este for positivo, será encaminhado ao Gestor de Frota para assumir a direção de um caminhão como motorista profissional.

Podem participar do Programa Motorista Trainee profissionais com carteira de habilitação “AE”, Curso Mopp e experiência com caminhão carreta. Os profissionais interessados passam por um processo seletivo que inclui: 1. avaliação psicológica – realizada pela psicóloga organizacional da Binotto e que tem como objetivo verificar se o candidato está apto para a realização das atividades exigidas pelo cargo de motorista, avaliando: funções mentais que se encontram implícitas no ato de dirigir – atenção, concentração, memória, localização espacial; e analisar aspectos da personalidade do indivíduo – expressividade, relacionamento interpessoal, desvio de conduta e atitudes de risco. O parecer final apresenta informações que apoiarão a tomada de decisão quanto à indicação ou contra indicação do avaliado; 2. teste teórico para motoristas – aplicado em sala de aula e que consiste em 20 questões acerca de manutenção,



Danielle, da Binotto: as habilidades pessoais são vistas como fundamentais na contratação de um profissional

mecânica e funcionamento do veículo; 3. teste prático para motoristas – consiste na avaliação das habilidades do



Seu Problema

MYERS. Solução com Perfeição

Na hora de armazenar ou transportar seu produto, as soluções MYERS fazem toda diferença. Caixas, Paletes e Contêineres que contribuem para Logística da sua empresa com qualidade e perfeição.

COM CERTEZA, TEMOS A SOLUÇÃO PERFEITA PARA O SEU NEGÓCIO



Nossa Solução

vendasbrasil@myersind.com

19 3847.9992 / 19 3847.9993 / 19 3847.9999

www.myersdobrasil.com.br



MYERS
do Brasil Ltda.
Uma Empresa do Grupo Myers Industries Inc.

candidato de domínio geral do caminhão, de caráter unicamente eliminatório e/ou classificatório. Cada candidato é avaliado no tempo médio de 30 minutos; 4. exames médicos – após a aprovação na avaliação psicológica e teste prático e teórico para motoristas, os candidatos são encaminhados para a realização de exames médicos segundo o PCMSO da Binotto. Somente após a aprovação nestes exames os candidatos são encaminhados para admissão.

Sobre os pesos de formação profissional, experiência e habilidade pessoais na escolha do trainee, Danielle diz que o primeiro é importante, pois quanto mais bem preparado o candidato estiver, mais possibilidades ele terá de desenvolver-se pessoal e profissionalmente dentro da empresa. Segundo ela, o fator experiência, no caso de motoristas trainees, tem peso intermediário, já que o programa possui o objetivo de formar candidatos com conhecimentos práticos na área e disponibilidade de aprender e se aperfeiçoar a partir das atividades do programa. “Já o fator habilidades pessoais, no qual incluem-se os fatores comunicação, relacionamento interpessoal, pró-atividade e flexibilidade, são vistos como fundamentais na contratação de um profissional, tendo em vista a ampla mudança que vem ocorrendo no setor, exigindo cada vez mais”, acrescenta a psicóloga.

Hipercon

O processo seletivo para trainees no Hipercon Terminais de Cargas (Fone: 13 3228.4100) se divide em cinco etapas: inscrição, triagem inicial, avaliação lógica/português/atualidades, dinâmica de grupo e entrevistas com gestores. Ao ingressar na Hipercon, o trainee participa do Programa de Integração Corporativo, que tem por objetivo facilitar a ambientação do novo colaborador à empresa, transmitindo informações sobre normas, procedimentos, cultura, etc. A assistente comercial, Camila Borowski, explica que os selecionados recebem treinamento

Vantagens que um profissional jovem oferece às empresas

Para Ana Claudia, da AGV, o trainee é um profissional que chega ao mercado com a cabeça cheia de ideias e disposição para desafios. “Eles fazem parte da renovação periódica das companhias, além disso, normalmente são jovens com grande iniciativa e que entendem a filosofia da empresa em um prazo relativamente curto”, diz.

Camila, da Hipercon, concorda, citando como vantagem a formação de uma nova geração de profissionais comprometidos com a construção de um novo cenário empresarial, baseado no exercício constante das competências e no desenvolvimento de novas ferramentas para a busca de resultados efetivos. “Outro benefício é a formação de uma geração de líderes, desenvolvendo universitários recém-formados em suas competências técnicas e comportamentais, de forma planejada e sistematizada”, declara.

De acordo com Fernandes, da In-Haus, a principal e mais importante vantagem que este profissional possui é a facilidade de assimilar novas culturas organizacionais. “Hoje em dia, com a certificação de procedimentos, utilização de ERPs e outras ferramentas de auxílio à tomada de decisão e gestão, as demandas se voltam para as habilidades pessoais e, principalmente, para a necessidade de se contratar pessoas dispostas a aprender rapidamente como funcionam as culturas organizacionais de cada companhia.”

De fato, segundo Danielle, da Binotto, este profissional oferece vitalidade e energia. “No caso de motoristas jovens, é possível, ao apresentar a cultura e o funcionamento da empresa, moldá-lo de acordo com o que acreditamos ser um profissional responsável, com comportamento seguro e consciente do impacto de suas ações no trânsito.”



Segundo Adriano Depentor, presidente da Jamef (foto), ao escolher um profissional em um processo seletivo comum, a companhia sabe que haverá um período de adaptação, que geralmente leva seis meses. Já com um programa de trainee, que busca profissionais jovens, essa adaptação é transformada em período de “lapidação”, pois há total imersão na cultura da empresa desde o início. “Além disso, o candidato chega com uma bagagem teórica muito grande e vontade de colocar as ideias em prática. Outras características muito valorizadas são a velocidade e a criatividade dos jovens profissionais”, opina.

Pereira, da Rapidão Cometa, concorda que eles são muito dinâmicos, conseguem fazer várias coisas ao mesmo tempo e possuem muita energia para o trabalho. “E isso tem favorecido para a produtividade do trabalho. Além de serem muito inteligentes, aprendem rápido e são muito criativos. Damos prioridade para os candidatos que possuem atitude empreendedora.”

De acordo com a Santos Brasil, os jovens talentos, conhecidos também como “Geração Y”, possuem abertura a mudanças, buscam desafios e são inquietos o suficiente para estimular a empresa a rever seu status quo. E, no mercado atual, as companhias que não praticam a inovação e não se questionam continuamente acabam perdendo potencial competitivo. Assim, a presença de um trainee tende a incentivar a mudança nos processos e a revisão de estruturas e formas de gestão. Em médio prazo, a empresa pode também ter em seu quadro um profissional apto a ocupar posições estratégicas na organização.

nas áreas Operacionais e Administrativa, objetivando análise de problemas, tomada de decisão e liderança, entre outras. Cada trainee faz rodízio entre os departamentos selecionados para o desenvolvimento de projetos solicitados pelas respectivas gerências (tutores). O candidato é avaliado da seguinte forma: durante os treinamentos – tutor; a cada 3 meses pelos projetos desenvolvidos – tutor e equipe responsável; ao término do programa – tutor e equipe responsável qualificados. A próxima seleção de trainees acontece em julho de 2010.

As exigências da empresa para a contratação de um profissional são: candidatos com até 30 anos; graduados ou pós-graduados há no máximo dois anos nos cursos: Administração de Empresas, Ciências Contábeis, Ciências Econômicas, Comércio Exterior, Direito, Economia, Engenharia (todas), Gestão Financeira, Gestão Portuária, Gestão de Recursos Humanos, Gestão Empresarial, Logística e Relações Internacionais.

Para a empresa, formação profissional tem peso 8 na contratação, experiência, 6, e habilidade pessoal, 10.

In-Haus

Geralmente, a In-Haus (Fone: 11 6300.4577) contrata empresas especializadas no recrutamento dos trainees, que são constantemente selecionados. “Além das exigências de praxe, para cada área específica (interna) a indicar a demanda, solicitamos à empresa de recrutamento que foque seus testes em habilidades pessoais”, conta Davi Fernandes, gerente nacional de desenvolvimento de negócios.

A In-Haus escolhe pessoas que possuam formação profissional na área que melhor se alinhe à demanda, mas o maior peso se dará às habilidades pessoais. “Entendemos que as qualidades técnicas específicas serão desenvolvidas ao longo da carreira do profissional em nossa empresa”, acrescenta.

Julio Simões

A Julio Simões (Fone: 0800 195755) realizou em 2008 sua primeira seleção de trainees. Os jovens talentos já ingressam no grupo com a possibilidade de ocuparem cargos de liderança em curto prazo. Eles passaram por um programa de treinamento sistemático e intensivo, durante um ano, conhecendo todas as áreas de negócios da empresa.

O processo seletivo envolveu mais de mil candidatos e, depois de uma série de avaliações, entrevistas, dinâmicas e até da apresentação de projetos de negócios para o presidente da empresa, Fernando Simões, foram selecionados oito profissionais. "O programa de formação envolve módulos técnicos e comportamentais, além de processo coaching e mentoring, proporcionando uma visão estratégica da atuação do grupo", diz Claudemir Turquetti, diretor de Desenvolvimento de Pessoas.

"Particpei de outras seleções, mas nunca tive a oportunidade de expor minhas ideias diretamente ao acionista", declara o administrador de empresas Rodolfo Ugliano Silveira, de 25 anos. Atualmente, ele é coordenador administrativo do setor de locação de veículos.

Já João Victor de Paiva Ferraz, de 23 anos, formado em Relações Internacionais, veio de Jacareí, SP, em busca da vaga. "É uma empresa que está crescendo a passos grandes, e eu quero crescer junto", expõe. Atualmente, é coordenador operacional da área de locação.

De acordo com Turquetti, as principais competências necessárias a uma liderança no setor de logística são visão de negócios, flexibilidade, capacidade de implementação e relacionamento interpessoal. Já os valores que a empresa busca nos jovens talentos são simplicidade, honestidade e comprometimento.

A Julio Simões oferece oportunidades de carreira em diversas regiões do país e procura graduados em Administração de Empresas, Comércio Exterior, Logística, Economia, Finanças, Estatística, Matemática ou Engenharia. "Buscamos jovens que possuem percepção de valor agregado ao negócio e possam

Jamef

Na Jamef Encomendas Urgentes (Fone: 31 2102.8888), o programa de trainees funciona da seguinte forma: após a fase de seleção, nos primeiros meses, os candidatos acompanham e vivenciam as atividades das três áreas da empresa: Operacional, Comercial e Administrativo. Logo depois, há um período no qual precisam desenvolver e apresentar propostas de melhoria e evolução do crescimento para cada uma destas áreas. Após o período de implementação dos projetos e mensuração dos resultados, é realizada a avaliação final do perfil do trainee e sua capacidade de trazer crescimento efetivo para a empresa. Todas as etapas são acompanhadas por tutores, e os trainees são constantemente avaliados, salienta Paulo Santarlacci, diretor de RH e Qualidade da Jamef. Após a finalização do programa, que dura 12 meses, os candidatos poderão ocupar cargos de liderança dentro da empresa.

A Jamef está finalizando a etapa de seleção dos candidatos. Foram três mil inscritos e 30 selecionados, após algumas etapas de triagem. Agora, a empresa vai selecionar 10 candidatos que devem ingressar no programa a partir de janeiro de 2010.

Para esta seleção foi exigido do candidato formação superior em Administração de Empresas com ênfase em Logística, Engenharia, Economia, Ciências Contábeis e/ou áreas afins, com término em dezembro de 2009 ou no máximo formado há até quatro anos; e idade entre 23 e 28 anos.

Entre as características mais observadas nos candidatos estão: capacidade analítica, conhecimento, habilidades para trabalhar em equipe, iniciativa, competência, foco no cliente, interação, comunicação, capacidade de gerir pessoas, criatividade e atuação estratégica.

De acordo com Santarlacci, para a contratação de um profissional é levado em consideração o conjunto de formação profissional, experiência e habilidades pessoais. "Estas últimas são muito importantes, mas o candidato que mostrar maior equilíbrio destas características deve se sair melhor no programa".

efetivamente contribuir para o crescimento da empresa. A capacitação destes talentos internamente lhes proporciona uma melhor visão dos nossos negócios, alinhamentos aos nossos valores e cultura e integração estratégica para a futura atuação como gestores", complementa Irecê Andrade, diretora comercial.

Rapidão Cometa

A Rapidão Cometa (Fone: 0800 2822282) conta com o Programa Trainee de Logística realizado anualmente desde 2005 que, através de uma seleção interna (valorização Prata da Casa), forma funcionários para o cargo de Analista de Logística. Esta capacitação deve facilitar o gerenciamento dos processos internos de trabalho, bem como o desenvolvimento

de equipes logísticas, com foco no negócio, na competitividade empresarial e, principalmente, no resultado positivo da organização. O programa consiste em um treinamento intensivo de média duração (360 horas) na perspectiva da prática de gestão baseada no conhecimento técnico-operacional, gestão dos processos de trabalho e aquisição de habilidades gerenciais.

Os pré-requisitos da empresa para contratação de um profissional são: mínimo de 1 ano de empresa; disponibilidade para treinamento integral (8 a 10 semanas); formação de nível superior completo ou no último período; habilidade em informática (principalmente Excel); domínio do inglês, sendo considerado um diferencial ter conhecimento de um outro idioma; visão sistêmica; competência interpessoal; liderança; inteligência emocional; e empreendedorismo.

"As competências comportamentais possuem peso maior, comparadas com as competências técnicas. Porém, na fase inicial da triagem dos currículos, alguns já são eliminados da seleção por não atenderem aos pré-requisitos", expõe Américo Pereira, diretor comercial.

Santos Brasil

O programa de trainee da Santos Brasil (Fone: 13 2102.9000) começa com a identificação das áreas nas quais há necessidade de inovação. Nessas áreas, segundo a empresa, a presença de um profissional talentoso, recém-saído do meio acadêmico e com atitude investigativa contribuirá para a identificação de demandas. Para tanto, o trainee tem a oportunidade de conhecer todas as áreas da empresa e formar uma visão sistêmica do negócio. Ao final do primeiro ano do programa, as "demandas" identificadas são transformadas em um Projeto de Inovação a ser proposto para cada área onde houver um trainee. No decorrer do programa, ele é acompanhado por um mentor, que será o elo entre o profissional e a organização: sinalizará os caminhos, as fontes de informação e, principalmente, o manterá focado na estratégia da empresa.

A seleção para o Programa 2010 inicia-se em abril do próximo ano.

Para se tornar um trainee na empresa, o candidato precisa ter: formação em universidades de primeira linha reconhecidas no meio acadêmico; inglês nível avançado; informática (pacote Office) nível avançado; comprovada excelência acadêmica; competências como empreendedorismo, criatividade, capacidade analítica, comunicação e relacionamento.

De acordo com a empresa, um aspirante a trainee precisa de uma formação acadêmica de qualidade — ela é importante para formar o arcabouço conceitual e tecnológico, ou seja, as bases de conhecimento sobre as quais o jovem construirá sua vivência profissional.

No entanto, considera que nenhum conhecimento se sustentará sem as competências básicas exigidas atualmente dos profissionais: gosto por desafios, atitude, paixão pelo que faz e espírito de equipe. ●

Profissionais do Setor

Em análise, o ensino de logística no Brasil

Aqui, professores da área fazem uma análise do ensino da logística nos últimos sete anos, considerando ser esta a "idade" da revista Logweb. Eles falam do crescimento, das mudanças ocorridas, das carências e de outros tópicos.



“ O ensino da logística apresenta algumas peculiaridades em relação às outras áreas profissionalizantes da administração. Trata-se de uma área de conhecimento com estudos relativamente recentes, pois a maioria das publicações e cases obteve destaque, no Brasil, nesta última década. Neste período, então, a logística

passou a compor o rol das disciplinas de cursos profissionalizantes em nível técnico, de graduação e especialização. A emergência do tema e, muitas vezes, a escassez de publicações, têm exigido de empresários, professores e acadêmicos um esforço maior, buscando encontrar respostas/soluções para as diferentes situações do cotidiano das organizações. Contudo, esta situação não tem inibido o desenvolvimento do ensino e da pesquisa, ao contrário, estimula a produção do conhecimento e publicações inéditas. Deste modo, o ensino da logística, atualmente, tem conseguido avançar no ritmo que a atividade impõe. Respostas rápidas, excelência em serviço e a utilização de meios eletrônicos constituem a plataforma-base para o desenvolvimento da logística. Estes meios, também, são amplamente utilizados em seu estudo, certamente, é a área com a maior gama de material disponível em meios eletrônicos. Os sites e portais que enfocam o tema e que são alimentados tanto pela iniciativa pública, quanto pela iniciativa privada são referências básicas para a prática do ensino e para o avanço do conhecimento. Neste ritmo e nesta forma, o ensino da logística evolui.”

Adelar Markoski,
Professor nos Programas de Pós-Graduação da URI – Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões – Multicampi – RS; UNOESC – Universidade do Oeste de Santa Catarina – Multicampi – SC; UNOCHAPECO – Universidade Comunitária Regional de Chapecó – SC; e IMED – Faculdade Meridional – Passo Fundo – RS



“ O ensino da logística nos últimos 7 anos, período que marca, também, a expansão dos cursos técnicos e, principalmente, tecnólogos de logística, está em grande ascensão e poderia, no meu ponto de vista, estar mais avançado se não fosse a crise nas empresas que afetou o ensino nesta área. Muitas empresas também investem através de parcerias com Universi-

dades nestes cursos para seus colaboradores. Outra mudança que vejo é a aceitação maior da graduação tecnológica de logística nas empresas e a quebra de paradigmas do conflito técnico e tecnólogo. Estamos em grande evolução neste sentido, porém há muito o que fazer ainda na área de ensino de logística. Crescem os cursos de pós-graduação e MBA na área, principalmente com foco na produção e serviços. Ainda temos dificuldades para o reconhecimento, no mercado, do tecnólogo em logística, mas num passado recente foi bem maior o preconceito, a cada dia conquista-se um espaço importante dentro da empresa. O que ajudou e muito neste reconhecimento foram os eventos e as grandes revistas do setor que tratam cada vez mais com propriedade o assunto e dedicam espaços importantes. Em 2002, em sala de aula, o público predominante era o masculino (numa turma de 32 alunos, apenas 3 eram mulheres), ainda continua esta predominância, porém houve um aumento significativo da participação das mulheres no curso (hoje de 32 alunos, temos 12 mulheres). A novidade está na oferta de ensino da logística, tanto no formato graduação tecnológica, como extensões, cursos e MBAs e pós-graduações em EAD – Ensino a Distância que vem crescendo muito nos últimos 2 anos e que já está inserido no dia-a-dia de muitas empresas que têm educação corporativa e utilizam este formato como investimento na capacitação do seu colaborador. O setor tem muito a oferecer no ensino da logística, e com certeza teremos novidades.”

Dalva Santanna,
Professora do Curso de Logística da ULBRA – Universidade Luterana do Brasil, RS



“O curso da Universidade São Judas Tadeu, que hoje se chama ‘Gestão Integrada da Logística’, vem formando turmas desde 2002. Os alunos são de diferentes formações, sendo a maioria formada em Administração de Empresas e Comércio Exterior, mas tivemos alunos engenheiros, economistas, contadores, biólogos, de Letras, Comunicação Social e outras formações. Tivemos alunos em diversos cargos, de analista junior a gerentes, atuando em logística de suprimentos, planta ou distribuição, em operadores logísticos ou empresas de diversos segmentos.

Os alunos priorizam disciplinas que aliem teoria à prática, sempre. O que tenho visto como a maior dificuldade para os alunos é o tempo para dedicar-se a leituras complementares, atividades extra-sala de aula e a pesquisas para a elaboração de trabalhos. Fora isso, há uma dificuldade muito grande para concluir a monografia, já que poucos têm a cultura da pesquisa e há muita dificuldade para estruturar um trabalho científico.”

Ana Cristina de Faria, doutora em Controladoria e Contabilidade; Professora responsável pelos cursos de Gestão Integrada da Logística e Empreendedorismo e Gestão de Pequenos Negócios na Universidade São Judas Tadeu, SP; Professora adjunta do curso de Ciências Contábeis

“Destaco 4 grandes mudanças no ensino da logística nos últimos sete anos. (1) O ciclo de vida dos produtos, em geral, tem encurtado bastante. Um bom exemplo deste fenômeno é o aumento do consumo de produtos orgânicos pela população, em especial nos grandes centros urbanos. O fato é que estes produtos garantem uma melhor qualidade de vida, entretanto, pela ausência de conservantes, precisam ser consumidos ainda frescos. Adicionalmente, quanto mais cedo estes produtos estiverem disponíveis para os consumidores, mais estes estarão dispostos a pagar pelos alimentos. Tudo isso parece natural e fácil de ser cumprido aos olhos da população em geral, entretanto, na verdade requer uma melhoria significativa na prestação do serviço logístico, que precisa ser mais ágil e consistente. (2) O segundo fenômeno que vem revolucionando a operação logística é a rápida evolução da tecnologia de comunicação. Hoje em dia, as informações podem ser trocadas em tempo real, onde quer que os eventos estejam ocorrendo. Tanto nos depósitos, como no trânsito, os produtos podem ser rastreados em tempo real; operadores e motoristas podem trocar informações com as bases a qualquer momento. Isso faz com que o ‘gap’ (diferença) entre os processos (funções) gerenciais de planejamento e controle diminua, garantindo previsões mais eficazes e ajustes mais efetivos. (3) O terceiro fenômeno advém de um comportamento econômico: a oferta de produtos e serviço tem crescido mais que a demanda por eles. O resultado disto é o aumento do poder de barganha de quem vai às compras, ou seja, o consumidor. Desta forma, a logística precisa, mais do que nunca, ser estruturada a partir da percepção do desejo do seu público alvo, para ganhar a preferência dos consumidores cada vez mais ávidos por um serviço especial e personalizado. (4) Por fim, e não menos importante, está o foco nos recursos humanos. Com a ‘comoditização’ das tecnologias, os gestores estão percebendo que cada vez mais os funcionários é que fazem a diferença entre um bom e um ruim serviço logístico. Portanto, o profissional de logística deve aprender, cada vez mais, a lidar com pessoas e a mantê-las motivadas e empenhadas com as metas empresariais.”

**Leonardo de Oliveira Pontual,
Professor da Faculdade Integrada do Recife, PE**



SAFE
EMPILHADEIRAS
VENDAS - LOCAÇÃO - MANUTENÇÃO

**Empilhando Soluções
e Tecnologia**



Empilhadeiras GLPs,
empilhadeiras elétricas retráteis,
patoladas, trilaterais,
selecionadora de pedidos,
pantográficas, transpaleteiras elétricas.

**Equipamentos novos
com tecnologia de ponta**

Consulte-nos.

(11) 4584-1171



Av. Maria Negrini Negro, 201 -
Caxambu - Jundiaí - SP
safe@safeempilhadeiras.com.br /
vendas@safeempilhadeiras.com.br
www.safeempilhadeiras.com.br

“ A logística deve ser vista nos dois aspectos, enquanto disciplina na academia e como operação nas empresas. O tema, em seu início, era analisado de forma partida, cada operação analisada e estudada separadamente, fosse transporte, armazenagem, estoque, localização, distribuição. Apesar de se considerar que os referidos temas possuem muitos subtemas e que justificavam sua separação nos estudos, artigos e livros, a logística não existia, mas atividades separadas.

Nas empresas não era diferente – ainda em fins dos anos 90 no Brasil, as empresas concediam cargos e espaço físico separados para as gerências de transporte e de logística. Com a crise econômica dos anos 80 no Brasil, em que as empresas competiam com suas próprias parceiras, e com a abertura comercial dos anos 90 houve a necessidade de se refletir sobre uma integração maior. A partir daí, a logística passou a ser vista como um conjunto de atividades integradas, até mesmo as mais valorizadas, como transporte e armazenagem. Com isso, no ensino algumas áreas começaram a se integrar como os estudos gerenciais (geralmente com um enfoque bastante qualitativo) e os estudos na área de Pesquisa Operacional (com um enfoque totalmente quantitativo), tornando-se complementares, e não excludentes. Nas empresas também houve essa integração. O próximo passo foi integrar não somente as empresas internamente em suas operações, mas em uma direção oposta à dos anos 80, uma união de empresas fornecedoras e clientes. Essa união, considerando as relações contratuais, do marketing e, claro, operacionais, levou a um novo termo que no exterior já era explorado 10 anos antes: a Gestão da Cadeia de Suprimentos ou Supply Chain Management. Assim, o ensino passou a ter que ser mais abrangente, incluindo os aspectos descritos anteriormente, como relações nos canais de distribuição, seus conflitos, as relações contratuais e a coordenação das cadeias. Nas empresas, a competição passou a ser entre as cadeias de suprimentos, e não mais dentro dessas cadeias. As pesquisas de campo na área demonstraram essas mudanças quando se observa, no momento, uma gerência de suprimentos/SCM que integra todos os aspectos da logística e se integra melhor com os demais setores antes separados e discriminados pelos engenheiros da logística, como o marketing e as finanças. Assim, o termo logística ganhou maior abrangência e há autores que o estudem como Redes, e não SCM, devido às relações estabelecidas a partir da integração de funções e de parceiros na cadeia de suprimentos.”

MSc. Priscilla Cristina Cabral Ribeiro,
Professora assistente lotada no Departamento de Engenharia de Produção, Administração e Economia (DEPRO), na Escola de Minas, na Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP); Doutoranda no Departamento de Engenharia de Produção, na Universidade Federal de São Carlos (UFSCar); Visiting Scholar – Utah State University (USU)



“ Durante os últimos sete anos, esta área tem apresentado uma evolução, principalmente pelo fato de os cursos de logística, através de seus professores, alunos e profissionais, estarem desmistificando a ideia que se tem sobre a profissão, ou seja, quando se fala em logística pensa-se imediatamente em caminhão e almoxarifado. E durante esse período foi necessário trabalhar essa mudança de visão, que era retirar esse rótulo que envolve somente transporte e armazenagem, e demonstrar que a logística é, na verdade, um estudo que proporciona uma visão sistêmica de todo o processo, sendo ela um fator estratégico que envolve planejamento e operação, ampliando o horizonte de visão. E essa evolução no estudo da logística cada vez mais tem o papel de criar ferramentas para enfrentar a concorrência, o que consequentemente leva à formação de profissionais especializados. Neste sentido, podemos dizer que a área de ensino na logística se atualiza constantemente, pelo fato de acompanhar as evoluções do que ocorre no mercado competitivo, o que faz esta profissão se tornar crescente e ganhar uma importância relevante na sobrevivência competitiva das organizações. A principal dificuldade encontrada na área de ensino da logística seria o fato de o curso estar tão ligado ao mercado que as instituições sofrem diretamente os impactos que nele acontecem. Como a formação é bastante específica, ou seja, se o mercado cresce, a procura pelo curso é diretamente proporcional. E isso muitas vezes impede o crescimento contínuo do curso. Pode-se dizer que, em contrapartida, temos como grande fator positivo que o indivíduo que busca fazer logística, o faz porque já está decidido a fazê-lo ou já trabalha na área. O que os cursos de logística têm proporcionado é, principalmente, a autonomia ao profissional – formam-se pessoas com uma maior capacidade empreendedora e com uma maior empregabilidade após o curso, lógico que isso depende daquilo que o aluno desenvolve ao longo do curso. O grande impulso nesses últimos sete anos tem sido o fato que a evolução que a profissão chegou e a competitividade fazem com que a qualificação seja necessária, e sem nenhum tipo de qualificação não existe sucesso, tanto para a empresa, que deve, sim, investir na formação desses profissionais, quanto do indivíduo, que não deve ficar esperando apenas a empresa incentivá-lo. A grande novidade que tem se apresentado nos anos que passaram é a presença em massa da tecnologia de informação (TI), que tem ajudado tanto no planejamento quanto na operação, o que faz com que a área de ensino também esteja preparada para atender a esses requisitos que o aluno encontrará no mercado de trabalho. Além disso, a promoção de simulações e oficinas preparatórias têm ajudado bastante no desenvolvimento dos alunos. Pois, a cada instante surge uma nova tecnologia e uma nova forma de enxergar o mesmo processo, e estes fatores sempre geram novidades.”

Marcos Vinícius G. Ibias,
Coordenador e professor do Curso de Logística da Unidade de Ensino São Lucas/ULBRA; Professor do Curso Superior de Tecnologia em Logística da Faculdade FTEC Brasil; Professor do Departamento de Economia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, RS

“ Nos últimos sete anos, o interesse pelos cursos de logística cresceu consideravelmente no país, tanto no nível Lato Sensu (especialização e MBA) tanto no Stricto Sensu (mestrado e doutorado). No primeiro caso tivemos um crescimento do número de alunos, em especial de profissionais recém-formados ou com pouca (ou nenhuma) experiência na área. Também temos presenciado em salas de aula de MBA um aumento da presença de profissionais graduados em áreas distantes da tradicional dupla Administração e Engenharia. Por sua vez, nos cursos de mestrado e doutorado temos presenciado um crescimento do número de executivos, buscando, principalmente, atualização e conhecimentos mais específicos que possam ajudá-los em determinados temas ou projetos profissionais ou mesmo pessoais. Nesse caso, geralmente há também um claro interesse pessoal em fazer uma pós-graduação que vá além do Lato Sensu em termos de qualificação profissional, além da estratégica abertura para uma eventual futura atuação na vida acadêmica – corroborando com a famosa frase: ‘parar de trabalhar e virar professor’.”

Sílvio Pires,

Professor-doutor titular na UNIMEP – Universidade Metodista de Piracicaba – SP; professor convidado na FGV Management – Fundação Getúlio Vargas – Rio de Janeiro – RJ

“ Alguns fatores já contribuíam para o destaque da logística como última fronteira a ser explorada para ganho de performance empresarial, como o desenvolvimento tecnológico, o aumento dos níveis de exigência dos consumidores e a concorrência globalizada. Mas nestes últimos sete anos, presenciamos o crescimento vertiginoso de um fator crucial para o estabelecimento definitivo da importância da logística no mundo dos negócios: a expansão do ensino desta já reconhecida área do saber social aplicado. Vimos a logística passar dos níveis mais superiores do ensino, como área de concentração em cursos de doutorado e mestrado, transitar pelas especializações, graduações e cursos técnicos e, agora, repousar nos formatos mais acessíveis de ensino, os cursos periódicos. Apesar de estar hoje disseminado por todo o planeta, o saber proporcionado pela logística ainda é pouco transmitido em linguagem acessível, restringindo-se às obras literárias de difícil entendimento e periódicos especializados. Especialmente no Brasil, lidamos diariamente com este tipo de problema quando trabalhamos com a inserção de jovens aos conteúdos relacionados ao tema. O iniciante tem que lidar com termos restritivos e conhecer relativamente marketing e produção, entre outras áreas correlatas ao Management. A mudança deste cenário passa pela produção de uma literatura básica voltada ao leigo, seja ele estudante, empregado ou dono do próprio negócio. Temos poucas iniciativas neste sentido, executando, muitas vezes, reproduções de obras americanas que incorrem no mesmo erro. É preciso fomentar projetos que propaguem os benefícios que podem ser colhidos com a aplicação efetiva das técnicas de otimização do fluxo material, financeiro e informativo, seja na empresa de grande porte, seja na padaria do Seu Joaquim. Certamente ele (Seu Joaquim) não entenderia nada do que foi escrito até então, mas se lhe fosse demonstrado que é possível, através de técnicas simples, fazer com que passasse a ganhar mais dinheiro vendendo um pão melhor e pagando menos por isso, obviamente se interessaria pelo assunto e procuraria aprender e aplicar tais técnicas.”

MSc. Claudinei Gonçalves,

Professor de Logística e Produção no Ifes – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Espírito Santo – Campus Linhares – ES

NAUTIKA

Solução em Armazenagem

Locação e Venda



Áreas Interligadas



Galpões Desmontáveis



Vãos livres de 10 a 50m



Projetos Especiais

Tel.:(11) 2462-4622

www.nautikacoberturas.com.br

Profissionais do Setor

Estudo revela que faltam habilidades críticas para os trabalhadores da AL

Segundo a pesquisa “Habilidades para competir: depois da educação secundária e a sustentabilidade empresarial na América Latina”, os empregadores da região acreditam que os trabalhadores não possuem as habilidades necessárias para atuar no mercado global e competitivo de hoje.

O estudo, realizado pelo Economist Intelligence Unit (EIU), a pedido da FedEx Express (Fone: 0800 7033339) e da Dell Inc (Fone: 0800 9703384), revela que alunos recém-formados, ingressando no mercado de trabalho, frequentemente não possuem habilidades interpessoais, um fato que pode prejudicar suas chances para sucesso e a sustentabilidade de empresas da América Latina.

Feita entre executivos sênior baseados na América Latina e no Caribe, a enquete envolveu 192 participantes de 22 países, sendo os maiores contingentes provenientes do Brasil (32% do

total) e do México (16%). Suas companhias têm sede em 33 países ao redor do mundo: 22% no Brasil, 11% nos Estados Unidos e 10% no México. Elas vão desde pequenas empresas com receita anual de até US\$ 250 mil (56% dos participantes) até de grande porte, com receita superior a US\$ 400 mil (44%). Os participantes representam diversos setores e funções: 43% atuam no desenvolvimento de negócios e estratégia, 36% em administração geral, 29% no financeiro e 23% em marketing e vendas. Quarenta e dois por cento são diretores.

Segundo dados da pesquisa, pensamento crítico, comunicação oral e escrita e habilidades pessoais encabeçam a lista de qualificações que faltam na América Latina. Também são importantes as habilidades sociais em razão da globalização, pois executivos latino-americanos perceberam que precisam de mão de obra mais culturalmente sofisticada –



Peixoto, da Dell: o profissional habilitado serve à empresa e ajuda a servir outras companhias

a equipe deve ser capaz de interagir com outros profissionais do mundo inteiro. Além disso, as habilidades específicas, como múltiplos idiomas, proficiência em tecnologia e ciências, engenharia e matemática foram selecionadas como áreas que serão importantes em

cinco anos – especialmente para pequenas empresas.

“As companhias no Brasil precisam praticamente começar do zero para formar seus profissionais. Para competir com eficiência, elas precisam contar com funcionários capacitados para o trabalho, o que se consegue através de uma educação de qualidade”, declara Justine Thody, diretora regional América Latina do Economist Intelligence Unit.

Segundo Guilherme Gatti, diretor de Marketing e Comunicação Corporativa da Divisão da FedEx Express América Latina e Caribe, a ideia, com o estudo, é fomentar discussões sobre quais investimentos a iniciativa privada deveria fazer e direcionar os esforços nesse sentido.

A FedEx, por exemplo, trabalha com entidades globais como o Junior Achievement, uma organização que oferece educação para alunos na área de preparação para o trabalho, empreendedorismo e educação financeira. A parceria cria uma oportunidade para a companhia envolver funcionários que podem compartilhar sua experiência na gestão da cadeia de oferta e no comércio, preparando os alunos de hoje para a força de trabalho de amanhã, e apoiando os empreendedores do futuro.

De acordo com a FedEx, um maior volume de parcerias público-privadas pode ajudar a mudar o conteúdo educacional e capacitar pequenas e médias empresas e empresários na América Latina. Para atender às PMEs da região, a companhia criou o FedEx PyMEx, um programa de consultoria e treinamento para empresas com pouca ou nenhuma experiência em exportações e que querem aumentar sua capacidade de

Uma mão de obra com um melhor nível de escolaridade contribui com o crescimento e a eficiência

Principais formas, como a mão de obra com um melhor nível de escolaridade, podem aumentar a competitividade empresarial, em porcentagem de respostas:

Crescimento	Aumenta a capacidade de inovar	58%
	Aumenta a capacidade de identificar novas oportunidades	48%
	Melhora a compreensão das necessidades do cliente	36%
	Aumenta a consciência sobre o mercado global	25%
	Amplia o acesso ao capital	5%
Eficiência	Melhora a eficiência	43%
	Aumenta a produtividade	39%
	Aumenta a capacidade de trabalhar com equipes internacionais	24%
Governança	Melhora a consciência sobre riscos emergentes	12%

exportação. O programa oferece novas escolhas nesse segmento, e as empresas conseguem ser mais competitivas no mercado global.

A FedEx também continua oferecendo sessões educacionais para empreendedores por meio de organizações como a Endeavor, em São Paulo, durante a Semana de Empreendedorismo, e o Conselho Empresarial Mexicano para o Comércio Internacional (COMCE).

Já o compromisso da Dell de munir os estudantes brasileiros com habilidades para competir no mercado de trabalho começa nas salas de aula da escola primária, para a qual a empresa desenvolve soluções tecnológicas e parcerias com o objetivo de abrir, a cada criança, uma janela para o mundo. Essas tecnologias incluem lousas interativas, laptops projetados exclusivamente para estudantes e professores e softwares com conteúdos específicos para os alunos e, também, para treinamento dos professores.

No nível universitário, a Dell desenvolve tecnologias que apoiam o modo como os estudantes brasileiros aprendem hoje: de forma contínua e colaborativa, tanto dentro como fora do campus. “Essa abordagem ainda ajuda as instituições acadêmicas do país a atrair os



Gatti, da FedEx: a ideia é fomentar discussões sobre quais investimentos a iniciativa privada deve fazer

Como o setor privado pode ajudar a educação?

Classificação	Total América Latina	Pequenas Empresas	Grandes empresas
1	Desenvolver programas de estudo/trabalho que introduzem os estudantes no ambiente de trabalho (46%)	Desenvolver programas de estudo/trabalho que introduzem os estudantes no ambiente de trabalho (51%)	Trabalhar com instituições de ensino pós-secundário para desenvolver currículos (44%)
2	Patrocinar programas especiais para desenvolver habilidades sociais nas instituições de ensino pós-secundário (40%)	Patrocinar programas especiais para desenvolver habilidades sociais nas instituições de ensino pós-secundário (39%)	Patrocinar programas especiais para desenvolver habilidades sociais nas instituições de ensino pós-secundário (41%)
3	Trabalhar com instituições de ensino pós-secundário para desenvolver currículos (40%)	Estágios para estudantes em cursos pós-secundários (37%)	Desenvolver programas de estudo/trabalho que introduzem o estudantes ao ambiente de trabalho (39%)

mais brilhantes e melhores professores e alunos, e a Dell recruta ativamente esses graduados para dar suporte ao desenvolvimento de seus negócios no Brasil”, explica Raymundo Peixoto, diretor geral da Dell Brasil. Para ele, o profissional habilitado serve à empresa e ajuda a servir outras companhias.

Conclusão

De acordo com a conclusão do estudo, para as empresas que disputam espaço no altamente competitivo mercado mundial, o acesso à mão de obra totalmente capaz de operar em um ambiente de negócios interligado e cada vez mais colaborativo é crucial.

Mas a carência de qualificações na América Latina mina a competitividade das empresas da região. O custo de trabalhadores sem preparo adequado cai diretamente sobre a empresa: ela se torna menos apta a competir e deve gastar tempo e dinheiro para preparar novos contratados.

Embora o setor privado reconheça os desafios, ainda se discute a melhor maneira de influir na qualidade do profissional formado pelas instituições de ensino pós-secundário.

Quais qualificações faltam? (% de respostas)

Pensamento crítico	50
Comunicação oral e escrita	34
Habilidades pessoais, como negociação, networking, colaboração e trabalho com diversidade cultural	33
Ciência, tecnologia, engenharia e matemática	27
Liderança	27
Vários idiomas	22
Compreensão das implicações financeiras de decisões empresariais	21
Capacidade para solucionar problemas	18
Análise estatística	16
Proficiência tecnológica	8
Outro	1

Essa pesquisa sugere que o modo mais eficiente para as empresas reduzirem a carência de qualificações é ajudar as instituições de ensino pós-secundário a criar uma ponte entre programas educacionais e o mundo real.

Ao influir sobre a estrutura do sistema de educação, as empresas podem ampliar o alcance para além dos seus muros, para a comunidade. O setor privado pode ainda

causar impacto direto. A criação de parcerias inovadoras com o setor público pode ajudar a garantir que as instituições de ensino pós-secundário tenham os recursos físicos e humanos necessários à formação de estudantes com uma ampla gama de conhecimentos e habilidades – técnicas e sociais – necessárias para o século 21. Os benefícios atingem tanto a empresa quanto a comunidade em que ela opera. ●

Pneus

Olhos de gato equalizam pneus de caminhões

A tecnologia Cat's Eye (Olhos de Gato), desenvolvida por uma companhia norte-americana, já existe há aproximadamente 20 anos, e chegou ao Brasil para testes em clientes potenciais há cerca de três anos, por intermédio da Millenium (Fone: 0800 6001999), empresa instalada no Rio Grande do Sul que atua no setor de distribuição de acessórios para caminhões desde 2001, com um portfólio de 2.000 itens.

Segundo Fábio Boza, diretor comercial da Milenium, o Cat's Eye garante a equalização dos pneus dos caminhões, não permitindo que os pneus duplos tenham calibrações diferentes, já que pequenas perdas de pressão em um deles podem trazer prejuízos para a empresa dona do caminhão. Além disso, o sistema resulta em outros importantes benefícios para o frotista, como a melhora na estabilidade do caminhão, a diminuição no consumo de combustível e o fato de amenizar o rodízio de pneus.

Conforme dados de uma pesquisa feita nos Estados Unidos e apresentados no site da Milenium, quando um pneu



O Cat's Eye garante a equalização dos pneus dos caminhões, não permitindo que os pneus duplos tenham calibrações diferentes

está com cinco libras a menos que o outro, a cada 100 km percorridos pelo caminhão, o pneu menor é arrastado por 250 km.

"Em síntese, a tecnologia traz três vantagens principais para o usuário: equalização, já que através do equipamento o pneu interno é integrado ao pneu externo, fazendo com que o ar flutue de um para o outro, mantendo os dois com a mesma quantidade de libras, eliminando o arraste; tempo, pois com o equipamento instalado o cliente economiza tempo nas calibrações dos pneus (cerca de 80%), por haver somente um bico de enchimento que irá alimentar os dois pneus ao mesmo tempo, tornando o trabalho limpo, prático e seguro; e gerenciamento, porque o sistema conta com um visor de policarboneto e um sistema que mostra ao condutor se os pneus estão calibrados, murchos ou furados", explica Boza.

O Cat's Eye não tem este nome a toa. De fato, o equipamento se assemelha ao olho de um gato. E funciona da seguinte forma: quando o olho está fechado, os pneus estão calibrados; quando está semiaberto, significa que a pressão dos pneus caiu de 5 a 6%, mas ainda estão equalizados; e, por fim, quando está totalmente aberto é porque a pressão caiu 10% ou mais e é preciso fazer a manutenção imediatamente.

De acordo com o diretor comercial, o Cat's Eye é muito usado pelas empresas de logística e transporte. "Isto se explica pelo fato de que os pneus representam o segundo maior custo para qualquer empresa do segmento de transporte. Nossa tecnologia proporciona um aumento da vida útil dos pneus em torno de 20%", comenta.

Para deixar mais claro o que o sistema de equalização de pneus pode proporcionar ao usuário, Boza destaca o caso da implantação da tecnologia na TNT Mercúrio (Fone: 51 3356.5000). "Eles estavam com um grande problema em seus pneus dianteiros, pois os motoristas saiam do pátio com os pneus calibrados e na primeira oportunidade os esvaziavam para adquirir uma sensação de maior conforto. O próprio encarregado da manutenção da empresa em Porto Alegre, RS, nos apresentou números mostrando que antes os pneus rodavam em torno de 52.000 km na melhor condição e, após a implantação do Cat's Eye, o número passou para 98.000 km".

Já no Grupo G10 (Fone: 44 3055.3000) — empresa da cidade de Maringá, PR, que possui uma frota de mais de 600 caminhões, divididos no transporte de grãos, líquidos, inflamáveis e encomendas — o sistema é utilizado desde 2006 e, segundo Boza, o aumento da vida útil dos pneus foi de 20%. ●



Boza: "os pneus representam o segundo maior custo para qualquer empresa do segmento de transporte"

Notícias Rápidas

Brasif Máquinas firma parceria com a Zoomlion

A Brasif Máquinas (Fone: 0800 970.7655) acaba de firmar mais uma parceria estratégica, desta vez com a Zoomlion. A empresa será a distribuidora exclusiva da fabricante chinesa de guindastes nos estados de São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo. Serão comercializados os modelos do tipo Mobile Crane, com capacidades de 12 a 100 toneladas. Com a inclusão de mais uma empresa em seu portfólio, que conta com equipamentos das marcas Case, Hyster, Terex e Bomag, a Brasif Máquinas comemora 44 anos.

Prestbater fecha contrato de representação exclusiva com a Eurotrac

Com mais de 10 anos no mercado, atuando em vendas, locação, prestação de serviço em empilhadeiras e baterias tracionárias e na produção de estruturas para movimentação de baterias, a Prestbater (Fone: 11 4496.4430) ampliou seus negócios e passou a ser representante exclusivo Eurotrac, fabricante de baterias tracionárias que utiliza padrão Europeu e são montadas com placas positivas tubulares de 9,5 mm e placas negativas empastadas de 4,5 mm de espessura. Segundo a empresa, as baterias Eurotrac — com 36 meses de garantia contra defeitos de fabricação — permitem atingir até 1.500 ciclos de carga e descarga e melhor autonomia em serviço pesado, como exige a aplicação em empilhadeiras e veículos elétricos.

Vestuário

Solução de BI da QlikTech proporcionou rentabilidade à Lita Mortari

Ciente da necessidade de contar com uma logística eficiente para garantir que os produtos estejam sempre à disposição de seu exigente público, a Nita Mortari (Fone: 11 2713.5444), rede que marca presença no mercado brasileiro de moda feminina desde 1983, vem obtendo rentabilidade nas operações em decorrência da implementação – realizada há dois anos – da tecnologia QlikView, desenvolvida pela empresa sueca QlikTech.

O sistema foi adotado por conta da necessidade que a grife identificou de gerir o seu estoque, composto por 8.000 peças, que são levadas ao público consumidor por meio de oito lojas próprias no Brasil. Quase dois anos após o início do projeto, a solução proporciona agilidade na movimentação de estoque, reduzindo perdas em cerca de 15%, além de apoiar o processo financeiro da empresa, disponibilizando resultados diários de cada loja e dos produtos.

Ana Paula Tozzi, sócia-diretora da Lita Mortari, conta que a flexibilidade da ferramenta permitiu a construção de análises em menos de um dia, oferecendo um raciocínio lógico e de forma interativa. “Se uma calça não apresenta boas vendas em uma determinada loja, é possível analisar se o problema está na cor ou na disposição do produto na vitrine. Caso a aceitação não seja positiva, a calça é remanejada entre as lojas que tiveram mais sucesso na venda do produto ou entra em liquidação”, explica.

Ela afirma que a visão dinâmica da movimentação de todas as lojas permite a tomada de uma decisão rápida para evitar que o produto fique parado no estoque. “Como são



Ana Paula: “a visão dinâmica da movimentação de todas as lojas permite a tomada de uma decisão rápida para evitar que o produto fique parado no estoque”

roupas de alto valor, não é possível deixá-las esquecidas em uma loja. Com o QlikView essa rotina ficou dinâmica por conta da facilidade de extração e análise dos dados diariamente”, analisa, ressaltando que, hoje, a rede mantém em estoque apenas a sobra natural de uma coleção, o que já é previsto no planejamento, evitando as perdas por ineficiência.

De acordo com Ana Paula, a utilização de um software de BI – Business Intelligence na Lita Mortari só foi possível devido à facilidade de implementação da solução, que não requer infraestrutura e profissionais de TI para realizar as análises. “A tecnologia mantém uma interface simples e o próprio usuário pode fazer sua avaliação

dentro das perspectivas necessárias para sua área de atuação”, comemora.

Com a ferramenta totalmente difundida na empresa, a sócia-diretora acredita que a sofisticação passe novamente a ser o foco, concretizando uma nova evolução qualitativa. Na visão dela, a utilização do QlikView será evolutiva e constante. Desta forma, prevê que as melhorias vão se repetindo num círculo virtuoso e ascendente.

Por fim, Ana Paula ressalta que a logística, como em qualquer operação de varejo, é um dos grandes fatores que define a excelência operacional. Para ela, uma logística bem executada permite reposição eficiente e menos necessidade de estoque, ou seja, maior rentabilidade sobre o capital investido. “Temos programados investimentos que permitirão à empresa chegar aos seus clientes de forma mais rápida, mas ao mesmo tempo menos custosa. Estamos revendo a operação para que um redesenho seja preparado para 2010”, revela.

A solução

Segundo Gerson Gildin, gerente da Nórdica Distribuidora de Software Brasil (Fone: 11 5506.4840), Master Reseller da QlikTech e responsável pelo projeto na Lita Mortari, o QlikView – atualmente usado por 150 empresas no país – é uma plataforma que funciona a partir de uma base de dados não relacional, com altíssima taxa de compressão, sendo residente em memória.

Como grande diferencial desta tecnologia, Gildin destaca que em apenas uma semana a

“A tecnologia mantém uma interface simples e o próprio usuário pode fazer sua avaliação dentro das perspectivas necessárias para sua área de atuação”

implementação é realizada e o treinamento é feito entre dois e três dias, permitindo que as empresas tenham rápido acesso às análises providas pela ferramenta.

O gerente da Nórdica comenta que em até seis meses, o QlikView, de forma bem prática, permite que sejam gerados os principais relatórios de gestão da empresa. Assim, logo no início do projeto é possível visualizar o desempenho nos mais diversos formatos. Além disso, os simuladores, como o de estoque, são essenciais para ajudar na solução de gargalos de gestão.

Após os primeiros seis meses, Gildin afirma que é possível unificar grande parte das informações de gestão transacional e operacional de forma a ter uma única ferramenta de extração de dados. “Esta etapa é decisiva, pois todos os colaboradores que participam dos processos operacionais passam a tratar as informações da empresa com uma mesma linguagem e um mesmo formato, permitindo um importante avanço na produtividade”, finaliza. ●

Logística

Associativismo participativo é o objetivo da ABEPL

Criada em 2007, em Jundiaí, SP, a ABEPL – Associação Brasileira de Empresas e Profissionais de Logística agrega empresas, profissionais e universitários do segmento, a fim de gerar o intercâmbio de informações, estabelecer parcerias, fomentar ambientes para networking, promover ações políticas e encaminhar demandas e sugestões, além de defender e promover o setor logístico.

Sem fins lucrativos, a Associação vive por meio da participação de associados mantenedores, apoiadores e patrocinadores. Hoje, com a necessidade de expansão, os esforços são direcionados para a captação de associados, a partir do espírito associativista que, por definição, pressupõe a concentração de interesses, neste caso em nível institucional, embaçado no pensamento de que a união das partes contribui para encontrar soluções melhores para os conflitos que a vida em sociedade apresenta.

“A ABEPL sempre procurou pautar suas ações de uma maneira pioneira dentro do conceito associativista. Vemos, tradicionalmente, nesse processo que todo associado, para participar, tem um ônus para justificar sua atuação dentro das entidades, seja ele em taxa de inscrição ou mensalidades. Nós da ABEPL fizemos diferente: fomos buscar na essência associativista os seus reais fundamentos. Lá não encontramos nenhum amparo que diga que há necessidade de a atuação ser paga. Por isso, conseguimos a aprovação da diretoria para criar a figura do associado participante, aquele que contribui sem qualquer ônus. Desta forma, passamos a ter quatro tipos de associados: fundador, mantenedor, pagante e participante – aquele que não

tem direito a voto em decisões, mas tem todos os outros benefícios igualitariamente”, conta Luciano Rocha, presidente da ABEPL, explicando como funciona o associativismo na Associação.

Sobre como as empresas podem se envolver neste processo associativista de representação do segmento logístico, Rocha informa que é muito simples: basta acessar o site www.abepl.org.br e fazer a adesão. Automaticamente, o interessado passa a ser um associado e a ter o direito de usufruir todos os benefícios. “Não há custo para confecção de carteirinha, muito menos para adesão ou mensalidade.”

Vantagens

Referindo-se às vantagens de se tornar um associado da ABEPL, o presidente diz que a primeira é fazer parte de uma associação que tem representatividade nacional para defender seus interesses. “Um exemplo: recentemente, restringia-se o tráfego de caminhões em São Paulo. Assim, a ABEPL foi até lá discutir, levando a demanda dos associados e os prejuízos para suas empresas. Mostramos que houve a rejeição devido à forma que a situação foi colocada e levamos sugestões para amenizar os impactos aos coligados”, afirma.

Ainda segundo Rocha, outro benefício de ser um associado é ter uma assessoria jurídica gratuita e o acesso livre aos eventos da entidade. De acordo com ele, os associados têm cursos e treinamentos extensivos destinados aos seus funcionários e subsidiados pela ABEPL. Além disso, têm acesso irrestrito ao site, podem participar em



Rocha: a ABEPL possui, também, o associado participante – aquele que não tem direito a voto em decisões, mas tem todos os outros benefícios igualitariamente

viagens ou missões técnicas e usufruir de uma ampla rede de convênio, como plano de saúde, companhia aérea, rede de hotéis, etc.

No caso do associado mantenedor, ele tem outros benefícios, além destes citados anteriormente, como o de poder divulgar institucionalmente seus produtos e serviços no universo da ABEPL. “Pode divulgar banners em eventos, ter a sua marca ao lado da associação onde quer que ela vá, como na imprensa e em convites. Também pode ter seu banner virtual no site da entidade e, ainda, participar de rodadas de negócios”, explica o presidente.

Ações da ABEPL

Rocha lembra que a ABEPL foi a primeira associação de logística no Brasil a ser convidada pelo deputado Homero Pereira (PR/MT) a compor a FRENLOG –

Frente Parlamentar de Logística, Transporte e Armazenagem, criada este ano no Senado Federal para discutir os problemas de infraestrutura enfrentados no país.

“Firmamos, recentemente, também, uma parceria com o Programa Aprendiz Legal, da Fundação Roberto Marinho. A entidade será responsável por fazer uma leitura crítica e detalhada do material didático do curso de logística, a ser ministrado a partir de 2010 em todo o país. O diferencial resultante na escolha pela ABEPL foi, realmente, o nosso comprometimento com o segmento logístico e a nossa representatividade nacional.”

Ainda citando as ações da ABEPL, o presidente destaca que foi criado e dada sequência ao Comitê de Paletes e Embalagens. Esta iniciativa surgiu a partir de uma pesquisa no site da entidade sobre o sistema de embalagens no país. “Registramos que 85% das empresas que participaram da enquête estão insatisfeitas com a padronização atual. Nossa terceira reunião está programada para o mês de outubro, a fim de debater e encontrar as soluções para este problema.”

Já no ano que vem, durante os dias 15, 16 e 17 de junho, a ABEPL promoverá a primeira Feira Internacional de Logística na região de Jundiaí, cidade do interior de São Paulo reconhecida como importante polo logístico nacional.

“Para completar, neste mês de outubro a ABEPL e sua diretoria ganham nova força – com a posse de novos membros, acredito que haverá uma oxigenação da entidade, já que estes profissionais vêm para agregar e somar qualidade ao trabalho já desenvolvido”, completa Rocha. ●

STILL

Liderança de mercado com equipamentos de última geração.

**FORNECEDOR
MAIS LEMBRADO
2008**
DA INDÚSTRIA DA
AUTOMAÇÃO

**PRÊMIO
TOP Log MARCAS
LÍDERES**
2008

TOP FIVE
As 5 fornecedoras preferidas
pelos leitores do R&D
em 447 categorias
de produtos

TOP
EMPRESA DO ANO
2008

Consulte-nos, vendas através:

FINAME Financiamento
de Máquinas
e Equipamentos

- Taxa de 4,5% a.a. - FIXA
- até 10 anos para pagar
- carência de até 2 anos
- Condições até 31/12/2009



FMX
Capacidade
de carga
de 1.0 a 2.5 Ton



EGU
Capacidade
de carga
de 1.8 a 2.0 Ton



BR 20
Capacidade
de carga
de 2.0 Ton



ERX
Capacidade
de carga
de 2.75 Ton



Rebocador
6.0 Ton



KMSX
Capacidade
de carga
de 2.75 Ton



EGV
Capacidade
de carga
de 1.4 a 1.6 Ton



Tel.: (11) 4066-8100 Fax: (11) 4066-8120

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 /
Eurodit (SA): (71) 3621-4082
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 (ANÁPOLES)
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 PARAÍBA- Imãos Martini (SA): (24) 3323-2885
DF- Moviminas (REP/SA): (61) 3336-3733
RS- Requipel (REP): (51) 3337-8577 /
Empilhasul (SA): (51) 3337-0310
SC/OESTE- Requipmaq (REP/SA): (49) 3312-3000
SC- Transpotech (REP/SA): (47) 3326-0700
ES- Novamaq (REP/SA): (27) 3326-0060

SP/CAPITAL- Retrak (REP/SA): (11) 2431-6464
Gold Work (SA): (11) 2954-7472
Movelev (REP/SA): (11) 2421-4545
Logística (REP): (11) 2647-7707
Bauko (REP/SA): (11) 3693-9339
SP/INTERIOR- Marcamp (REP/SA): (19) 3772-3333
SP/V. DO PARAÍBA- Movelev Vale (REP/SA): (12) 3655-1513
ARGENTINA- Alfamaq Venturi S.A.: +54 (11) 4653-5714
URUGUAY- Logimaq - Setra S.A.: +598 (2) 201-0213
CHILE- Kreis S.A.: +56 (2) 854-5667
COLOMBIA- Logiscop - Colombia S.A.: (571) 547-3801

Qualidade em movimento

Montadoras

Surgem as novidades em caminhões e implementos

A julgar pelo significativo número de lançamentos, a crise econômica já está longe das montadoras. São novidades não apenas em caminhões ou implementos rodoviários, como também em furgões, picapes e sistemas de tração.

Com o final do ano se aproximando, começam a surgir as novidades em caminhões e implementos rodoviários, entre outros veículos de uso no transporte de cargas. Além da Iveco, que apresentou em setembro o seu novo caminhão Iveco Cursor 330 (ver matéria em nossa edição passada), outras montadoras e empresas do setor apresentam suas novas alternativas ao mercado.

Caminhões

Em termos de caminhões, a grande novidade é o Grupo MAN – Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, ou Fábrica de Máquinas Augsbur-Nurembergue (Fone: 24 3381-1063), que adquiriu o controle integral da Volkswagen Caminhões e Ônibus e começará a fabricar caminhões da marca em Resende, RJ, dentro de dois anos.

Os caminhões a serem montados são os modelos pesados das famílias TGS e TGX, que completarão a atual linha de veículos produzidos pela Volkswagen. A primeira família envolve veículos de 18 a 41 toneladas de peso bruto total e é indicada para aplicações severas na construção civil, como guindastes e betoneiras, além de transporte de cargas frigorificadas, bebidas, distribuição urbana e rodoviária.

Já a linha TGX inclui caminhões com motores de 400 a 680 cavalos, sendo projetados para o transporte pesado em longas distâncias. Possuem três configurações de cabines, com largura de 2,40 m e altura de 1,90 m.

Outra novidade da montadora é a escolha da MWM International para atuar nos processos de produção e logística dos motores a diesel que equiparão os caminhões e ônibus da MAN no Brasil.

A Agrale (Fone: 54 3238.8000), montadora de veículos comerciais com foco nos segmentos médio e leve, apresenta os caminhões Agrale 8500 com motor eletrônico MWM Sprint 4.08 TCE e o 8500 CD com plataforma autossocorro, além de destacar o modelo 13000 Caçamba, nas versões 4x2 e 6x2, com distância entre-eixos mais curta, já em comercialização.

O caminhão Agrale 8500 passa a ser equipado com novo motor eletrônico MWM Sprint 4.08 TCE, de 4 cilindros em linha e 3.0 litros. O principal objetivo das mudanças é adequar o veículo à aplicação de cargas e descargas urbanas, “conferindo agilidade com menor consumo de combustível e consequente

redução de emissão de poluentes, e torná-lo mais competitivo comercialmente”, avisa a empresa. O novo modelo conta com potência de 140 CV, a 3.500 rpm, e torque de 400 Nm, de 1.700 a 2.100 rpm.

Outro destaque da Agrale é o caminhão Agrale 8500 CD Plataforma Autossocorro, destinado ao transporte de veículos. Essa versão possibilita uma operação integrada num só veículo, ou seja, o resgate do carro acidentado e de seus ocupantes, pois tem capacidade para acomodação de 6 (seis) passageiros, mais o condutor.

Equipado com freio de acionamento totalmente a ar e capacidade de carga de 5.250 kg, possui motor MWM 4.10 TCA Euro III (quatro cilindros), com potência de 115 CV, a 2.400 rpm, torque de 392 Nm, a 1.500 rpm, e direção hidráulica.

O novo Agrale 13000 Caçamba marca a entrada da empresa no nicho de transporte de cargas



Depois de dois anos de pesquisa no mercado interno, a Metalesp está lançando a linha MaxiTank, que inclui implementos elípticos ou cilíndricos e em aço carbono ou inox



Segundo a Ford, o Cargo 2628e é líder do segmento de pesados 6x4 na faixa de 24 a 31 toneladas

de alta densidade, como coletor de lixo e cargas especiais. Disponível nas versões 6x2 e 4x2, o caminhão possui entre-eixos mais curto, com 3.560 mm (4x2) e 4.784 mm (6x2), contra os 4.800 mm e 6.024 mm, dos respectivos modelos convencionais. Mantém a mesma motorização da versão convencional - possui motor MWM 6.10 TCA Euro III (6 cilindros), com potência de 173 CV, a 2.400 rpm, e torque de 600 Nm, de 1.600 a 1.800 rpm.

Por sua vez, o novo Ducato Multijet Economy, da Fiat (Fone: 0800 707 1000), possui 127 CV de potência, a 3.600 rpm, e torque de 30,7 Kgfm, a 1.800 rpm. Segundo a empresa, o motor trabalha a maior parte do tempo na faixa de eficiência máxima, proporcionando mais economia e melhor rendimento, com menor necessidade de trocas de marchas, retomadas mais ágeis e força para qualquer situação.

Além dos veículos de carga e passageiro, a Fiat oferece uma versão Multi de 12 m³ especialmente desenvolvida para transformações, atendendo a todas as necessidades do mercado. São oito versões, incluindo a carga de 7,5/9/10/12 m³ e outras para passageiros.

A Ford Caminhões (Fone: 0800 703.3673) está apresentando a Linha Cargo 2010, que traz três modelos com a opção de tomada de força traseira que facilita a instalação de implementos, como betoneira e compactador de lixo, atendendo à solicitação de clientes – são os pesados Cargo 2628e 6x4 e Cargo 2622e 6x4, além do médio Cargo 1722e – e o 1832e, um caminhão-plataforma rodoviário para uso com sistema de duas carrocerias (“romeu-julieta”). Para toda a Linha Cargo, foram também incorporados novos itens no design externo da cabine.

“A tomada de força traseira é um diferencial importante porque torna mais simples e rápida a implementação para aplicações como mixer e na coleta urbana, dois segmentos que estão crescendo no mercado”, diz Pedro de Aquino, gerente de Marketing da Ford Caminhões.

Segundo a Ford, o Cargo 2628e é líder do segmento de pesados 6x4 na faixa de 24 a 31



Foto: Mauro Martins Sobczyk

O novo Agrale 13000 Caçamba marca a entrada da empresa no nicho de transporte de cargas de alta densidade, como coletor de lixo e cargas especiais

toneladas e um dos preferidos para uso como caçamba basculante e betoneira na construção civil, possuindo motor Cummins de seis cilindros e 275 CV e transmissão com marcha extrarreduzida. Disponível com distância entre-eixos de 4.120 mm e 5.260 mm, tem peso bruto total técnico de 26.200 kg e capacidade máxima de tração de 42.000 kg. O modelo é aplicado também como canavieiro e madeireiro.

O Cargo 2622e 6x4, com motor Cummins de seis cilindros e 220 CV, também conta com marcha extrarreduzida e oferece excelente capacidade de rampa para aplicação como caçamba basculante e betoneira, informa a empresa. Possui PBT técnico de 26.200 kg e, na versão com tomada de força traseira, é oferecido com distância entre-eixos de 4.120 mm.

O Cargo 1722e é um dos caminhões mais utilizados no segmento dos médios, ainda segundo a Ford, com peso bruto total técnico de 16.800 kg e capacidade de carga útil mais carroceria de 10.810 kg. Na nova versão com tomada de força traseira, com distância entre-eixos de 4.800 mm, é ideal para uso como coletor e compactador de resíduos.

Possui motor eletrônico Cummins Interact 6, com seis cilindros e 220 CV de potência, e transmissão Eaton de seis marchas sincronizadas, sendo usado, também, em entrega fracionada, Milk-run, carga seca, transporte de bebidas, gás,

basculante, tanque, com caçamba tipo brooks, furgão de alumínio, furgão lonado e frigorífico.

Já o novo Ford Cargo 1832e é um caminhão-plataforma rodoviário com engate para carroceria adicional (“Julieta”) para o transporte de cargas de grande peso e volume. Além do motor Cummins de seis cilindros

– com 320 CV, a 2.000 rpm, e torque de 131,3 kgfm, a 1.300 rpm, é equipado com dois tanques de combustível de 275 litros que garantem autonomia para grandes distâncias.

Com capacidade máxima de tração de 45.150 kg, o modelo atende às necessidades do transporte de cargas de grande volume e peso e, também, outras aplicações do tipo carvoeiro e transporte de animais.

Outra importante novidade da Ford, exclusiva para o mercado brasileiro, é a Transit Chassi-Cabine, versão que permite a implementação de diversos tipos de carroceria e mostra a versatilidade de aplicações da linha de furgões. A Transit Chassi-Cabine chega ao mercado em abril de 2010. Com ela, segundo a Ford, a empresa passará a oferecer uma das mais completas linhas de comerciais leves do mercado brasileiro.

O lançamento do caminhão pesado Actros 2646 LS 6x4, primeiro modelo desta linha no

GRUMEY 70 ANOS
ARMAZÉNS GERAIS
 O SEU BANCO DE MERCADORIAS

Seu braço para operações logísticas de armazenagem no Rio de Janeiro.

21 2589-0355
 (21) 8207-4222 • 8207-3111

www.grumey.com.br
 comercial@grumey.com.br
 atendimento@grumey.com.br



Uma das novidades da Randon é a Série 60 anos, integrada pela linha graneleira, base de contêiner, sider, furgão e frigorífico

país para aplicação rodoviária, é uma das principais atrações da Mercedes-Benz (Fone: 0800 970.9090). "Além disso, apresentamos mais novidades: o novo cavalo-mecânico Axor 2535 6x2; o câmbio semi-automatizado para a linha Axor fora-de-estrada com motor de 12 litros, representada pelo modelo Axor 4144 6x4; e a cabina leito teto alto para o Atego 2425 6x2", afirma Tânia Silvestri, diretora de Marketing e Desenvolvimento da Rede de Concessionários da Mercedes-Benz do Brasil. Com motor V6 de 456 cv, o Actros 2646 LS oferece a maior potência da linha de caminhões pesados rodoviários da Mercedes-Benz no país. Esta nova faixa de potência aumenta a gama de opções para os clientes, que já contam com várias versões de motorização da linha Axor, entre 326 e 428 cv.

O Actros 2646 LS rodoviário chega respaldado pelo sucesso que os modelos Actros fora-de-estrada alcançaram na mineração e na construção civil pesada, de acordo com a empresa.

O novo caminhão apresenta uma série de novidades, como o câmbio totalmente automatizado, suspensão a ar e inédita cabina Megaspacia, com piso totalmente plano, assegurando elevados

níveis de conforto e dirigibilidade.

Com o Axor 2535, a Mercedes-Benz passa a atender uma nova faixa dentro do segmento de pesados com tração 6x2, oferecendo um cavalo-mecânico com potência de 354 CV, especialmente indicado para composições com peso bruto total combinado – PBTC de 48,5 ou 50 toneladas.

"Composições com essa capacidade de carga vêm ganhando cada vez mais espaço no mercado para operações de curtas e médias distâncias rodoviárias, principalmente em trajetos com predominância de

trechos planos. Este é o caso, por exemplo, do transporte de cargas frigorificadas, produtos químicos, GLP e combustíveis, entre outras", diz Tânia.

Entre os destaques do Axor 2535 incluem-se os componentes desenvolvidos e produzidos pela Mercedes-Benz: câmbio de 16 marchas, robusto eixo de tração HL7 com redução nos cubos e segundo eixo traseiro com suspensor pneumático. Além de freios a disco ou a tambor, freio ABS de série, cabina leito teto baixo ou teto alto, climatizador e computador de bordo.



A Geração 2010 da Guerra tem em sua linha de frente o GRAN G 4 Eixos, semirreboque dedicado ao transporte de grãos e cargas secas

Já o modelo Axor 4144 6x4, para operações fora-de-estrada da mineração e da construção civil, está equipado com o câmbio Mercedes-Benz G 240 de 16 marchas com sistema semi-automatizado de troca de marchas. Este sistema, o Telligent®, torna os engates de marcha mais rápidos, suaves, precisos e seguros, facilitando o trabalho do motorista, informa a empresa.

A manopla do câmbio Telligent® está posicionada em um console ao lado do banco do motorista, em posição ideal e ergonômica. Com isso, é possível selecionar as marchas com simples movimentos, sem esforço, favorecendo a condução econômica e mais segura.

O câmbio semi-automatizado será item de série para os caminhões Mercedes-Benz fora-de-estrada equipados com o motor eletrônico OM 457 LA, como os modelos 3340, 3344, 4140 e 4144. Posteriormente, também estará disponível para os modelos rodoviários Axor 2035, 2040, 2044, 2535, 2540, 2544, 2640 e 2644.

A empresa também está apresentando o semipesado Atego 2425 6x2 com a inédita cabina leito teto alto, novidade que amplia as opções de escolha para os clientes, que já contavam com as versões de cabina standard, estendida e leito teto baixo.

A cabina leito teto alto, também disponível para os demais modelos Atego, oferece níveis ainda mais elevados de conforto e ergonomia, assegurando ao motorista comodidade e bem-estar para o trabalho e o descanso.

O Atego 2425 é indicado para operadores logísticos, empresas de transporte de carga, autônomos, atacadistas, cerealistas e clientes que atuam no transporte de eletrodomésticos, combustíveis, cargas frigorificadas e fracionadas, além de produtos químicos.

As séries G e R da Scania (Fone: 11 4344.9666) ganharam um novo visual por dentro e por fora. As mudanças externas renovaram as linhas aerodinâmicas, melhorando ao mesmo tempo o fluxo de ar e a capaci-

dade de arrefecimento do motor. Por dentro, as mudanças dizem respeito, principalmente, ao ambiente do motorista.

O estilo frontal mais arrojado nas séries G e R – com linhas horizontais mais pronunciadas, uma nova tomada vertical a partir da linha das janelas e recessos nas laterais, indo até o para-choque – acentua o estilo dinâmico e reforça a identidade da Scania, que também é enfatizada por um logotipo maior da marca.

Como novidades, ainda há uma nova grade, com barras horizontais mais distintas, que traz uma cor com mais brilho e que contrasta melhor com a pintura – o formato melhora o volume e o fluxo de ar ao radiador e ao compartimento do motor, proporcionando, segundo a empresa, economia de combustível, já que a temperatura de trabalho exige menos uso do ventilador do motor.

O posto do motorista inclui painel com novos estilos e



O Grupo MAM começará a fabricar caminhões da marca em Resende, RJ, dentro de dois anos. Os caminhões a serem montados são os modelos pesados das famílias TGS e TGX

materiais que melhoram o visual e o toque. Os estilos e as escolhas de cores refletem as diferentes áreas funcionais na cabina, ou seja, local de trabalho, área de repouso e as camas, todos relacionados por um esquema coerente de cores.

A série topo de linha R foi ampliada. Agora, além da cabine R Highline (com teto alto), a

Scania oferece o modelo R (cabine-leito, com uma ou duas camas), que proporciona ao motorista a mesma facilidade de movimentação interna, graças ao piso semiplano.

A nova linha de caminhões FH, lançada este ano pela Volvo (Fone: 41 3317.8196), inclui uma série de atributos de segurança inéditos no Brasil, a exemplo do

ESP – Eletronic Stability Program, que minimiza a possibilidade de derrapagem e capotagem em curvas, além de faróis duplos de xenon, sensor de chuva, detector de atenção e cansaço e o piloto automático inteligente ACC – um avançado mecanismo que auxilia o motorista a manter o caminhão a uma distância constante e segura do veículo que se encontra à frente. Utilizando um radar Doppler, o ACC é um equipamento de segurança que funciona tanto na frenagem quanto na aceleração. Ele reduz o risco de, em caso de distração ou em uma situação inesperada, por exemplo, o caminhão colidir com um automóvel que está trafegando em uma velocidade menor à sua frente.

Outra novidade já disponível é o LKS (Lane Keeping System). Este equipamento alerta o motorista caso o veículo saia da faixa de rodagem em virtude de um descuido ou desatenção, e é muito útil para evitar acidentes casuais, mas muito graves. Este



Onde você pensar, a Schioppa está!


INDUSTRIAL


AMBIENTAL


AEROPORTUÁRIA


ERGONOMIC


INOX


MOBILI


COLOR GEL


STILUS


EVOLUTION


AVANTECH


EVIDENTECH


EVIDENTE


FUTURA

Rodas e Rodízios para todos os segmentos

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

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



SCHIOPPA
RODAS E RODÍZIOS DO BRASIL




www.schioffa.com.br



A nova linha de caminhões FH da Volvo inclui uma série de atributos de segurança inéditos no Brasil

mecanismo integra também um moderno dispositivo – o DAS, o Detector de Nível de Atenção. O equipamento é acionado automaticamente quando o condutor apresenta um estilo de condução irregular, zigzagueando o veículo na pista, um comportamento característico de fadiga e sonolência ao dirigir.

O FH tem também um pré-tensionador do cinto de segurança. Combinado com o air bag do veículo, este sistema permite a mobilidade do cinto de segurança em caso de acidentes. “Nestas situações, o cinto tensiona e, posteriormente, solta até 15 centímetros, segurando o condutor se necessário e, depois, facilita sua movimentação”, afirma Álvaro Menoncin, gerente de engenharia de vendas da Volvo do Brasil.

A linha inclui o FH 16 700 CV, o caminhão mais potente do mundo, produzido na fábrica de Tuve, nos arredores de Gotemburgo, sede mundial do Grupo Volvo, e comercializado somente na Europa. Também vale lembrar que a linha VM Volvo está saindo com roteirizador por sinal GPS de fábrica.

Implementos rodoviários

A Geração 2010 da Guerra (Fone: 54 3218.3500) tem em sua linha de frente o GRAN G 4 Eixos, semirreboque dedicado ao transporte de grãos e cargas secas em geral com PBTC de até

57 toneladas, para uso com cavalo trator 4x2 ou 6x2, sem obrigatoriedade de um 6x4.

Possui laterais Tecno 10 em material de alta resistência, que não deforma, não absorve umidade, é de fácil limpeza e funciona como isolante térmico para a carga, segundo a empresa, sendo as placas fabricadas em processo contínuo de laminação de resinas poliéster e fibras de vidro especiais, sob pressão. Outra novidade é a nova estrutura metálica das laterais, que permite a intercambiabilidade entre as partes.

A carenagem traseira dos novos semirreboques Guerra apresenta inovações em design. Pela primeira vez, o semirreboque acompanha a evolução do design automotivo mundial para caminhões. A carenagem traseira do Gran G foi concebida para transmitir robustez, modernidade e sofisticação.

Uma sinaleira exclusiva, com design inovador em formato trapezoidal, complementa a carenagem. O sistema de iluminação é em led, cuja durabilidade pode chegar a 100 mil horas de uso.

Por outro lado, acompanhando tendências da indústria automotiva mundial, a Guerra adotou o uso do plástico injetado de alta resistência para alguns componentes, como os novos para-lamas, que se destacam como os primeiros no setor de semirreboques do Brasil a virem com sistema anti-spray, que diminui a névoa formada pelo pneu quando há água na pista.

Ainda como novidades, a empresa apresenta o furgão G



A série R da Scania ganhou um novo visual por dentro e por fora. As mudanças externas renovaram as linhas aerodinâmicas

Wingliner, com acesso lateral rápido, através de sistema hidráulico para abertura das laterais, facilitando o acesso das empilhadeiras e agilizando o processo de carga/descarga.

Já o semirreboque tanque Fórmula G é dedicado ao setor de distribuição de combustíveis e apresenta capacidade para 35.000 litros, com sete compartimentos para o transporte de diferentes tipos de carga.

Ainda como novidade, a Guerra apresenta o bitrem basculante G Performance, com PBTC de 57 toneladas e dedicado ao setor de construção civil.

A Geração 2010 antecipa para o mercado o uso de protetores laterais, definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran como equipamento obrigatório para caminhões e veículos rebocados a partir de janeiro de 2011,

bem como o equipamento localizador e de bloqueio autônomo remoto, que o Contran exigirá como item obrigatório a partir de dezembro de 2010, para evitar roubos e facilitar a localização da carga.

No caso da Randon (Fone: 54 3209.2000), são duas as novidades. A primeira é a Série Randon 60 anos, integrada pela linha graneleira, base de contêiner, sider, furgão e frigorífico, que contam com a pintura DuraTech como principal diferencial. Também novidade é o Pneu StradaR, a linha leve representada pela carroceria basculante areia e brita e carroceria furgão carga geral, além de novas tecnologias e lançamentos na linha de basculantes, furgão, tanque, carrega tudo e componentes.

Saindo da área de implementos rodoviários, a Randon também está apresentando o caminhão RK 430M, com capacidade de carga líquida de 30.000 kgf, equipado com motor Scania DC9 Eletrônico de 331 CV e transmissão automática Allison, para aplicação em áreas de mineração, obras civis e construção pesada.

A Rodo Linea (Fone: 41 2105.7000) também apresenta várias novidades. A primeira é o semirreboque carga seca extensível com três eixos, que inclui, como inovação, pistões de travamento interno, um pé mecânico adicional para abertura e fechamento do implemento e a redução da altura do solo à plataforma.

Destinado ao transporte de cargas autoportantes, como tubos metálicos e estruturas de concreto, por exemplo, apresenta abertura com possibilidade de travamento a cada 1.000 mm.

Outra novidade é o semirreboque carrega-tudo, tipo lagartixa, com traseira extensível e utilizado, principalmente, para transportes especiais de cargas indivisíveis. “Como algumas cargas transportadas por estes implementos possuem alturas excessivas, faz-se necessária uma plataforma de carga bem próxima ao solo, permitindo o tráfego sob viadutos e o trânsito onde há atravessamento de rede elétrica, sinaleiros, etc.”, afirma o diretor industrial da Rodo Linea, Roberto Vergani.

Possui 10 m de plataforma útil – espaço entre o pescoço e o



Com o cavalo mecânico Axor 2535, a Mercedes-Benz passa a atender uma nova faixa dentro do segmento de pesados com tração 6x2

início do rodado – e traseira extensível, o que permite posicionar a carga e manipular a traseira do implemento juntamente com as sinaleiras e a placa de excessos, possibilitando o alongamento do implemento sem que haja danos ao conjunto.

Os basculantes sobre chassi também são novidades, destinadas ao transporte de material para construção civil, aterros e materiais abrasivos, entre outras utilidades. São apresentados no modelo meia-cana, para cargas de 12 a 18 m³, e costelado, para 4 a 9 m³.

Depois de dois anos de pesquisa no mercado interno, a Metaesp (Fone: 41 3018.5828) está lançando a linha MaxiTank, com diversas opções de implementos, podendo ser tanto elípticos como cilíndricos. São disponíveis com opções em aço carbono – para combustíveis, óleos e líquidos em geral, e com suspensão pneumática ou mecânica –, ou inox – para produtos químicos, líquidos, alimentícios e outros,



O novo furgão Master, da Renault, está disponível em três opções de carroceria - furgão, chassi cabine e minibus - divididas em seis versões

com suspensão pneumática –, ambos com sistema multi-setas, que permite o carregamento de materiais diferentes utilizando o mesmo implemento. “Este novo equipamento possui alta capacidade de carregamento por ter menor tara. Além disso, o centro de gravidade da carga é mais baixo, o que, na prática, significa melhor estabilidade e segurança no transporte”, afirma João Ma-

nuel de Carvalho Cardoso, gerente de vendas e marketing da empresa.

A Noma (Fone: 44 3264.8000) apresenta um novo conjunto caminhão-trator 8x2 + semi-reboque carga seca 3 eixos com maior capacidade para o transporte de carga. Em comparação com o tradicional 6 x 2 com carreta de 3 eixos distanciados, o novo modelo representa uma capacida-

de de carga superior a 1.200 kg, segundo a empresa. “O conjunto apresenta como novidade uma capacidade de carga superior a ‘Vanderléia’, compatível com o bitrem 7 eixos. Uma configuração de vanguarda que, dentro da Resolução atual, permite maior capacidade de carga, menor manutenção e menor desgaste dos pneus, sem a necessidade de um caminhão-trator 6x4”, informa a empresa.

Furgão

Lançado recentemente, o furgão Master, da Renault (Fone: 0800 055.5615), está disponível em três opções de carroceria, furgão, chassi cabine e minibus, divididas em seis versões, todas com motor turbodiesel de 16 válvulas e sistema common rail. Possui direção hidráulica de série, ar quente, hodômetros digitais total e parcial, banco do motorista com regulagem de altura e inclinação, bloqueio de

Há mais de 50 anos fixando a marca no Brasil



CLARK 51
CLARK ANOS CLARK 51 ANOS
Em 1917 Eugene Bradley CL
Clark inventa nos Estados CLARK
NOS Unidos a primeira empilhadeira e, CLARK
em 1958, a Clark Empilhadeiras inicia CLARK
suas atividades no Brasil. Hoje conta com 30 CLARK
1 ANOS pontos de distribuição em todo território CLARK
1 ANOS nacional, máquinas com certificações CLARK
ISO 9001 e 14001 e suporte CLARK
técnico e peças de reposição CLARK
para toda a frota. Em 2009
16 a Clark continua CLARK
NOS marcando presença CLARK
NOS em todo o país CLARK
através de sua rede
de distribuidores.
CLARK 51 A
CLARK 51 A
CLARK 51 A



www.clarkempilhadeiras.com.br

AM - RR - LVM.....	92 3236-1455	PE - RN - PB - AL - DAFONTE.....	81 3087.0256
BA - SE - TRATORMASTER.....	71 3291.7200	RO - AC - DINÂMICA.....	68 3535.5304
CE - PI - FORMASQUINAS.....	85 3474.3819	RS - PR - SC - LINCK.....	51 2125.3333
MG - ES - RJ - TRACBEL.....	31 2104.1801	SP - Gde SP - ABC - Baixada Santista - AESA.....	11 3488.1456
MS - MT - TECNIOESTE.....	67 3041.2688	SP - Gde SP - Alphaville - Osasco - Barueri - ALPHAQUIP.....	11 4198.3553
PA - AP - MA - TRATOMAQ.....	91 3342.4400	SP - Gde SP - Vale do Paraíba - Interior - MAPEL.....	19 3278.1822



CLARK
THE FORKLIFT



A picape Mahindra Chassi pode ser equipada com baú, caçamba de madeira ou equipamento específico

ignição no transponder e alerta sonoro de luzes acessas.

Na versão transformada, a empresa oferece o Master Furgão Isotérmico, com volume de carga de 8 m³, carga útil de 1.513 kg e portas traseiras com abertura de 180°. Inclui revestimento da zona de carga com placa de poliuretano, de 50 mm de espessura nas laterais, no piso e na divisória, e de 30 mm no teto, sendo o acabamento em poliuretano branco e fibra, selando todo o compartimento.

Picape

Com o objetivo de atender especificamente ao segmento de pequenos transportes nos meios rural e urbano, a Mahindra (Fone: 11 3016.8100) apresenta sua picape Mahindra Chassi (sem caçamba), que pode ser equipada com baú, caçamba de madeira ou mesmo com algum equipamento específico, de acordo com cada atividade.

A nova picape possui tração 4x2, 4x4 e 4x4 reduzida, motor turbodiesel eletrônico common rail de 2.6 l (CRDe) intercooler, potência de 110 CV e torque de 27,5 kgfm. O câmbio é de acionamento mecânico com 5 velocidades e acionamento eletrônico através de botão no console central. Outras características da Mahindra Chassi são a distância mínima do solo (210 mm), o ângulo de ataque (39°) e a distância entre eixos de 3.040 mm, que determinam a capacidade de manobra de apenas 6,3 m de raio.

Com capacidade de carga de 1.060 kg, tem suspensão independente com molas helicoidais na dianteira e com feixe de molas de duplo estágio na traseira. Na parte interna, inclui direção hidráulica e ajuste de altura do volante, entre outros equipamentos.

Sistema de tração 4x4 para caminhões

A Território 4x4 Engenharia Automotiva (Fone: 11 2909.0577) colocou à disposição do mercado os sistemas de tração 4x4 para caminhões e chassis de 7 a 9 toneladas de PBT. A empresa, que desenvolveu o sistema para a série F-Ford dos modelos F-250, F-350 e F-4000, é conhecida pelo sistema de tração 4x4 pentacampeão do Rally dos Sertões.

"Vamos oferecer mais estas opções para diversas marcas e modelos de caminhões e chassis. Esta linha preserva a capacidade máxima do eixo dianteiro original do veículo", afirma o diretor da empresa, Eduardo Domingues. Todas as versões de sistemas 4x4 da empresa possuem caixa de transferência com três opções: 4x2, 4x4 e 4x4 reduzida. Os eixos dispõem, ainda, de roda-livre manual, com opção de roda-livre direta.

De acordo com o gerente geral da empresa, Sérgio Kaskanlian, caminhões leves, chassis para micro-ônibus e furgões podem receber o sistema. "A receptividade destes produtos, principalmente nas regiões Centro-Oeste e Norte do país, tem sido positiva", explica. ●



A Território 4x4 colocou no mercado os sistemas de tração 4x4 para caminhões e chassis de 7 a 9 toneladas

Notícias

Rápidas

Standard e ALL investem em terminal no Rio Grande do Sul

A ALL – América Latina Logística (Fone: 0800 7012255) fechou parceria com a Standard Logística (Fone: 41 2118.2800), provedora de soluções logísticas intermodais frigorificadas, para operar o Terminal Intermodal em Cruz Alta, RS. Com uma movimentação inicial de 300 contêineres/mês, chegando a 700 até dezembro, o Terminal receberá investimento de R\$ 1 milhão em infraestrutura logística. "A movimentação de contêineres é um dos focos da ALL para o ano. Investiremos cerca de R\$ 55 milhões com parceiros, e prevemos crescer 100% neste volume. Em julho, começamos a operar, com a Standard, o Terminal de Alto Taquari, e estão previstos para os próximos meses terminais em Ponta Grossa e Telêmaco Borba, no Paraná", afirma Sergio Nahuz, diretor de industrializados da ALL. Os produtores do Rio Grande do Sul e Santa Catarina poderão embarcar as cargas pela ferrovia, saindo de Cruz Alta diretamente ao Porto de Rio Grande, pelo corredor ferroviário de 738 km.

Travema desenvolve calços de apoio para transporte de bobinas

A pedido de uma empresa multinacional usuária de bobinas de papel com 1,5 m de diâmetro e pesando 2.000 kg cada uma, a Travema (Fone: 11 3831.8911) desenvolveu um conjunto de calços que são



intertravados e permitem o empilhamento das bobinas no caminhão, sem que ocorra danos ao papel. Os calços são produzidos em estrutura metálica montada em uma bandeja inferior, cuja base é revestida com uma camada de borracha raída com 3 mm de espessura e tem por finalidade impedir que a peça deslize durante as operações de carga e transporte. A parte superior, onde é feito o assentamento da bobina, é produzida em chapa de aço calandrada, obedecendo ao raio da bobina, e, também, revestida com uma camada de borracha natural para que haja o perfeito assentamento da bobina sem que ocorra danos ao papel. "O primeiro lote com 334 peças foi entregue para a Argentina e a expectativa é a implantação do sistema em nível mundial. Este conjunto pode ser implantado no transporte e armazenagem de qualquer tipo de bobinas, como de papel, plástico, alumínio ou aço, e, devido às suas características inovadoras, a empresa já requereu a patente do sistema", diz Alberto M. Mielli, diretor da Travema.

Soluções em Armazenagem

Lona importada de alta resistência / Vão livre de 5 a 40 metros
Não necessita fundação / Montagem rápida e segura
Suporta ventos conforme normas ABNT NBR 6123

**LOCAÇÃO
E VENDA**



(11) 4785-1200
www.topico.com.br
sac@topico.com

TOPICO
COBERTURAS ALTERNATIVAS

Empilhadeiras

Still lança máquina a combustão

Em evento realizado no dia 5 de novembro último na Mansão Padovese, em Santo André, SP, a Still fez o lançamento da empilhadeira a combustão CLX25.

Do evento participaram o presidente da Still, Frank Bender, Adriana Firmo, gerente geral da mesma empresa, Bert Jan Knoeff, diretor comercial mundial da Still, Gabriel Moraes, diretor industrial da ESA – Empilhadeiras Sul Americanas e fabricante da Still no Brasil, Fanji Meng, vice-presidente da Kion Baoli, da China, André Luis Santos, subprefeito da Zona Norte do Rio de Janeiro, onde a fábrica da Still está situada, Celino Tirloni, diretor da Marcamp e presidente da Rede Still, e Fernando Godoy, diretor da Lincon, distribuidor da Still no Uruguai, entre outros convidados, envolvendo integrantes da rede Still do Brasil e da América do Sul – Argentina, Uruguai e Peru –, da Abimaq – Associação Brasileira da Indústria de Máquinas, clientes e fornecedores da Still, além de políticos. O evento foi abrilhantado pela banda Rock Acústico e o mestre de cerimônia foi Deivid Roberto Santos, diretor comercial da Logweb Editora.

Primeiro a falar na ocasião, Bender, presidente da Still, agradeceu a presença de todos e apresentou a empresa aos convidados. Em seguida, Moraes, da ESA, apresentou os motivos do lançamento da nova máquina, lembrando que a Baoli faz parte do Grupo Kion desde o início de 2009.

“Estamos lançando esta máquina para aumentar o nosso portfólio de produtos e apresentar ao mercado equipamentos com design avançado, além de buscar liderança absoluta no mercado de empilhadeiras na



O evento contou com a participação de diretores, clientes, distribuidores e fornecedores da Still, além de políticos

América do Sul”, destacou o diretor industrial da ESA.

Ele também informou que a produção da CLX se dará em três etapas: a primeira, com 100% do equipamento importado, a segunda, com fabricação do mastro e contrapeso no Brasil e, terceira, com o equipamento completamente fabricado no Brasil, destacando, ainda, que a empresa já tem peças da nova máquina em estoque.

Outro diferencial apontado é que no desenvolvimento da nova máquina houve uma total integração entre a ESA e a Baoli, a ponto de serem feitas modificações na configuração do mastro, freio, sistema de elevação e descida e ergonomia, de modo a adaptar o equipamento às exigências do mercado brasileiro.

Em sua apresentação, o subprefeito da Zona Norte do Rio de Janeiro – falando, também, em nome do prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, e do governador, Sérgio Cabral – apontou a importância do Grupo para a cidade e o Estado e que

oferecerão todas as condições para a Still se tornar líder no mercado.

Por sua vez, Meng, vice-presidente da Kion Baoli, também destacou a importância da nova máquina, da participação da empresa no mercado da América do Sul e da China – ela é a quinta maior empresa daquele país – e da nova fábrica da Baoli.

“Se queremos ser número um no mundo, precisamos ser a número um no Brasil e na América do Sul”, destacou Knoeff, diretor comercial mundial da Still, apontando a importância do apoio de toda a rede de representantes da América do Sul para que isto ocorra.

Adriana, gerente geral da Still, também fez uma ampla apresentação da empresa e do mercado brasileiro e sul-americano de empilhadeiras. “No Brasil, o mercado de máquinas a combustão é dividido em três categorias: Premium, com 10% do mercado; Value, que ocupa 75% do

mercado; e Economy, com 15% do mercado. A CLX vai se posicionar no segmento Value, sendo uma máquina simples, porém robusta e confiável e que será oferecida com um preço de venda 10% abaixo do da líder de mercado neste segmento”, destacou.

Outra novidade com relação a esta nova máquina é o Programa 3R, através do qual são oferecidas três revisões gratuitas: a primeira com 250 horas, a segunda com 500 e a terceira com 750 horas.

“As nossas metas são de que a CLX atinja 20% do mercado de máquinas a combustão em dois ou três anos e que a Still se torne líder total do mercado de máquinas e equipamentos de movimentação e armazenagem de materiais no Brasil”, anunciou a gerente geral.

Torloni, da Marcamp, também destacou a importância do apoio da rede Still a este lançamento – “esperado há algum tempo” – e falou do compromisso de trazer ao mercado um equipamento que atende às necessidades dos usuários de empilhadeiras. “O objetivo da rede é fazer com que a CLX seja um sucesso, acreditamos na vitória”, ressaltou.

A nova máquina

A versão de lançamento tem capacidade nominal de carga de 2.500 kg, deslocador lateral dos garfos, iluminação automotiva, transmissão tipo power shift, rodagem pneumática e alturas de elevação que podem chegar até 6,0 m. “Esta série inclui máquinas de até 10 toneladas, mas optamos pela de 2.500 kg por esta capacidade representar 70% do mercado de máquinas a combustão no Brasil”, ressaltou Adriana, acrescentando que as novas máquinas são de fabricação OEM – Original Equipment Manufacturer.

A gerente geral se mantém otimista e diz que o mercado brasileiro de empilhadeiras já começou a dar sinais de sair da crise – isto vem ocorrendo desde setembro último. ●

Vestuário

Linx Logística suporta crescimento da Le Lis Blanc

Após a abertura de capital realizada em abril de 2008, a Restoque (Fone: 11 2149.2500) – empresa varejista do setor de vestuário e acessórios de moda feminina de alto padrão que, no Brasil, possui 40 lojas próprias e mais quatro licenciadas – detentora da marca Le Lis Blanc, passou a registrar um crescimento acelerado, o que exigiu uma atenção especial à logística interna.

A varejista de vestuários detectou a necessidade de utilizar uma solução automática para conferência e classificação dos produtos. Foi aí que “entrou” a Linx Logística (Fone: 11 2103.2400) – que desenvolve soluções integradas para otimizar os processos de movimentação, armazenagem e separação de pedidos de matérias-primas, produtos semiacabados e mercadorias em geral, por meio de consultorias, locação, comercialização e implementação de equipamentos –, desde 2001 parceira da Restoque na área de sistemas, e desde 2003 na área de logística.

Daniel Mayo, diretor da Linx Logística e Linx Fast Fashion, revela que, no início, o trabalho da Linx esteve focado em melhorias na área ocupada e revisão de processo, através da sistematização das operações realizadas no CD da Vila Olímpia, bairro de São Paulo, SP. “Em 2007, a Le Lis Blanc inaugurou o CD localizado na Vila Leopoldina, também na capital paulista. Com isso, veio o aumento dos volumes movimentados e a necessidade da ampliação dos equipamentos instalados previamente”, prossegue.

Mayo ressalta que o rápido incremento do volume de peças movimentadas criaria gargalos no CD, prejudicando o abastecimento das lojas. Dessa forma, a solução necessária deveria, além de



Mayo: “o rápido incremento do volume de peças movimentadas criaria gargalos no CD, prejudicando o abastecimento das lojas”

atender às necessidades atuais, poder ser ampliada com o crescimento da Le Lis Blanc e contemplar a ampla variedade de produtos comercializados pela empresa. “A Le Lis Blanc foi convidada para visitas técnicas na Espanha, no intuito de conhecer operações de varejo de vestuário consideradas de classe mundial e analisar a aderência quanto às suas próprias necessidades”, comenta.

Para solucionar os gargalos apontados, a solução implantada foi o classificador de bandejas Split Tray, que permite separar pedidos fracionados com roupas dobradas. Segundo o diretor da Linx, com a implantação, tornou-se possível a diminuição do intervalo de tempo no processo de cross-docking e na separação de pedidos e distribuição para reposição, permitindo que todo o processo fosse mais bem adequado à realidade atual das lojas, que passaram, desde o início de 2008, de 11 para 40.

“Com o classificador de bandeja de duas abas os produtos são classificados diretamente na caixa de embarque, economizan-

do uma manipulação adicional. Como os produtos são dispensados diretamente na caixa, não é necessário usar guias de direcionamento, otimizando-se, dessa maneira, o espaço. O classificador é construído com um sistema leve fabricado em alumínio. Um desenho mecânico completamente inovador de porta-bandeja, bandejas, correias de sincronização de alta tecnologia e perfis de guia permite que o sistema funcione em alta velocidade”, detalha Mayo.

O objetivo do projeto – conta Flávio Santos, diretor de logística e T.I. da Le Lis Blanc – foi desenvolver soluções alinhadas aos planos de crescimento e expectativas de negócios da empresa, através do aumento da capacidade de processamento do departamento de logística, além de garantir uma acuracidade nos processos de separação de pedidos e uma maior agilidade interna para responder às variações de demanda.

De acordo com Santos, mais do que um projeto de implantação de solução, se trata de um projeto de revisão interna de processos e

controles. “Aproveitamos a implantação do classificador de bandejas para revisar os processos de logística, desde a compra de matéria-prima até a chegada do produto acabado nas lojas. Ajustamos o fluxo dos processos ao novo nível de automatização, diminuindo controles manuais, e eliminamos gargalos que naturalmente surgem em situação de crescimento acelerado”, explica.

Ele diz que, apesar de a Le Lis Blanc já ter conseguido resultados extremamente satisfatórios – aumentou a capacidade de processamento do departamento de logística em 70%, sem demandar aumento de quadro de pessoal ou de espaço físico –, os objetivos têm sido atingidos gradualmente, já que estão sendo implementadas melhorias contínuas, como a integração com o planejamento de vendas e nas áreas de expedição, na qual, notoriamente, houve otimização dos transportes. “Com os novos processos, aumentamos a produtividade da logística e otimizamos os custos nas etapas envolvidas. Alinhamos a flexibilidade exigida pela dinâmica do negócio com um fluxo seguro de processos altamente baseado em tecnologia”, acrescenta.

O sistema possibilitou, ainda, uma total integração com o sistema de gestão ERP Linx Global Fashion, já utilizado pela Le Lis Blanc. Na visão do diretor de logística e TI da varejista, o investimento em automatização e otimização de processos sempre gera retorno financeiro. Por isso, afirma que a empresa continuará nesse caminho, permitindo que a área de logística sempre atenda às expectativas atuais e futuras dos negócios da companhia. “Todas estas melhorias possibilitarão no futuro o investimento na otimização da área de recebimento e expedição”, assegura. ●

Biscoitos, massas e margarinas

Investimentos em logística são fundamentais para a Piraquê

A Piraquê dispõe de uma frota própria composta por cerca de 150 caminhões



Fundada há mais de 50 anos, em Madureira, na zona norte do Rio de Janeiro, RJ, a Piraquê (Fone: 0800 0256161), que iniciou suas atividades com a produção dos biscoitos "Cream Crackers" e "Maizena", aposta muito na logística para garantir o sucesso nos processos de fabricação, armazenagem e distribuição de sua linha de produtos, composta por biscoitos, massas e margarinas.

Recentemente a empresa inaugurou um Centro de Distribuição na capital fluminense, o qual, segundo o diretor da filial São Paulo, Alexandre Colombo, é completamente informatizado e tem capacidade para armazenar cerca de 400.000 caixas. "Optamos por fazer esse investimento para que no futuro possamos aumentar o parque industrial. E procuramos sempre atualizar todo o sistema de informática

com novos softwares para que possamos ter mais agilidade, evitando, assim, possíveis atrasos nas entregas", complementa.

A Piraquê produz cerca de 9.000 toneladas por mês, emprega aproximadamente 4.000 funcionários e tem uma extensa gama de produtos conhecidos e presentes em grande parte dos lares brasileiros. No total são mais de 60.000 pontos-de-venda só no Estado do Rio de Janeiro, sendo que a empresa, com sua frota de 150 caminhões, também atua em São Paulo, SP, Vitória, ES, Belo Horizonte, MG, e Salvador, BA.

De acordo com Colombo, a logística da empresa está presente de forma marcante em todo o processo, desde a entrada da matéria-prima até a distribuição dos produtos nos pontos-de-venda. "O que realmente viabiliza toda a nossa logística é

o fato de termos uma frota própria. Não dependemos de terceiros para que a mercadoria chegue até o varejo. Temos total controle das entregas e, por isso, cumprimos os prazos acordados", comemora.

O processo de produção é informatizado em todas as etapas: a partir das masseiras, fornos, conversão e embalagens, os produtos acabados e acondicionados em caixas de papelão saem diretamente do prédio da fábrica e são encaminhados para a área de estocagem, passando por leitores óticos para permitir controle pleno dos inventários. Em seguida, de acordo com a operação de vendas, os pedidos, uma vez processados eletronicamente, têm suas notas fiscais emitidas, dando origem aos mapas de carregamento em itinerários geográficos inteligentes.

Feito isso, o passo seguinte é chegar aos canais de distribuição.

É interessante destacar que a empresa não precisa lidar com picos e aumentos esporádicos de demanda, já que no mercado de biscoitos as vendas são constantes, segundo Colombo. Ele conta que antes do Natal há uma produção mais intensa devido às férias coletivas que são concedidas aos colaboradores da Piraquê. "Creio que a empresa tenha um aumento entre 10% e 15% no segundo semestre, já que muitos consumidores liquidaram dívidas como IPTU, IPVA, material escolar, etc. e acabam comprando mais itens no varejo. Isso reflete positivamente no nosso segmento", acrescenta.

Dessa forma, o diretor da filial de São Paulo da companhia afirma que, apesar de qualquer empresa enfrentar dificuldades em sua atuação, a Piraquê procura trabalhar muito para minimizar os erros que acontecem no dia a dia, que, de acordo com ele, não são erros que comprometam a produção ou a logística da empresa. "Como já temos uma tradição no mercado carioca, temos mais facilidades para entregar os produtos em locais de difícil acesso, o que também é um diferencial, considerando que muitas empresas não têm essa possibilidade", finaliza, fazendo referência a um dos entraves mais ressaltados por grande parte dos empresários brasileiros: a dificuldade de acesso a determinadas áreas, por falta de condições em algumas vias do país. ●

Dinheiro não dá em árvore

Preserve seu parque de paletes

O desvio de paletes PBR custa muito caro para o bolso das empresas e alimenta o mercado perigoso dos paletes usados

**Paleta PBR Usado
Abra o Olho**



**Não pague novamente
pelo que já é seu.**

Os **03** maiores perigos em comprar paletes usados:

1 - Comprar paletes impróprios para o uso

Você sabe como e onde são armazenados os paletes PBR usados? Quais produtos ele já acondicionou? Um exemplo que ilustra bem esse perigo é o de uma indústria de alimentos que na impossibilidade de rastrear a origem desses paletes usados, pode estar acondicionando seus produtos em paletes que foram expostos a produtos químicos ou mesmo podem estar infectados por insetos, cupins, etc.

2 - Pagar novamente pelo que já é seu

Muitas vezes a dificuldade de controle na entrada e saída de paletes PBR nos centros de distribuição e depósitos, favorece o desvio e a subtração de forma ilegal de paletes, paletes estes que acabam abastecendo o mercado de paletes usados, que muitas vezes não se preocupam com o armazenamento correto desses paletes e muito menos com sua procedência.

3 - Fortalecer a cadeia do desvio de paletes

Optar pela compra de paletes usados sem procedência, apenas fortalece a cadeia de desvio de paletes, resultando em prejuízos para as empresas e toda cadeia logística.



**EXEMPLO DO ARMAZENAMENTO
DE PALETES USADOS**



ABRAPAL

Associação Brasileira dos Fabricantes de Paletes - PBR

PBR com procedência, a melhor opção!

+ Informações

+ 55 (11) 3255 8566

contato@abrapal.org

www.abrapal.org

Beraca

Medidas logísticas no transporte de produtos químicos priorizam a preservação do meio ambiente

Medidas para diminuir a emissão de poluentes por meio da quantidade de quilômetros rodados, tais como planejamento, adequação de caminhões, aproveitamento da capacidade máxima dos veículos e roteirização de viagens, são constantes na atuação da Beraca (Fone: 11 2643.5000), uma das maiores distribuidoras de cloro da América Latina, entre outros produtos químicos.

De acordo com a coordenadora nacional de logística, Michele Lopes, a companhia adota políticas que asseguram a prática de distribuição de produtos químicos de forma correta em relação à saúde, segurança e ao meio ambiente. "Temos consciência da importância da logística em nossa atuação. Para nós, ela vai além de redução de custo, aumento de segurança e agilidade. Nossa logística leva em conta, também, o impacto ambiental, sendo um valor imprescindível no âmbito sustentável", garante.

Ela ressalta que, além das medidas já citadas, a empresa exige que seus parceiros renovem suas frotas periodicamente e optem por veículos mais eficientes e que emitam menos carbono. E por falar em parceiros, a logística de compra e distribuição na Beraca é totalmente terceirizada. Em razão das particularidades de cada negócio, a companhia forma parcerias de acordo com cada segmento, adaptando suas necessidades específicas, que são diferenciadas, já que também atua nos mercados de tratamento de água, cosméticos, nutrição animal e indústria de alimentos e bebidas.

A especialização dos parceiros é ainda mais exigida no segmento de tratamento de água, no qual o cloro liquefeito, substância



Quatro unidades da empresa trabalham com produtos químicos perigosos, o que exige colaboradores muito bem preparados, tanto para o manuseio quanto para a movimentação

química corrosiva e tóxica, é o principal produto. Nesse caso, a Beraca só faz parcerias com transportadoras voltadas para o segmento químico e que possuem o certificado SASSMAQ – Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade, que visa a reduzir os riscos envolvidos nas operações de transportes. "Independente do segmento de atuação, as transportadoras passam por avaliações periodicamente e todas as documentações exigidas por lei são vistoriadas e regularizadas/atualizadas", acrescenta Michele.

A direção da Beraca, que recebeu a certificação Prodir – Processo de Distribuição Responsável em 2005, considera um desafio constante garantir a segurança na entrega de produtos químicos para 23 estados brasileiros, por conta da diversidade das malhas rodoviária, fluvial e aérea, o que exige um planejamento específico para cada região do país. "Para que o produto

chegue até a Beraca ou aos nossos clientes no prazo certo e sem riscos de acidentes, é imprescindível que as equipes (interna e externa) sejam treinadas e qualificadas, para estarem preparadas e atentas", explica.

Desta forma – conta Michele – desde o início do atendimento aos clientes, da logística interna até o comprometimento da logística externa, é necessário trabalhar prevendo o curso natural do processo, que envolve o tempo de entrega mais o tempo de insegurança nas estradas, a obrigatoriedade do descanso do motorista para que ele esteja com a saúde e os reflexos em dia, as adversidades da natureza, como chuva, seca, maré alta ou baixa, e buracos, dentre outros aspectos a serem considerados.

A coordenadora nacional de logística destaca, ainda, que como a Beraca segue as legislações corretamente, há um custo e uma disposição reforçada da equipe por esta responsabilidade. Ela diz

que em muitas regiões, por falta de estrutura, a empresa se depara com algumas dificuldades para seguir as leis, mas não deixa de colocá-las em prática. Por isso, procura os parceiros ideais para execução das operações, adequando-os de acordo com sua realidade.

A logística interna, por sua vez, fica a cargo dos próprios funcionários da Beraca. Das seis unidades que a empresa possui, quatro trabalham com produtos químicos perigosos, o que exige colaboradores muito bem preparados, tanto para o manuseio quanto para a movimentação interna. Além disso, a certificação Prodir garante que a empresa rastreie toda a movimentação interna e externa do produto e trabalhe de um modo específico na logística de distribuição, usando, para isso, carros adequados com plataformas que oferecem, por exemplo, mais segurança no carregamento e descarregamento.

Do ponto de vista de Michele, a responsabilidade da logística em todas as suas ações é um diferencial que resulta em grandes benefícios para o meio ambiente, para a sociedade e para a própria empresa, uma vez que isso traz satisfação aos clientes. "Todas as atividades logísticas trabalhadas de forma responsável ajudam a reiterar a posição de responsabilidade ambiental da empresa e fazem com que a Beraca cumpra o 'Caring for Climate', documento assinado em 2007, em Genebra, na Suíça, no qual os signatários se comprometem a promover soluções para as mudanças climáticas, buscando maior eficiência no uso de energia e redução na emissão de carbono nas atividades industriais. ●

Linde, garantia de qualidade.

Linde Material Handling

Linde

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

Linde Material Handling

A Linde tem o equipamento do tamanho que você precisa.

A melhor opção com o menor preço.



Paleteira/Empilhadeira Elétrica

L14/L16

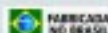
Capacidade de carga
1,4 - 1,6 toneladas
Elevação: 5466mm



T20

Paleteira Elétrica

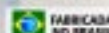
Capacidade de carga
2,0 toneladas



Empilhadeira Elétrica

R17/R20

Capacidade de carga
1,7 - 2,0 toneladas
Elevação: 11525mm



Empilhadeira GLP / Diesel

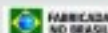
H25

Capacidade de carga
2,5 toneladas

Empilhadeira GLP / Diesel

H20

Capacidade de carga
2,0 toneladas



Consulte-nos, vendas através:



FINAME
Financiamento de Máquinas e Equipamentos

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

Solicite a visita de um de nossos representantes:

AM/Manaus - Rollis: (92) 3624-2531
BA/Camaçari - All Parts: (71) 3082-1148
CE/Fortaleza - Vertical: (85) 3295-4755/1174
ES/Serra - Empilhavix: (27) 3318-1776
GO/Goiania - 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) 3246-3113
Portomaq: (13) 3273-2278
Cam System: (19) 3849-7606
SP/Capital - Linde Empilhadeiras: (11) 3604-4755
E-Lift: (11) 3685-1999
Movitrade: (11) 3628-9535
Tractus Empilhadeiras: (11) 5625-1450

Linde Empilhadeiras

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

Multimodal**Transporte ferroviário**

Tecnologia chega aos trilhos

Aplicadas em locomotivas, vagões e trilhos, as tecnologias oferecem segurança, maior desempenho e diminuem custos, tornando o transporte ferroviário de cargas cada vez mais competitivo.

Não tem como negar que a tecnologia é um diferencial de peso na escolha de serviços e produtos. Não seria diferente no segmento ferroviário. Computador de bordo, sistemas que garantem segurança, controle dos processos e durabilidade são alguns exemplos.

As principais inovações introduzidas desde o concessionamento, segundo Gerson Toller-Gomes, diretor da Feira e Seminário Negócios nos Trilhos (Fone: 11 3884.6003), foram o dispositivo de cauda, que permite ao maquinista controlar a integridade do trem; o Locotrol, que possibilita o uso de tração combinada (várias locomotivas distribuídas ao longo do trem); o computador de bordo, que aumenta a segurança; e as locomotivas de corrente alternada (CA), mais eficientes do que as de corrente contínua (CC).

Para falar das novidades no setor ferroviário, a revista *Logweb* entrevistou empresas desenvolvedoras de tecnologias e fabricantes de locomotivas e de vagões.



O Locotrol, da GE, distribui a capacidade de tração da locomotiva, diminuindo o esforço necessário para tracionar o trem



O projeto da AmstedMaxion permite alterações nas funcionalidades da locomotiva, bem como agregar mais dispositivos de controle

Locomotivas

Há dois grandes tipos de tecnologias aplicadas em locomotivas: motores de CC – Corrente Contínua e de CA – Corrente Alternada, sendo esta última mais avançada, oferecendo controle individual do eixo sem perder a velocidade, garantem Rogério Guimaraens Mendonça, diretor comercial, e Marc Flammia, diretor de produtos, ambos da GE Transportation (Fone: 31 2103.5333), fabricante de locomotivas diesel-elétricas e equipamentos de tração. Eles explicam que a função da CA é converter para mecânica a energia elétrica produzida pelo gerador de tração, fazendo a locomotiva se movimentar. “A vantagem é muito grande, pois os motores CA aumentam em até 50% a tração por locomotiva, além de serem muito confiáveis”. No entanto, os profissionais

salientam que alguns tipos de cargas exigem equipamentos desenvolvidos com motores de CC.

Os destaques em tecnologias desenvolvidas pela empresa são o Locotrol, equipamento que distribui a capacidade de tração da locomotiva, diminuindo o esforço necessário para tracionar o trem. Por distribuir a força, possibilita o aumento do número de vagões. Em uma comparação com o modal rodoviário, Flammia e Mendonça contam que uma locomotiva traciona 110 vagões de 130 toneladas cada um, o que equivale a 290 caminhões de 50 toneladas cada.

Outro destaque da GE Transportation é o AESS – Automatic Engine Start Stop, acessório que liga e desliga o motor quando a locomotiva está parada, o que economiza entre 1 e 3% de combustível, principal gasto. Por exemplo, na carga ou descarga, a locomotiva precisa

ficar parada por longo tempo, consumindo energia. Com o AESS, ela fica em ponto morto, só funcionando o que é de fato necessário para ligá-la rapidamente na partida. “Do tempo total que a locomotiva fica ligada, de 30 a 50% ela não está em movimento, mas sim esperando passagens em cruzamento ou carregando”, contam.

Já as tecnologias embarcadas pela AmstedMaxion (Fone: 19 2118.2300) na fabricação de locomotivas são: motor diesel com menor emissão de poluentes e menor consumo de combustível; compressor de ar isento de óleo; sistema de freio eletrônico; sistema de controle de potência da locomotiva microprocessado; controle de aderência e patinagem; e monitoração da locomotiva por controle remoto. “O projeto da empresa permite que os compradores possam solicitar alterações nas funcionalidades da locomotiva, bem como agregar mais dispositivos de controle, conforme suas necessidades operacionais”, explica o engenheiro Oberlam Moreira Calçada, diretor técnico da companhia.

Para ele, a tecnologia mais incorporada às locomotivas é a de microprocessamento. “Além do controle da condição operacional, podemos ter todos os registros da performance da locomotiva, não só da condição operacional, como também dos registros de falhas e da própria operação do maquinista”, destaca.

Para operar no Brasil, as locomotivas são fabricadas de maneira específica, mas se beneficiam de quase todos os

avanços tecnológicos disponíveis, explicam Flammia e Mendonça, da GE Transportation. O perfil do país é diferente, devido à restrição dos espaços, existência de túneis e pontes, entre outros. "As ferrovias brasileiras têm um nível de exigência e custo que se comparam aos das grandes ferrovias do mundo devido à capacidade de investimento e à logística de desenvolvimento das ferrovias no país", expõem.

De acordo com os profissionais, a necessidade da incorporação de tecnologias nas locomotivas é uma tendência mundial de eficiência, porque os clientes buscam redução de custos, principalmente com combustível. "O modal ferroviário está sendo incorporado ao plano de negócios das empresas. Esta é uma tendência geral de todas as operações", dizem.

Já para Calçada, da AmstedMaxion, além de tendência mundial, o uso de

tecnologias também é exigência dos clientes. "Hoje, a preocupação com o meio ambiente faz com que o foco principal esteja na redução do consumo de diesel e da emissão de poluentes, aliada às necessidades dos clientes que exigem cada vez mais uma performance operacional com maior índice de disponibilidade e confiabilidade da locomotiva", declara.

Vagões

No caso dos vagões, as tecnologias mais incorporadas estão ligadas à maior durabilidade do material rodante, aumento de capacidade bruta de carga, redução de tara e de custos operacionais. É o que conta Celso Santa Catarina, diretor industrial e de tecnologia da Randon (Fone: 54 3209.2187).

Nesse sentido, a empresa desenvolveu recentemente um



Catarina, da Randon:
os vagões brasileiros possuem uma similaridade construtiva com os de outros países

sistema de descarga rápida para vagões Hopper que reduz em média 60% o tempo de descarga, gerando grandes ganhos operacionais aos usuários ferroviários. No aspecto de ganho de carga

líquida, a fabricante de implementos desenvolveu novos projetos de vagões com o uso de materiais alternativos – chapas de alta resistência – que proporcionaram ganhos líquidos de carga de até 14% em relação aos produtos convencionais, garante o profissional.

Catarina diz que os vagões brasileiros possuem uma similaridade construtiva com os de outros países, principalmente aqueles que se balizam por normas norte-americanas, como é o caso do Brasil. "Entretanto, algumas tecnologias específicas aplicadas em sistemas de freio, mecanismos operacionais e vagões de aplicações específicas são exclusividades brasileiras."

Segundo o diretor industrial e de tecnologia da Randon, as ferrovias e os operadores ferroviários brasileiros possuem um excelente corpo técnico e um grande know-how no desenvolvimento de soluções de transporte

SELO DE CERTIFICAÇÃO CERTIFICADO



FUNDACÃO VARGEM

NBR ISO 9001:2008

Armazenagem com otimização de espaço e seletividade de itens



Compre pelo Cartão BNDES
em até **48X** com **0,97% a.m.**

MPA • PortaBag • LongPallet • PalletAço • LongBox • LongStar • PortaPallet • FlowRack • Drive-in/thru • PushBack • Autoportante

Possuímos um amplo portfólio de Racks e Estruturas Fixas para a verticalização de estoques dos mais variados itens.

Oferecemos em cada projeto o melhor custo benefício, atendendo sempre as necessidades de armazenagem específicas.



www.longa.com.br
(15) 3262.8100 • Porto Feliz/SP



A medida certa para sua armazenagem

Multimodal

ferroviário. Assim, grande parte das tecnológicas são desenvolvidas para atender a essa expectativa. Algumas vezes esse desenvolvimento é realizado de forma conjunta.

Ele ressalta que na área ferroviária existem grandes centros de desenvolvimento de tecnologia, principalmente nos EUA e Europa, que acabam disseminando os conceitos tecnológicos aplicados em muitas nações. Várias dessas tecnologias são implantadas no Brasil.

Tecnologias

A seguir, três empresas que oferecem tecnologia para o setor ferroviário apresentam seus destaques.

C+ Tecnologia

A C+ Tecnologia (Fone: 11 2168.6561) atua no segmento ferroviário com tecnologias de lubrificação de frisos de rodas. As tecnologias desenvolvidas, segundo Robert H. Bernhard, gerente técnico da empresa, proporcionam ganhos operacionais através da redução do desgaste de rodas, trilhos e consumo de combustível/energia e redução de descarrilamentos. Ele anuncia que a C+ Tecnologia está investindo no desenvolvimento de outras aplicações de lubrificação, como, por exemplo, para pantógrafos e também para topo de trilho.



Bernhard, da C+ Tecnologia: o desenvolvimento de novas tecnologias permite superar as perdas ocorridas com a crise econômica



O TracGlide®, da Timken, é sistema de gerenciamento de atrito roda-trilho que funciona aplicando sobre os trilhos um composto ecológico que, ao mesmo tempo em que modifica o atrito, aumenta a aderência do trem

RDA Technology

O principal foco da RDA Technology (Fone: 11 2173.4343) é o desenvolvimento e o fornecimento de sistemas que proporcionam informações audiovisuais em estações e embarcados em trens ou metrô. "Ou seja, a possibilidade de comunicação com os usuários de forma precisa, automática ou manual e, em caso de emergência, entre estes e o operador, com qualidade sonora e visual", descreve Marcelo Stolai, diretor de marketing e negócios da empresa.

A RDA Technology também desenvolve sistemas para trens de carga, tanto para anunciadores emergenciais quanto sensores e alarmes que alertam sobre descarrilamento. Stolai salienta que todos os projetos seguem normas internacionais específicas (EN-50155) para o setor metroferroviário.

Timken

A Timken (Fone: 11 5187.9200) desenvolveu o conceito do rolamento ferroviário do tipo cartucho, o AP, em 1954, que hoje tem uma utilização padronizada nas aplicações ferroviária em geral

em todo mundo. O aperfeiçoamento é o AP-2. "O rolamento é um dos componentes fundamentais na segurança operacional ferroviária, sua quebra sempre causa acidente", descreve Mauro Nogueira, gerente da Unidade Ferroviária, Marketing e Novos Negócios para América do Sul.

Ele diz que o gerenciamento do atrito é um fator fundamental na segurança da operação e um campo importante para redução de custos.

A empresa também fabrica o aço utilizado na manufatura de seus rolamentos, além de oferecer o retentor de alto desempenho HDL, que apresenta características de baixo torque de atrito, contribuindo para o menor consumo de combustível. "Disponibiliza, ainda, graxa especial para aplicação em rolamentos tipo cartucho, a Timken Premium Grease, de alto desempenho e grande capacidade de resistência a altas cargas", expõe o profissional.

Os produtos Timken estão presentes em todas as aplicações ferroviárias, desde o transporte de minérios, o heavy haul, até passageiros (incluindo metrô e os modelos de alta velocidade), além dos tramway, que são a concepção moderna dos antigos bondes urbanos.

Entre os produtos oferecidos pela empresa, também está o TracGlide®, sistema de gerenciamento de atrito roda-trilho, que funciona aplicando sobre os trilhos um composto ecológicamente correto que, ao mesmo tempo em que modifica o atrito, aumenta a aderência do trem. Nogueira explica que o uso do sistema reduz as forças laterais nos trilhos, diminuindo o desgaste das rodas e da via férrea. O TracGlide® opera a bordo da locomotiva e se dissipa logo após a passagem do trem.

Outro produto também recém-apresentado ao mercado é o Eco Turn™, retentor que elimina todo o torque no próprio retentor. Com isso, há redução de torque sobre o rolamento, diminuindo o consumo de combustível e o volume de emissões de gases poluentes. Ele também baixa a temperatura operacional dos rolamentos. "O uso conjunto desses dois produtos pode representar economia de combustível. Em trem de 100 vagões, por exemplo, que trafegue 161 mil quilômetros por ano, a utilização do TracGlide® e do Eco Turn™ pode representar anualmente uma redução no consumo de combustível de 208 mil litros e evitar a emissão de até 12 toneladas de gases poluentes", diz.

Como a crise afetou o segmento

O período de crise econômica está passando, mas deixou suas marcas. No setor ferroviário, Toller-Gomes, da Feira e Seminário Negócios nos Trilhos, diz que o impacto foi forte, dada a concentração do transporte ferroviário num número reduzido de grãos para exportação, principalmente minério de ferro, que sofreram forte queda na demanda externa. "Gradualmente as exportações vão retomando, mas estamos ainda longe da plena recuperação", diz.

Segundo ele, este ano, os programas de investimento foram quase todos retardados em função da crise. Ainda assim, a Vale continuou investindo no prolongamento da EF Norte Sul em direção a Palmas e a ALL deu início ao prolongamento da Ferronorte em direção a Rondonópolis.

"Apesar da maior parte dos investimentos deste setor vir do governo e já haver uma verba disponibilizada para isso, sentimos que a crise é muito forte lá fora, o que acaba afetando o fluxo de caixa de algumas empresas daqui — principalmente as que exportam — e retardando momentaneamente alguns investimentos, que acabarão por serem feitos, como por exemplo, para atender a Copa de 2014 e a Olimpíada de 2016", expõe, por sua vez, Stolai, da RDA Technology.

Nogueira, da Timken, diz que a crise mundial afetou o segmento ferroviário especialmente por causa da grande dependência existente do transporte de commodities ligado aos negócios de exportação. Isso porque houve paralisação do setor industrial que produzia para os mercados externos e escoava sua produção por estrada de ferro. "Mas alguns sinais de recuperação já aparecem no horizonte. Ainda é cedo para desenhar um painel futuro sustentável, mas estamos confiantes, especialmente em razão de o modal estar sendo priorizado cada vez mais dentro da matriz de transporte no Brasil", diz.

Para ele, em geral, os projetos de investimentos são mais de longo prazo, mas a perspectiva é de que o Brasil está finalmente caminhando para o desenvolvimento de uma indústria ferroviária mais sólida e alinhada com a necessidade de crescimento da economia, em especial para transportes de mais longa distância.

Na análise de Celso, da Randon, mesmo com a forte retração mundial na demanda por minério de ferro, que afetou a procura por vagões ligados a este transporte, a exportação de grãos, liderada pelo complexo soja, tem trazido um

cenário altamente positivo nesse segmento. De acordo com ele, isso reduzirá a demanda por vagões em 2009 em aproximadamente 70%. "Acreditamos que essa retração é momentânea e o mercado deverá retornar seu ritmo normal já a partir de 2010, já que o transporte ferroviário ainda ocupa uma posição tímida na matriz de transporte brasileira, quando comparado a outros países de dimensões geográficas e produtos transportados semelhantes ao Brasil", complementa Celso.

De acordo com Mendonça e Flammia, da GE Transportation, a crise econômica afetou o segmento de duas formas distintas. Se, por um lado, influenciou negativamente no mercado, como no de minério de ferro, por outro trouxe novos clientes que procuraram a ferrovia em busca da redução de custos de suas operações.

Uma alternativa para contornar a crise, segundo Calçada, da AmstedMaxon, são os programas especiais de financiamento, como o lançado pelo BNDES, que trouxe uma diminuição acentuada dos custos financeiros.

Para Bernhard, da C+ Tecnologia, o desenvolvimento de novas tecnologias também permite superar as perdas ocorridas. ●

Transpaletes e Empilhadeiras

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

Consulte a nossa lista de distribuidores no site www.dematic.com.br
orcamento.br@dematic.com
Tel.: +55 (11) 2877-3632



R\$66.900,00 sem bateria
R\$ 81.900,00 com bateria e carregador

Empilhadeira Elétrica Retrátil
(CQD-20D-2000-7400)

Capacidade
2.000 Kg
Bastão
7.400 mm

PRONTA ENTREGA

Capacidade
1.500 Kg
Bastão
6.200 mm

R\$53.900,00 sem bateria
R\$ 63.900,00 com bateria e carregador

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



Multimodal**Portos Secos**

TOTVS lança sistema para recinto alfandegado

Gerenciar um Porto Seco e ter total controle sobre o fluxo de armazenagem de mercadorias e o fluxo de documentos não é tarefa das mais fáceis. Com o objetivo de unificar estes dois processos, a TOTVS (Fone: 0800 7098100) lançou recentemente o “Gestão de Recintos Alfandegados”.

Trata-se de um software que oferece as ferramentas necessárias para a prestação de serviços e administração de processos para importação e exportação e desenvolvido para atuar em recintos alfandegados já homologados pela Receita Federal.

Sendo assim, a solução precisa garantir a total rastreabilidade dos volumes movimentados, além de assegurar que toda a operação esteja de acordo com as rotinas exigidas pela RF que, a qualquer momento, pode solicitar alterações de processos, o que acaba gerando uma quantidade enorme de documentos.

O sistema foi desenvolvido com base em uma necessidade específica de um cliente da TOTVS: a Columbia (Fone: 11 3305.999), que atua com logística integrada. Com o aperfeiçoamento do produto e a constatação de que ele poderia suprir necessidades de outras empresas, a TOTVS resolveu integrá-lo ao seu portfólio, ampliando a solução para três modos de operações distintos: em unidades do interior, de fronteira e de Santos. “Ele pode ser utilizado em 12 áreas: portaria, expedição, operacional, coletor de dados, OS interna, aduaneiro, faturamento, cobrança, comissões, consulta, relatórios e transparência”, comenta Sérgio Grisa, evangelizador de Distribuição Logística – ERP da companhia.

O software possibilita às estações aduaneiras controlar



Hansen: o novo software integra-se facilmente às demais soluções de logística e back office, atendendo a todas as necessidades do setor

todas as suas operações, permitindo, assim, que entrada e saída de pessoas, veículos e cargas sejam feitas de forma mais eficiente. Além disso, é responsável pelo controle de estoque, cargas, serviços, documentos, trânsito das mercadorias, processos e caixa, entre outros. “Com esta solução, pretendemos garantir a escalabilidade para clientes que desejam incluir este serviço no portfólio, bem como atendê-los de forma eficaz, gerando informações estratégicas para este mercado”, acrescenta Gilsinei Hansen, diretor de gestão de segmentos da TOTVS.

De acordo com Grisa, os estoques nas zonas aduaneiras não têm vida longa, porque a

rotatividade nesses lugares é intensa. Por isso, é essencial que o gerenciamento seja muito ágil e não apresente falhas. “O sistema de armazenagem de recinto alfandegado garante a agilidade e a organização necessárias. É muito importante que as mercadorias sejam armazenadas de acordo com as suas restrições”, explica, fazendo referência ao quesito organização.

Dentre os principais benefícios proporcionados por este software estão: conformidade ao Ato Declaratório da RF, controle de entradas de cargas para importação/exportação e desembaraço, controle de processos e desembaraço conforme regime aduaneiro, gerenciamento das operações por meio de OS, comunicação de processos aos órgãos anuentes e faturamento dos serviços prestados. “Ele integra-se facilmente às demais soluções de logística e back office, atendendo a todas as necessidades do setor”, complementa Hansen.

Todas as soluções desenvolvidas pela companhia – e não é diferente com a Gestão de Recintos Alfandegados –, conforme explica Grisa, podem ser totalmente integradas aos ERPs e soluções de retaguarda, como RH, Financeiro, Compras, etc., constituindo uma grande vantagem para os usuários. “O nível de maturidade de TI no Brasil ainda é baixo. Dessa forma, podemos não apenas oferecer aos clientes outras soluções, como também administrar sua área de TI, o que possibilita uma queda nos custos de software e hardware”, destaca. ●

Notícias Rápidas



Rápido 900 completa 50 anos

A Rápido 900 (Fone: 11 2632.0900) comemorou, em 16 de outubro último, 50 anos e, para celebrar a data, desenvolveu um selo comemorativo com o slogan “50 anos – Transportando com Qualidade, Segurança e Tecnologia” para ser aplicado em toda a sua frota, nos uniformes dos motoristas, em sua sinalização externa e interna, nos anúncios, cartões de visita, site e na assinatura de e-mails, entre outras peças. Ao comemorar seu aniversário, a transportadora também anuncia a compra de uma área de 60.000 m² que vai abrigar sua nova sede, localizada em Guarulhos, SP. Recentemente, também ampliou sua filial de Vitória, ES – são 20 filiais situadas em várias regiões do país, o que permite a operação em toda a região Sudeste e Nordeste e nos Estados de Goiás, Distrito Federal, Tocantins e Rio Grande do Sul. A Rápido 900 trabalha especialmente com grandes volumes de carga, atuando para a indústria do segmento químico, de higiene e limpeza, alimentício e de autopeças, desenvolvendo atividades como transporte rodoviário de carga, logística, armazenagem, distribuição, movimentação, embalagem, manuseio, cross-docking, expedição, emissão de NF, controle de estoque e logística in-house.

Segurança

AMP Consultoria fornece solução para frotas

Para que as empresas de transporte possam armazenar as informações relacionadas aos seus veículos e o histórico dos condutores em um banco de dados com acesso on-line, tendo, assim, dados e informações para subsidiar as tomadas de decisões, a AMP Consultoria (Fone: 19 3707.1512), que pesquisa, desenvolve e vende serviços voltados à segurança no trânsito, desenvolveu o GVC – Gerenciamento de Veículos e Condutores.

A empresa defende a ideia de que para os resultados aparecerem, as companhias que têm frota precisam mudar o foco do veículo para o condutor. "Temos insistido bastante nisso. Um condutor bem treinado, preparado e monitorado vai, com absoluta certeza, zelar pela manutenção e preservação de seu veículo. E é isso que gerará redução de custos, além, é claro, dos ganhos em produtividade", assegura o diretor da AMP, Marcos Oriqui.

Ele conta que o GVC, que demandou três anos de pesquisas e desenvolvimento, oferece aos gestores e responsáveis pela área de transporte das companhias, relatórios atualizados que permitem uma visualização real, imediata e contínua da situação. "O grande benefício desta ferramenta é a facilidade de acesso via internet a um banco de dados bastante amigável, que permite inserir ou consultar dados relacionados às ocorrências com veículos da empresa e com seus respectivos condutores, como manutenções preventivas e corretivas, multas, acidentes e suas causas, regiões com maior risco, aviso de vencimento e pontos na Carteira Nacional de Habilitação, valores desembolsados com multas, infratores reincidentes, etc.", detalha.

Na visão de Oriqui, o acesso rápido a informações atualizadas e confiáveis é uma necessidade cada vez maior para as tomadas de decisões. Ele diz que a AMP decidiu investir neste sistema ao verificar, junto a clientes de grande porte, a necessidade que eles tinham de dispor de um sistema ou software com foco não apenas em controle de custos, mas, principalmente, no controle de riscos.

O GVC foi desenvolvido tendo como foco veículos leves e utilitários, mas sua



Oriqui (primeiro à direita) ministra treinamento para usuários da solução da AMP

configuração permite ajustes para trabalhar com veículos de grande porte, caso sejam identificados potencial e demanda para isso. Os usuários potenciais do sistema são empresas de médio e grande porte que dispõem de frotas com mais de 50 veículos, já que nesses casos o consumo de horas destinadas ao gerenciamento e manutenção é grande. "Em dois anos, com este gerenciamento de informações, o usuário consegue uma redução de até 50% nos custos operacionais, se junto houver uma política de treinamento dos condutores, na qual o motorista receba uma reciclagem na forma de conduzir, aprendendo a lidar com situações de riscos típicas do seu dia a dia", afirma Oriqui.

Para finalizar, ele informa que recentemente a implantação do GVC em um grande cliente da AMP completou um ano, e comemora o fato de que agora esta empresa tem todas as ocorrências armazenadas, organizadas e à disposição para consulta, como subsídio para tomada de decisões em relação à frota e aos condutores. "É exatamente este estágio de maturidade do GVC que nos permite explorá-lo comercialmente em maior escala neste momento", encerra. ●



A primeira feira do setor em um dos mais importantes Pólos Logísticos do país!

The first show of the sector in one of the most important Logistics centers in the country!

Números e Expectativas.

- 90 expositores
- 3 dias de feira
- 15 mil visitantes
- Palestras, congressos, networking e rodada de negócios

Sua empresa não pode ficar de fora.

Your company must not left out.

Preços e Condições imperdíveis!

Reserve sua área...

Contato:

11 4526.2637

www.feiradelogistica.com

Multimodal**Cabotagem**

Aliança faz análise de sua atuação na cabotagem brasileira

Neste ano, o serviço de cabotagem da Aliança Navegação e Logística (Fone: 11 5185.5600), pertencente ao armador alemão Hamburg Süd, completa 10 anos no Brasil. Por conta disso, a empresa faz um balanço da primeira década de atuação no transporte costeiro e aproveita para arriscar algumas projeções para o setor nos próximos anos.

As operações de cabotagem da Aliança no Brasil tiveram início em 1999, ano que ficou marcado pela retomada dos investimentos no setor. Segundo o diretor-superintendente da companhia, Julian Thomas, até a década de 1960 a cabotagem era o principal meio de transporte de cargas no país. No entanto, naquele período, o governo federal passou a direcionar grande parte dos recursos destinados à área de transportes para as rodovias, deixando a cabotagem e outros modais caírem no ostracismo.

Nas décadas seguintes, problemas como a inflação e a falta de investimentos na



Atualmente, as operações de cabotagem da Aliança oferecem uma capacidade de transporte semanal de 20.000 TEUs e mais de 90 escalas mensais nos principais portos brasileiros

infraestrutura dos portos brasileiros fizeram com que o modal rodoviário ganhasse cada vez mais força, em detrimento da cabotagem que, pela falta de condições nos portos, perdeu credibilidade junto aos usuários.

Por volta de 1999, contudo, com a estabilização da moeda brasileira e a queda da inflação, a cabotagem voltou a ganhar espaço, principalmente por conta da onda de privatização dos portos. Foi aí que a Aliança decidiu apostar neste modal. Porém, com tantos anos em baixa, a credibilidade do serviço foi perdida, demandando investimentos pesados.

Na ocasião, a empresa iniciou um serviço com frequência semanal entre os portos de Rio Grande, Santos, Salvador, Suape, Fortaleza e Manaus. O retorno dos altos investimentos não foi imediato e os primeiros quatro anos de serviço foram de prejuízo, mas renderam bons frutos mais tarde.

“Ganhamos a confiança de diversos setores, entre eles o arroz, de eletroeletrônicos, duas rodas, higiene e limpeza, que passaram a dedicar parte do escoamento das cargas por cabotagem”, comenta Thomas.

Atualmente, as operações de cabotagem da Aliança, por meio de 10 navios (no início era apenas um navio), oferecem uma capacidade de transporte semanal de 20.000 TEUs e mais de 90 escalas mensais nos principais portos brasileiros, números que, para a companhia, demonstram que o transporte costeiro está recuperando o seu espaço no mercado.

Ainda assim, segundo Thomas, a cabotagem brasileira, hoje, tem somente 15% do seu potencial explorado, tendo como base cargas que são movimentadas por mais de 1.000 km e em uma distância de 150 km do litoral. Uma das justificativas apontadas por ele é a falta de

conhecimento das empresas brasileiras no que diz respeito a este modal e suas vantagens. “O custo da cabotagem é cerca de 15% inferior ao do modal rodoviário”, destaca.

O diretor de operações da Aliança, José Balau, explica que para concorrer com o transporte rodoviário, a cabotagem precisa oferecer um serviço confiável, com frequência semanal e curto tempo de trânsito. Por isso, é necessário que nos arredores das zonas portuárias sejam construídos complexos logísticos que facilitem a intermodalidade, por meio de ferrovias, rodovias e até mesmo hidrovias.

Neste sentido, Thomas destaca que é necessário que mais investimentos sejam destinados à infraestrutura dos portos e das vias de acesso em regiões portuárias brasileiras. “É preciso que haja investimentos já em curto prazo, pois falta capacidade nos



Thomas: “o custo da cabotagem é cerca de 15% inferior ao do modal rodoviário”

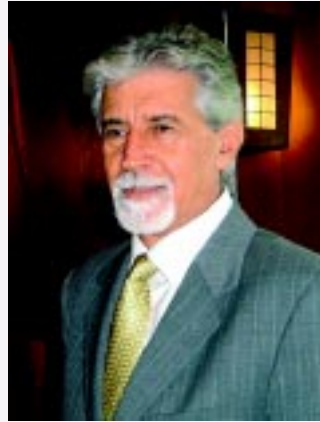
terminais portuários", alerta, lembrando que o volume movimentado pela cabotagem vinha crescendo antes da crise econômica e, a partir de 2010, deverá crescer novamente.

O diretor-superintendente aponta que a SEP – Secretaria Especial dos Portos tem trabalhado para melhorar a situação e diz que está vendo mudanças no que diz respeito ao Plano Nacional de Dragagem. Entretanto, ressalta que é preciso ainda ocorrer uma melhora com relação à concessão para a construção de novos portos. "Além disso, é necessário que o governo resolva a questão do combustível na cabotagem. O PIS/ Cofins já foi eliminado, mas o ICMS ainda incide na compra do combustível para o transporte costeiro, o que não ocorre com o transporte marítimo internacional e nem no rodoviário. Isso já seria um grande alívio, sobretudo em tempos em que o preço do bunker está alto e torna um fator que onera o custo", acrescenta.

Investimentos e projeções

A Aliança é uma das investidoras na construção do Porto de Itapoá, em Santa Catarina, que deverá estar em funcionamento no final do próximo ano. A empresa projeta que, em sua primeira fase, o novo porto deverá movimentar mais de 300.000 contêineres por ano, incluindo cargas de longo curso. "Com o início das operações, planejamos criar, junto ao traçado ferroviário, terminais remotos em Joinville e São Francisco do Sul, proporcionando um sistema de conexão hidroviária com o polo industrial da região e com a ferrovia operada pela ALL", conta Balau.

O diretor de operações comemora que o Porto de Itapoá oferecerá ao mercado um novo conceito global de complexo portuário. Ele comenta que o terminal marítimo será suportado por uma retroárea de,



Balau: "a cabotagem não é apenas um transporte marítimo, mas uma solução multimodal"

aproximadamente, 12 milhões de metros quadrados para instalação de indústrias e serviços, criando uma sinergia com a logística e favorecendo o desenvolvimento regional com acessos, berços e pátios compatíveis com o crescimento

da demanda, oferecendo custos competitivos à região.

Para Balau, a cabotagem não é apenas um transporte marítimo, mas uma solução multimodal. Um exemplo disso é que, no Brasil, a Aliança tem consolidado parcerias com operadores logísticos e empresas de transporte para oferecer, também, o transporte porta a porta, agregando a multimodalidade ao serviço de cabotagem.

Por fim, Thomas revela que a empresa está desenvolvendo projetos para cargas fracionadas e voltando a atenção não apenas para as grandes empresas, mas, também, para as pequenas e médias. Segundo ele, existe muita potencialidade a ser explorada e com a recuperação da economia, a Aliança retomará o rumo do crescimento. Desta forma, a cabotagem aumentará ainda mais a participação na matriz de transporte do Brasil. ●

Enquanto as mercadorias vão de um lado para outro, o crescimento da sua empresa tem um destino só: Logística 2010.

A terceira edição da Logística 2010 é o ambiente ideal para apresentar produtos e serviços, gerar negócios, ativar relacionamentos e interagir diretamente com o segmento logístico. Uma oportunidade única que levará os negócios de sua empresa ao foco certo, para um público altamente qualificado.

Venha expor na Logística 2010, o melhor destino para sua empresa crescer no sul do país. Para saber mais, informe-se pelo site www.eurofeiras.com.br

WARR. AA1NTR-D
CROP. 2003
LOT. Nº. AA03110
TURKEY
OZETO
OZE
041

LOGISTICA 2010

08 A 11 DE JUNHO
Megacentro Wittich Freitag
Complexo Expoville - Joinville/SC
3ª FEIRA E CONGRESSO DE LOGÍSTICA E MOVIMENTAÇÃO DE CARGA

APOIO

ABEPL

ABTI

ABORPEME

Joinville

SANTA CATARINA

TUR

SENAI

SC

ORGANIZAÇÃO/REALIZAÇÃO

EURO
FEIRAS DE NEGÓCIOS

Joinville/SC

(47) 3028 0002

eurofeiras@eurofeiras.com.br

www.eurofeiras.com.br

Agenda

Dezembro 2009

Missão Técnica

Missão Técnica

Internacional de Logística

Período: 6 a 12 de dezembro
Local: Xangai – Pequim/China
Realização: ILOS - Instituto de Logística e Supply Chain
Informações:
www.ilos.com.br
reginab@ilos.com.br
Fone: (21) 3445.3000

Cursos

Gerenciamento de Compras e Suprimento

Período: 1 e 2 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: Global Connexion
Informações:
www.globalconnexion.com.br
edson.carillo@globalconnexion.com
Fone: (11) 3521.7038

Planejamento de Materiais

Período: 2 e 3 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: Elimar Consultoria
Informações:
www.elimarconsult.com.br
elimar@elimarconsult.com.br
Fone: (11) 4797.2172

Analistas e Gestores de Logística e Supply Chain

Período: 3 e 4 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: Ceteal
Informações:
www.ceteal.com
secretaria@ceteal.com
Fone: (11) 5581.7326

Gestão de Compras e Suprimentos

Período: 4 e 5 de dezembro
Local: Salvador – BA
Realização: Norte Consultoria
Informações:
www.norteconsultoria.com
contato@norteconsultoria.com
Fone: (71) 3285.1050

Introdução ao Comércio Exterior

Período: 5 e 12 de dezembro
Local: Campinas – SP
Realização: Softway
Informações:
www.softcomex.com.br
treinamento@sfw.com.br
Fone: (19) 3344.9464

Gestão de Compras e Suprimentos

Período: 7 de dezembro
Local: Vitória – ES
Realização: Ceteal
Informações:
www.ceteal.com
secretaria@ceteal.com
Fone: (11) 5581.7326

Logística – Ênfase em Automação

Período: 7 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: Interlogis – Logística & Embalagem
Informações:
www.interlogis.com.br
interlogis@interlogis.com.br
Fone: (11) 3862.5670

Transporte Marítimo de Produtos Perigosos

Período: 7 a 10 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: Concepta DG Compliance
Informações:
www.concepta.com.br
treinamento@concepta.com.br
Fone: (11) 2602.1700

Intralogística Avançada

Período: 8 e 9 de dezembro
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: 8 e 9 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: TigerLog
Informações:
www.tigerlog.com.br
beatriz@tigerlog.com.br
Fone: (11) 2694.1391

Operadores Logísticos: Contratação e Gestão de Relacionamento

Período: 8 e 9 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: ILOS – Instituto de Logística e Supply Chain
Informações:
www.ilos.com.br
capacitacao@ilos.com.br
Fone: (21) 3445.3000

Logística – Ênfase em Armazenagem

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

Logística Básica

Período: 9 de dezembro
Local: Salvador – BA
Realização: Norte Consultoria
Informações:
www.norteconsultoria.com
contato@norteconsultoria.com
Fone: (71) 3285.1050

Logística – Ênfase em Meio Ambiente

Período: 10 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: Interlogis
Informações:
www.interlogis.com.br
interlogis@interlogis.com.br
Fone: (11) 3862.5670

Introdução à Logística

Período: 10 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: Global Connexion
Informações:
www.globalconnexion.com.br
edson.carillo@globalconnexion.com
Fone: (11) 3521.7038

Logística Empresarial

Período: 10 e 11 de dezembro
Local: Rio de Janeiro – RJ
Realização: Ceteal
Informações:
www.ceteal.com
secretaria@ceteal.com
Fone: (11) 5581.7326

Gestão da Movimentação e Armazenagem de Materiais

Período: 10 e 11 de dezembro
Local: Salvador – BA
Realização: Norte Consultoria
Informações:
www.norteconsultoria.com
contato@norteconsultoria.com
Fone: (71) 3285.1050

Logística Empresarial

Período: 11 e 12 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: Aslog – Associação Brasileira de Logística
Informações:
www.aslog.org.br
william.carvalho@aslog.org.br
Fone: (11) 3668.5513

Técnicas na Utilização e Inspeção de Correntes e Cintas Sintéticas

Período: 14 a 16 de dezembro
Local: Belo Horizonte – MG
Realização: TTE – Treinamento Técnico Especializado
Informações:
www.tte.com.br
tte@tte.com.br
Fone: (31) 3224.8171

Gestão Estratégica de Armazenagem

Período: 15 e 16 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: ILOS – Instituto de Logística e Supply Chain
Informações:
www.ilos.com.br
capacitacao@ilos.com.br
Fone: (21) 3445.3000

Logística Total

Período: 16 e 17 de dezembro
Local: São Paulo – SP
Realização: Elimar Consultoria
Informações:
www.elimarconsult.com.br
elimar@elimarconsult.com.br
Fone: (11) 4797.2172



VAMOS MOVIMENTAR
CERTO



Na Revista Logweb de janeiro, o tema central é a movimentação de materiais, com destaque especial para as **empilhadeiras**.

Empilhadeiras

Como comprar ou alugar? Quem são os fabricantes, os representantes e as autorizadas? Nacionais ou importadas? Você escolhe.

Veja também

Baterias, carregadores e carrinhos. Aqui você saberá quem vende, quem aluga e quem fabrica, e principalmente sua importância.

Fique ligado

Pneu é coisa séria. Saiba como escolher, onde encontrar e quem faz. Você vai economizar muito.

**Nossos anunciantes vão mostrar tudo isso aqui.
Se você ainda não anunciou, corra que dá tempo.**

revista
Logweb

Rua dos Pinheiros, 240 - Cj. 12 - Tel.: 11 3081-2772

Contato comercial: comercial@logweb.com.br

Acesse nosso site: www.logweb.com.br



O PNEU SUPERELÁSTICO SC18 DA
CONTINENTAL FOI DESENVOLVIDO
COM AVANÇADA TECNOLOGIA PARA
OFERECER ALTA DURABILIDADE
E EXCELENTE CUSTO/BENEFÍCIO
PARA SUA EMPRESA.



A Continental oferece soluções para atender todas as necessidades no segmento industrial.

A linha de pneus industriais da Continental apresenta grande versatilidade, com aplicabilidade nas mais diversas exigências. O pneu superelástico SC18 foi projetado com avançada tecnologia e traz em sua estrutura três tipos diferentes de compostos que proporcionam elevada vida útil, robustez, resistência a impactos e segurança. Sua banda de rodagem com desenho avançado fornece ótima estabilidade, alto rendimento, conforto ao operador e grande economia. Além disso, você pode optar pelo sistema SIT (snap-in-tire), que permite uma montagem muito mais rápida e segura. A linha industrial da Continental foi desenvolvida para garantir ao usuário máxima performance em todas as situações. Comprove você também, reduza os custos e eleve a produtividade de sua empresa.



Industrial Tires

Lift Up Your Business!

www.conti.com.br

0 800 170 061

Continental 
Pneus de tecnologia alemã.