

REVISTA **Logweb**

referência em logística

| www.logweb.com.br | edição nº101 | Jul | 2010 | R\$ 12,00 |

MÍDIA OFICIAL DA
CeMAT
SOUTH
AMERICA

Guia setorial eletroeletrônicos: alto valor agregado exige maior segurança

**Transporte
rodoviário:
Mercosul x Brasil**



STILL

CeMAT
SOUTH
AMERICA

**A empilhadeira que vai movimentar o futuro.
O Lançamento é da Still
e o benefício é seu!**



Ótima visibilidade e sistema completo de luzes.



Fácil acesso à cabine, amplo espaço interno proporcionando maior conforto ao operador.



Capô com ótima abertura permitindo maior espaço para manutenção.



Alavancas hidráulicas de fácil manuseio, coluna de direção com ajuste de inclinação e painel baixo proporcionando maior produtividade.

Empilhadeira a Combustão

CLX 25

Capacidade
de carga
2,5 ton

- Rede de Serviços Autorizados em todo o Brasil;
- Máquina Dual: GLP ou Gasolina;
- Design robusto, ergonômico e atraente;
- Transmissão PowerShift;
- Custo competitivo.

Venha conhecê-la!



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

www.still.com.br
comercial@still.com.br

AM- Empilhac (REP/SA): (92) 3663-4112/
Tracionária (SA): (92) 3625-3645
BA- Movilog (REP/SA): (71) 3394-1363 /
EuroRit (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 (ANÁPOLIS)
MG- Movimenta MG (REP/SA): (31) 3495-1486 /
Termov (SA): (31) 3498-7100
MG-UBERLÂNDIA/MS/RO/AC-
Moviminas (REP/SA): (34) 3232-1410

PR- Triplex (REP/SA): (41) 3278-4968
PE/AL/PI/RN/SE- Tolentino (REP/SA): (81) 3441-5629
RJ- FFLógica (REP/SA): (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) 3356-3733
RS- Requipel (REP/SA): (51) 3337-8577 /
Empilhasul (SA): (51) 3337-0310
SC/OESTE- Requinmaq (REP/SA): (49) 3312-3000
SC- Transpotech (REP/SA): (47) 3331-4900
ES- Novamaq (REP/SA): (27) 3326-0060
SP/CAPITAL- Retrak (REP/SA): (11) 2431-6464

Gold Work (SA): (11) 2954-7472
Movélev (REP/SA): (11) 2423-4545
Logística (REP/SA): (11) 2647-7707
Bauko (REP/SA): (11) 3693-9339
SP/INTERIOR- Marcamp (REP/SA): (19) 3772-3333
SP/V. DO PARAÍBA- Movélev Vale (REP/SA): (12) 3655-1513
ARGENTINA- Alfamaq Venturi S.A.: +54 (11) 4003-5714
URUGUAY- Lincoln = 598 (2) 695-8299
CHILE- Mapspot Chile: +56 (2) 597-4330
COLOMBIA- Logiscomp - Colombia S.A.: (571) 547-3801
PERU- Logiscomp - Peru S.A.: +51 (1) 436-4444

Qualidade em movimento

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



**Redação, Publicidade,
Circulação e Administração:**

Rua dos Pinheiros, 240 - conj. 12
05422-000 - São Paulo - SP
Fone/Fax: 11 3081.2772
Nextel: 11 7714.5379 ID: 15*7582

Redação:

Nextel: 11 7714.5381 ID: 15*7949

Comercial:

Nextel: 11 7716.5330 ID: 15*28966

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 Comercial

Valeria Lima
valeria.lima@logweb.com.br

Marketing

José Luiz Nammur
jlnammur@logweb.com.br

Administração/Finanças

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

Projeto Gráfico e Diagramação

Fátima Rosa Pereira

Gerentes de Negócios

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

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

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

Editorial

Destaques são vários nesta edição

Mas, antes de apontá-los, vamos retornar à edição anterior e agradecer aos vários e-mails que recebemos felicitando-nos pela centésima edição da revista – alguns deles, a título de exemplificação, estão incluídos nesta edição, em “Palavra do leitor”.

Isto mostra que estamos no caminho certo, e que a revista já se consagrou neste segmento, atendendo aos anseios e às necessidades dos nossos leitores.

Enfatizamos que a nossa meta é melhorar a cada dia mais o nosso produto, inclusive agregando-o a outros para que possamos levar aos profissionais do setor um amplo leque de opções para basear as suas atividades diárias nos segmentos atendidos pela revista, e também mostrar suas empresas ao mercado.

*Voltando a esta edição, vamos citar, primeiramente, a matéria mais polêmica, e também inédita em termos de **Logweb**: a que trata das relações comerciais com os países do Mercosul, enfocando os problemas que os Operadores Logísticos e as transportadoras enfrentam, como os aduaneiros, a falta de integração dos sistemas e o não cumprimento dos acordos assinados, somente para citar alguns. Desabafos, sugestões e críticas são o mote desta reportagem especial.*

Ainda no caderno multimodal, destaque para o guia de eletroeletrônicos, enfocando, novamente, Operadores Logísticos e transportadores – com tabela sobre infraestrutura e serviços oferecidos –, além dos relatos de alguns embarcadores, que mostram o relacionamento com os prestadores de serviços, os problemas no transporte e na armazenagem de produtos eletrônicos e outros tópicos; Supply Chain, onde são apresentados cases de importantes corporações que vêm obtendo sucesso nesse período de pós-crise graças a algumas medidas adotadas no âmbito das cadeias de abastecimento; e hidroanel metropolitano em São Paulo, com análise de especialistas e representantes de vários setores sobre a sua viabilidade.

*Finalmente, outra matéria inédita na **Logweb**: a segurança na movimentação e armazenagem, destacando o que é oferecido em relação a empilhadeiras e sistemas de armazenagem – além dos recursos inclusos. Outras atitudes como treinamento e conscientização dos operadores são citadas.*

*Amigo leitor: aproveite mais esta edição de **Logweb** para atualizar-se, obter o conhecimento que somente uma publicação reconhecida pelo mercado e consolidada pode oferecer.*



Wanderley Gonelli Gonçalves
Editor

Sumário

Entrevista

Carlos Figueiredo comenta os desafios de assumir a diretoria da Gollog 6

Aniversário

Elba completa 50 anos e comemora capitalização pelo fundo JBVC I 8

Empilhadeiras e sistemas de armazenagem
Segurança na movimentação e armazenagem: o que as empresas oferecem 10

Produtos químicos e óleos

Vopak Brasil amplia capacidade de armazenagem em Santos e Aratu 16

NEGÓCIO FECHADO 18

Multimodal

Guia setorial

Eletroeletrônicos: alto valor agregado exige maior segurança 28

Supply Chain

Cadeias de suprimentos têm papel fundamental na retomada de projetos pós-crise 42

Navegação

Hidroanel: Estudo de pré-viabilidade deverá ser entregue ainda neste ano 46

Cargas superpesadas

Megatranz projeta crescimento, mas aponta entraves 48

Transporte rodoviário

Mercosul X Brasil: divergências não são apenas no futebol 50

Exportação

TGA e La Asuncena inauguram Rota 72 Horas Brasil-Paraguai 56

Associações 49

Agenda 58

Alimentos & Bebidas 22

Fispal Tecnologia
movimenta o setor

Logística & Meio Ambiente 26

Sustentabilidade

Projeto Biodiesel transforma óleo de cozinha usado em combustível

Palavra do Leitor

100 edições

"Cumprimento a equipe pelos 100 números da revista Logweb. Justifica-se plenamente o qualificativo 'Referência em Logística'. Sei muito bem como é difícil e trabalhoso fundar uma empresa e mantê-la atuante e no rumo correto."

Mauro Vivacqua de Chermont
Sócio-gerente, Chermont Engenharia e Consultoria Ltda.

"Gostaria de parabenizar cada um de vocês por mais esta conquista. Sabemos como é difícil ser vencedor em um mercado extremamente competitivo, mas com dedicação, competência e trabalho tudo é possível, e o Logweb é o resultado disso. Quem, como eu, acompanhou a evolução do Jornal que se tornou Revista, e que hoje é uma das referências do nosso segmento, só tem a desejar: votos de um futuro de sucesso e novas conquistas. Obrigado a todos os nossos amigos da Logweb."

Fábio D. Pedrão
Diretor executivo, Retrak Empilhadeiras

"Bela experiência a que vocês estão vivendo. Desejo sucesso para os próximos 200 números. Parabéns a todos os envolvidos na construção dessa história."

Fernando Leal
Casablanca Comunicação

Matérias publicadas

"Parabenizo a todos os responsáveis, direta e indiretamente, pelas matérias publicadas na revista Logweb, que todo o mês nos permite conhecer o mundo globalizado da logística. Atuo numa função de coordenação do Centro de Distribuição da Farmoquímica há 9 anos, e com o conhecimento adquirido através da revista ficamos cada vez mais em dia com as mudanças e novidades do mercado."

Márcio Batista
Gerência Adm. de Vendas - Expedição, Farmoquímica S. A.

Carta ao leitor

Você precisa do Operador Logístico!

Muitos podem estar dizendo: “poxa, que afirmação, hein!”

Mas é a mais pura verdade, aliás, necessidade. Hoje em dia, principalmente com a atual infraestrutura do nosso país e com a aceleração da economia com índices comparados aos dos chineses, não se pode mais viver de improvisos. Há que se buscar empresas qualificadas para cuidar da operação logística do seu negócio.

Existem, atualmente, muitas empresas que desenvolveram sistemas para atender a qualquer tipo de operação, seja ela de pequeno, médio ou grande porte. Outras tantas estão capacitadas a se modelar para atender às necessidades específicas dos mais variados segmentos.

Não menos importante é dizer que o custo-benefício agregado ao seu produto final pagará, com sobras, o contrato firmado com estas empresas especialistas. A comparação é simples: seu cabeleireiro corta o seu cabelo, o jardineiro cuida do seu jardim e o mecânico conserta o seu carro. Tudo bem, você pode até saber fazer tudo isso, mas será que vai sobrar tempo para você cuidar do seu negócio?

As vantagens de ser contar com a expertise dos Operadores Logísticos são muito sensíveis e isso você, leitor, poderá constatar muito facilmente nas páginas de nossa revista.

Desde as nossas primeiras edições, nos tempos em que ainda usávamos o formato tablóide, a redação da **Logweb** sempre fez questão de abordar os mais variados aspectos deste importante facilitador.

Convido o leitor a navegar pelo nosso site www.logweb.com.br e buscar as diversas matérias a respeito deste tema. Tenho certeza que sua conclusão final será a mesma que a do título desta carta, pois este, diferente do mal, é um bem necessário.

Boa leitura!



Luís Cláudio Ravanelli Ferreira
Diretor Administrativo/Financeiro
da Logweb Editora

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

Entrevista



Carlos Figueiredo comenta os desafios de assumir a diretoria da Gollog

Ele conta que o principal desafio é fazer com que a empresa alcance, em um período de dois anos, uma participação acima de 30% no segmento de transporte aéreo de cargas. E relaciona as estratégias e investimentos para alcançar este objetivo.

Graduado em Administração de Empresas e pós-graduado em MBA Executivo em Finanças e MBA em Gestão Empresarial, além de concluído o MBA em Marketing e Liderança pela Kellogg Scholl of Management, em Chicago, nos Estados Unidos, Carlos Figueiredo, que já ocupou posições de liderança em empresas como Brahma, Shell e Whirlpool, assumiu recentemente o cargo de diretor da Gollog (Fone: 0300.1012001), divisão de transporte de cargas da Gol Linhas Aéreas.

Com mais de 20 anos de vivência nos mercados de logística, transporte, suprimentos, finanças e vendas, o executivo de 43 anos, nascido em Salvador, BA, chega com o objetivo de consolidar a Gollog no mercado nacional de cargas, reforçando os principais conceitos da empresa, que em 2009 adotou uma postura agressiva no mercado de encomendas expressas, com o lançamento de serviços como Voo Certo, Gollog Express, Gollog Dez Horas e Gollog Doc.

De acordo com Figueiredo, estes serviços foram desenvolvidos para satisfazer a crescente demanda do mercado de cargas expressas, com entregas porta a porta, prazos definidos e serviços opcionais diferenciados, como a atualização ativa do status da entrega por meio de mensagens SMS e embalagens de proteção contra água, entre outros.

Logweb: Qual o cenário com o qual você se deparou ao assumir o cargo de diretor da Gollog?

Figueiredo: O melhor cenário possível e estou bastante confiante. O transporte aéreo de cargas está diretamente ligado ao crescimento econômico do país. Diferentemente do primeiro quadrimestre de 2009, o setor tem apresentado um crescimento muito forte, e nós da Gollog estamos apresentando uma taxa de crescimento de 30%, o que nos faz ganhar uma boa representatividade. Em 2009, transportamos 57,7 mil toneladas.

Logweb: Quais são as suas prioridades na função?

Figueiredo: Minha prioridade é levar a companhia ao crescimento, já que temos uma base para isto. Esta missão requer inteligência para diferenciar as práticas da empresa, com uma nova leitura do mercado e alternativas ainda não experimentadas pela aviação. Atualmente nós temos uma rede composta por duas unidades próprias (Congonhas e Guarulhos), 80 unidades franqueadas espalhadas pelo país, atendemos a cerca de 1.200 municípios e contamos com um portfólio de produtos e serviços que nos possibilitam o crescimento. O cenário macroeconômico é extremamente positivo

e favorável ao crescimento. Então, eu digo que sou um privilegiado por estar assumindo a direção da Gollog nesta conjuntura nacional, aliada com o foco da companhia e nossa estratégia de crescimento.

Logweb: E os principais desafios, no seu ponto de vista?

Figueiredo: Hoje temos capacidade de transporte nos porões de nossas aeronaves e o nosso principal desafio é fazer com que nossa participação no segmento de transporte de cargas, que é de aproximadamente 20%, se aproxime da participação no segmento de transporte de passageiros, que atualmente, no mercado doméstico, é de 40,69%. Para isto, estamos trabalhando com um universo de dois anos, embora quando falamos em transporte de cargas é preciso lembrar que há muitos players no mercado. Enquanto no segmento de passageiros há duas companhias dominantes e mais outras duas ou três empresas, no mercado de cargas há empresas aéreas cujo principal negócio é o transporte de cargas, o que faz com que a liderança neste mercado seja diferente da liderança no segmento de passageiros. Desta forma, eu diria que 35% de market share em transporte de cargas equivale a cerca de 42% de participação no mercado de

passageiros. Então, este é o número que esperamos conseguir em um período de dois anos: uma participação acima de 30% no segmento de transporte aéreo de cargas.

Logweb: Quais serão as estratégias e investimentos para alcançar estes números?

Figueiredo: Buscamos realizar investimentos, principalmente na área de Tecnologia da Informação, que hoje é um dos fatores críticos para Operadores Logísticos. Nós oferecemos algumas facilidades que são extremamente importantes, como a emissão eletrônica do Conhecimento de Frete via Internet, o que gera acessibilidade e flexibilidade ao nosso embarcador, que pode acessar o nosso sistema e fazer o acompanhamento dos fretes em qualquer lugar onde tenha acesso à Internet. Estamos investindo, também, na troca eletrônica de informações, que torna o processo de embarque mais ágil, menos sujeito a interferência humana e, consequentemente, aos erros, e faz com que o acompanhamento do status da carga seja mais efetivo.

Além disso, investiremos bastante em infraestrutura. Neste ano, vamos inaugurar um novo terminal de cargas em Congonhas, em São Paulo, e iniciar as operações no novo terminal no Aeroporto de

Guarulhos. Ainda, aproveitando o grande crescimento do Nordeste do país, vamos investir na modernização dos três principais aeroportos da região (Salvador, BA, Recife, PE, e Fortaleza, CE).

Sem falar que estamos investindo na ampliação de nossa rede de franqueados. Só neste ano, já abrimos 10 novas unidades franqueadas e, até o final de 2010, queremos totalizar 120 unidades, fazendo com que nossa capilaridade aumente dos atuais 1.200 para 1.800 municípios atendidos em todo o Brasil.

Logweb: Este plano de expansão está voltado especificamente para alguma região do país?

Figueiredo: A Gollog está presente em todas as regiões do Brasil, mas o nosso plano de expansão das unidades

franqueadas está muito voltado para a Região Sudeste, onde há grande movimentação de cargas, e para a Região Nordeste, devido ao grande crescimento que vem ocorrendo por lá. Mas é importante salientar que temos atuação em todas as regiões.

Logweb: Em termos de operação logística, o que irá mudar com a inauguração das novas unidades?

Figueiredo: A unidade de Congonhas, por exemplo, vai possibilitar o acesso direto à pista do aeroporto, o que vai nos proporcionar maior agilidade nos embarques e menor custo de operação, porque não precisaremos transferir as mercadorias da loja atual para o aeroporto, fazendo com que tenhamos um crescimento de 15% nos embarques a partir do novo terminal.

Logweb: Quanto será investido na expansão? Os investimentos ficam a cargo de quem?

Figueiredo: O investimento nas novas unidades é feito pelos parceiros franqueados. O valor investido depende de uma série de fatores, como tamanho da loja, localização, faturamento estimado, etc. Então nós não temos como projetar quanto será investido ao longo da expansão das unidades.

Logweb: A empresa tem enfrentado alguma dificuldade no processo de expansão?

Figueiredo: Nenhuma dificuldade. Para se ter ideia, temos um banco de dados com 2.000 candidatos a franqueados

da Gollog. A atratividade da nossa franquia, do negócio atrelado à marca Gol é bastante grande. Portanto, não temos enfrentado nenhuma dificuldade e tomamos as decisões de acordo com a estratégia que foi traçada.

Logweb: Quantos veículos (aviões e caminhões) fazem parte da operação da Gollog?

Figueiredo: Atualmente, nossa frota operacional conta com 108 aeronaves da família Boeing-737 e 360 veículos que fazem as operações terrestres, dos quais 28 são próprios e os demais, dos franqueados. Dispomos de uma plataforma logística integrada com a maior malha aérea da América Latina, com cerca de 860 voos diários. ●

CLARK, sinônimo de qualidade em todo o Brasil.

Atendimento em **100%** do território nacional

ISO 9001 CERTIFICADO CLARK

ISO 14001

90 dias de garantia

Reposição de peças ao distribuidor em até **24 horas**

CLARK parts



• AM - RR - LVM	(62) 3236-1458	• PE - RN - PB - AL - DAFONTE	(81) 3082-0206
• BA - SE - TRATOMASTER	(71) 3291-7200	• RS - PR - SC - LINCK	(51) 2118-3333
• CE - PI - FORMADUNAS	(85) 3474-3819	• RO - AC - DINÂMICA	(68) 3535-5304
• GO - DF - TO - TRACBEL	(62) 4011-3550	• SP - Gde SP - ABC e Baixada Santista - AESA	(11) 3488-1488
• MG - ES - RJ - TRACBEL	(31) 2104-1800	• SP - Gde SP - Barueri - Osasco - ALPHAQUIP	(11) 4198-3553
• MS - MT - TECNOESTE	(67) 3041-2688	• SP - Gde SP - Vale do Paraíba - Interior - MAPEL	(19) 3278-1822
• PA - AP - MA - TRATOMAQ	(91) 3342-4414		



www.clarkempilhadeiras.com.br

Aniversário

Elba completa 50 anos e comemora capitalização pelo fundo JBVC I



A empresa atua na logística interna para os setores de siderurgia e de mineração, e a expectativa de crescimento em 2010 é de 44% em relação a 2009

A Elba Equipamentos e Serviços (Fone: 31 3555.2600) — uma das maiores empresas de logística interna para os setores de siderurgia e de mineração — acaba de completar 50 anos de existência. Fundada em 1960 como Elba Construtora Euler e Barbosa, a companhia evoluiu do ramo de construção civil para a prestação de serviços especializados, surgindo o Grupo EES, composto por Elba Equipamentos e Serviços, EES Logística e Transportes e MRR Movimentação e Recuperação de Resíduos. O principal objetivo do Grupo EES é dar suporte e implementar soluções em toda a cadeia logística de suprimentos e produção dos clientes, possibilitando a otimização da competitividade.

Aproveitando a data, a empresa anuncia a conclusão de seu processo de capitalização, por meio da subscrição de novas ações pelo fundo de investimento em private equity JBVC I. O fundo é administrado pela gestora independente de recursos Jardim Botânico Investimentos (JBI).

“A entrada do JBVC I coincide com a comemoração dos 50 anos da companhia e viabiliza o nosso desejo de aproveitar oportunidades de consolidação no nosso mercado de atuação. Os recursos provenientes da capitalização serão utilizados prioritariamente em operações de fusão e aquisição, e já temos uma lista de potenciais alvos de interesse”, declara Flávio Moraes Barbosa, acionista e diretor administrativo financeiro da EES.

Segundo Sylvio Barbosa Neto, acionista e diretor comercial da empresa, o mercado de siderurgia em franca recuperação depois da crise de 2009 e as perspectivas de grandes investimentos no aumento da capacidade produtiva e em novas unidades siderúrgicas também criam excelentes condições para o crescimento orgânico da companhia. Como exemplo, cita os recentes contratos firmados para a logística de recebimento de todos os materiais para montagens de uma nova usina e a expansão de outra, ambas em Minas Gerais.

O controle da empresa permanece nas mãos dos dois irmãos que há mais de vinte anos são os responsáveis pela gestão operacional da EES, período em que a empresa cresceu a uma taxa média anual de 17%. A expectativa de crescimento em 2010 é de 44% em relação ao ano de 2009, e a perspectiva de futuro é bem acima da média histórica de crescimento.

A governança corporativa da EES também ganha um significativo impulso com a nomeação de José Luiz Osório para o Conselho de Administração. Osório é atual membro do conselho consultivo do centro de governança corporativa e desempenho da Yale University. “Estamos muito animados com o potencial de crescimento da EES, tanto orgânico como por meio de aquisições. A cadeia logística é um dos principais gargalos da economia brasileira, e a terceirização da logística interna é uma tendência irreversível nos grandes grupos industriais por agregar valor e eficiência aos processos produtivos”, afirma o profissional. ●

Notícias Rápidas

TNT investe em duas carretas com piso duplo

A TNT (Fone: 11 3573.7700) acaba de comprar duas carretas Facchini — adaptadas pela Retem Industrial — equipadas com estrutura de piso duplo (double-deck), responsável por facilitar o carregamento de cargas frágeis, além de garantir melhor acomodamento dos produtos. Destinadas ao carregamento de cargas da General Motors, contam com 15 plataformas móveis internas, sendo que cada uma possui um metro de largura e podem ser reguladas na altura desejada. “As carretas vão ao encontro do nosso objetivo, que é reduzir as perdas, facilitar o transporte e atingir o nível de excelência”, afirma Roberto Rodrigues, presidente da TNT.

Azul Cargo inaugura loja em Sorocaba, SP

A Azul Cargo (Fone: 11 4003.8399), unidade de carga da Azul Linhas Aéreas Brasileiras, acaba de inaugurar uma loja na cidade de Sorocaba, SP, para atender a uma região que envolve cerca de 10 cidades. “Sorocaba é uma importante base operacional da empresa. Além do potencial de negócios de carga, será fundamental na nossa expansão para o lado oeste do Estado de São Paulo, interligando as principais cidades pelo modal rodoviário”, diz Maria Fan, gerente da empresa. A nova loja vai atender aos municípios de Ibiúna, Iperó, Itapetininga, Mairinque, Porto Feliz, São Roque, Tatuí e Votorantim na captação e distribuição de encomendas.

GESTÃO DE RECURSOS É SOMAR ESFORÇOS...

...É HORA DE FAZER ESSA CONTA

As empilhadeiras H16.00 - 22.00XM-12EC são ideais para movimentar até dois contêineres vazios por vez, com peso de 4.500 kg cada.

Na economia globalizada, nossas máquinas trabalham em portos e pátios de armazenagem de produtos para importação e exportação.

É a HYSTER ajudando na GESTÃO DE RECURSOS de sua empresa.

RESULTADOS
POSITIVOS



HYSTER



SINÔNIMO DE EMPILHADEIRA
EM QUALQUER LUGAR DO MUNDO

CeMAT
SOUTH
AMERICA

Consulte o seu Distribuidor HYSTER, acesse:
www.hyster.com.br ou ligue (11) 5683.8500



Empilhadeiras e sistemas de armazenagem

Segurança na movimentação e armazenagem: o que as empresas oferecem

Além de recursos inclusos em empilhadeiras e sistemas de armazenagem, já fornecidos com os equipamentos ou opcionais, atitudes como treinamento e conscientização dos operadores minimizam os riscos de acidentes nas operações.

Segurança na movimentação e na armazenagem de materiais. Este enfoque aparece pela primeira vez na revista Logweb, e não se refere apenas aos itens que integram os equipamentos, visando à segurança, ou os aplicados para esta finalidade: também inclui o que as empresas que fornecem empilhadeiras e sistemas de armazenagem oferecem em termos de serviços e outras ações para que as operações de seus clientes sejam desenvolvidas de forma segura.

Empilhadeiras

Amadeu Ignacio de Faria, gerente comercial da Palettrans Equipamentos (Fone: 16 3951.9999), salienta que, no caso de sua empresa, todas as empilhadeiras e transpaletes elétricos tracionários são entregues para o cliente através de uma assistência técnica, a qual realiza a entrega técnica dos produtos, dando todas as instruções de segurança para os usuários. "Alguns dos nossos equipamentos também possuem vários itens de segurança, como pedal do homem morto, buzina, válvula de segurança nos cilindros hidráulicos, saias (para-choques) para proteção do pé do operador, teto, velocidade tartaruga, botão de emergência, botão antiesmagamento, freios, sistema de auto-check de todo o sistema elétrico no controlador, etc.



A cor é disciplinada pela legislação brasileira através da NR 26 – Sinalização de Segurança, onde, no item 26.1.5.3, diz que a cor amarela deve ser empregada para indicar 'Cuidado', assinalando equipamentos de transporte e manipulação de material

Falando pela Nacco Materials Handling Group Brasil – Hyster & Yale (Fone: 11 5683.8531), Carlos Roberto de Oliveira Carvalho, diretor de marketing e RH, diz que o conjunto das partes integrantes de uma empilhadeira foi projetado para oferecer segurança no manuseio de cargas, como também oferecer maior conforto ao operador, como, por exemplo, o protetor do operador, o encosto da carga, o cinto de segurança, as plaquetas de identificação, o

sensor de assento do operador e, em alguns modelos, o sistema de acionamento do sentido de deslocamento via pedal.

Todo o processo que envolve a concepção de uma empilhadeira parte – ainda nas palavras de Carvalho – da necessidade de se prevenir riscos à pessoa que vai operar. "A empilhadeira foi criada para melhorar as condições de trabalho, gerar situações favoráveis às pessoas e facilitar a movimentação de materiais. Quando ela é projetada são levados em consideração

aspectos ergonômicos de operação, uma vez que o operador passa por longos períodos conduzindo-a, muitas vezes sem sair sequer da máquina. A tendência de mercado em utilizar equipamentos eletrônicos é justamente para gerar maior conforto e segurança ao operador, diminuindo esforços repetitivos. Um exemplo são as minialavancas. Com elas o operador passou a movimentar apenas os dedos, sendo que no passado o movimento era realizado repetitivamente com os braços."

O diretor de marketing e RH da Nacco também lembra que o uso da cor amarela nas empilhadeiras que fabricam, além de ser uma demanda legal, por sua comprovada sensibilidade ao olho humano acaba se constituindo em um fator de segurança para todas as pessoas envolvidas direta ou indiretamente nos processos de movimentação de materiais. "A utilização da cor é disciplinada pela legislação brasileira através da NR 26 – Sinalização de Segurança, onde, no item 26.1.5.3, diz que a cor amarela deve ser empregada para indicar 'Cuidado', assinalando, entre outros tópicos, equipamentos de transporte e manipulação de material, tais como empilhadeiras, tratores industriais, pontes rolantes, vagonetes, reboques etc."

Por sua vez, Patrícia Frota Machado, chefe de marketing da Toyota Empilhadeiras (Fone: 11 3511.0400), destaca que, no caso

das empilhadeiras, a manutenção da estabilidade do equipamento em movimento é uma das principais preocupações.

"Durante um giro, as empilhadeiras tendem a ficar instáveis. Pensando nisto, a Toyota desenvolveu o sistema SAS (Sistema de Estabilidade Ativa ou, em inglês, System Of Active Stability), que é um estabilizador ativo do eixo traseiro, responsável pela estabilidade das empilhadeiras nas manobras de curva. Este sistema controla ativamente a estabilidade do veículo, monitorando a empilhadeira e, também, interrompendo o balanço do eixo traseiro através de um equilibrado contato com o solo, garantindo maior estabilidade lateral e mais confiabilidade para o operador."

Patricia diz, ainda, que, para garantir ainda mais a segurança, o SAS conta, também, com funções como controle ativo do mastro, sincronizador ativo de direção e nivelamento automático do garfo. Para o controle ativo

de mastro, o SAS calcula automaticamente o limite de peso versus a altura do mastro e restringe a inclinação do mastro, evitando tombamento do equipamento e queda da carga. O sincronizador ativo de direção mantém a posição da direção sincronizada com a posição da roda traseira e com o nivelamento automático do garfo — os garfos são automaticamente posicionados horizontalmente, facilitando a inserção e a extração dos mesmos no paletê.

"O sistema SAS oferece medidas de segurança para a empilhadeira que não dependem da habilidade ou competência dos operadores. Todos estes benefícios são alcançados porque os equipamentos com o sistema SAS contam com vários tipos de sensores e controles computadorizados, sendo o primeiro sistema elétrico-hidráulico utilizado em uma empilhadeira em todo o mundo", diz a chefe de marketing da Toyota.

As empilhadeiras da empresa contam, também, com o OPS (Operator Presence Sensing), um sistema de detecção da presença do operador que interrompe as funções de manuseio de carga e de percurso se detectar que o operador não está na posição correta.

Sérgio Roberto Belchior, gerente geral comercial da Somov (Fone: 11 3718.5000), também lembra que, atualmente, os equipamentos comercializados trazem consigo um aparato muito forte na questão de segurança, tanto aos operadores, quanto àqueles que atuam no mesmo ambiente de uma empilhadeira. Além desse importante quesito, que ganhou muito foco nos últimos anos, uma vez que podem ser citadas que as grandes mudanças sempre visaram à segurança e ao conforto dos operadores, o treinamento e a reciclagem são fundamentais para a atualização dos operadores, uma vez que mantêm os mesmos sempre aptos a operar

de forma segura e eficiente um equipamento. "A Somov, além de todo suporte que possui em pós-venda, também oferece apoio de consultores especializados, que desde o momento da venda do equipamento, até sua entrega, orientam todas as pessoas envolvidas no processo, na questão operacional e de segurança dos equipamentos e o meio em que os mesmos são utilizados", conclui Belchior. Paulo Fernando Melchert, gerente comercial da Byg Transequip Indústria e Comércio de Empilhadeiras (Fone: 11 3583.1312), também informa que a empresa conta com uma equipe de vendedores técnicos altamente qualificados e treinados para orientar o cliente na hora da compra de seu equipamento. "Para atender corretamente à necessidade de cada cliente, é feito um checklist quanto aos aspectos relacionados ao volume a ser armazenado, peso da carga, tipos de paletes, tipo de piso,



A SOLUÇÃO PARA A SUA ARMAZENAGEM



GALPÕES ESTRUTURADOS COM VÃO LIVRE DE 5 A 40 METROS

AS MELHORES OPÇÕES EM COBERTURAS ALTERNATIVAS

SUPOORTA VENTOS CONFORME ABNT NBR 6123

MONTAGEM RÁPIDA E SEGURA, SEM FUNDAÇÃO

**LOCAÇÃO
E VENDA**

www.topico.com.br / (11) 2344-1200 / sac@topico.com.br

largura dos corredores, estruturas de armazenagem e ambiente onde os equipamentos irão circular (câmara frigorífica, ambientes de risco), entre outros. Depois de detectado todos estes itens, os vendedores estão aptos para realizar a indicação do equipamento correto, assegurando o cliente quanto a sua operação em relação à carga e ao operador.”

A segunda etapa é a entrega técnica – ainda segundo Melchert. “Nossos técnicos orientam os responsáveis pelo equipamento quanto ao uso correto, sobre a importância de seguir as orientações contidas no manual de operação, como: programação de manutenção preventiva e corretiva periódica, controle mensal do desempenho do equipamento e controle de recarga da bateria. Estes itens de checagem são imprescindíveis para o bom desempenho do equipamento”, completa.

Julio Roberto Lopes Leme, coordenador técnico de segurança do trabalho da Bauko Máquinas (Fone: 11 3693.9324), revela que sua empresa oferece treinamentos em desvio comportamental, segurança na operação de empilhadeira conforme a NR 11 e diálogos para a responsabilidade de cada um na operação da atividade.

As ações da Moviplam Empilhadeiras e Movimentação Planejada de Materiais (Fone: 11 4581.4397) também seguem por este caminho.

Luiz Antonio Gallo, diretor, conta que a empresa oferece cursos gratuitos de operação para os clientes, ensinando aos operadores todos os manejos das empilhadeiras (tanto elétricas como a combustão) e a forma correta de se operar um equipamento com toda a segurança, tanto para o operador, quanto para as pessoas que trabalham próximas dos locais onde se trafegam empilhadeiras, que pode tornar-se muito perigoso se não houver os cuidados e as orientações necessárias. “Além disso, recomendamos, quando necessário, que os nossos clientes coloquem certos acessórios para melhorar a segurança e a performance do equipamento, visando sempre os



Em termos de segurança para empilhadeiras, há o Sistema de Estabilidade Ativa, um estabilizador ativo do eixo traseiro, responsável pela estabilidade das máquinas nas manobras de curva

cuidados que se tem que ter para eliminar as possibilidades de acidentes. Promovemos vistoria do local de trabalho das empilhadeiras, buscando obter o maior número de informações, como tipo de piso, se há rampas, altura de portas, largura dos corredores, quantidade de turnos e condições gerais do local para entender perfeitamente todo o processo e orientar melhor os nossos clientes.”

Por seu lado, Jean Robson Baptista, do departamento comercial da Empicamp Comércio e Serviços de Empilhadeiras (Fone: 19 3246.3113), inicia dizendo que nota que um dos maiores vilões dos acidentes com equipamentos é a falta de informação. Operadores habilitados que não conhecem os equipamentos que operam, nem sabem utilizar tabelas de carga residual (causando tombamentos de equipamentos), utilizam baterias tracionárias sem os devidos cuidados, conhecimentos e EPI's – Equipamentos de Proteção Individual, sequer imaginando os riscos que o contato com o ácido pode trazer.

Baptista diz que muitos operadores não diferenciam situações e áreas de riscos em sua empresa, docas, rampas, transporte de produtos corrosivos, inflamáveis ou tóxicos. E também há operações em áreas confinadas com equipamentos a

combustão, ocasionando acidentes que muitas vezes poderiam ser evitados com uma simples mudança de comportamento nestas situações – erros constantes de operação que deveriam ser aprendidos em cursos ou corrigidos em reciclagem de operadores, e acabam não sendo.

“Com este cenário, nossa solução foi apresentar aos clientes reciclagem ou mesmo formação de operadores, atendendo a esta deficiência de mercado. Isso vem trazendo bons resultados nos clientes, pois o foco é corrigir os erros citados, utilizando a experiência de campo como aliada”, conclui Baptista.

Luciano Duarte, do setor de planejamento da Commat (Fone: 11 2808.3333), também revela o que a sua empresa proporciona prevendo a segurança: “oferecemos APR, Análise Preliminar de Risco, nas atividades operacionais e de manutenção dos nossos equipamentos locados; há, também, a obrigatoriedade na execução do check-list diário: a inspeção prévia tem por objetivo preservar o operador e o veículo. Também contamos com a execução dos planos de manutenção preventiva, com tarefas ligadas também à área de segurança. E oferecemos o curso específico de usuário de equipamento, para que exista o domínio operacional daquele

sistema, a fim de se evitar a exposição desnecessária do operador ao risco e perigo.”

Duarte ressaltava que os procedimentos operacionais e de manutenção são todos padronizados, treinados e auditados, sendo os critérios de auditoria: segurança, qualidade e produtividade.

Em primeiro lugar, Valentim Maia, gerente técnico da Real Empilhadeiras (Fone: 11 2047.8731), define o que é logística e segurança.

Segundo ele, logística é o processo de gerenciar estrategicamente a aquisição, o armazenamento, a movimentação e a distribuição de materiais de modo a poder maximizar a lucratividade, através do atendimento dos pedidos a um custo o mais baixo possível.

Já segurança, ainda segundo Maia, é um processo, e não deve jamais ser confundida com um produto. Em qualquer sistema operacional existe uma série de interconexões e a segurança em suas várias modalidades e afins deve estar presente em todas as ações: de processos, informações, aplicações, produtos e pessoas. Ele adverte que é preciso também estar atento para o fato de que, quanto maior for o número de pessoas envolvidas no processo, mais difícil será garantir a segurança em 100%.

“Diante das definições, e considerando as informações acima verdadeiras, poderia ficar horas e horas dissertando sobre várias e várias leis, artigos, parágrafo e Normas Regulamentadoras (NRs) sobre o assunto, segurança e movimentação na armazenagem, porém, nós que estamos na frente das operações sabemos que o fato de ter o conhecimento das normas regulamentadoras de segurança por si só não é suficiente, pois não é autoaplicável. Como já definido, segurança não é um produto, é um processo e, sendo assim, deve ser aplicada a cada ação que o produto exigir. Então, não adiantaria ficarmos falando e escrevendo sobre ‘lindas’ teorias ‘didáticas’ que envolvem todo o conteúdo voltado para segurança operacional, destacando aí todas as NRs de 01 a 33,

mais todas as leis, os artigos e seus parágrafos."

Na prática — segundo o gerente técnico da Real Empilhadeiras —, o que se encontra no dia a dia em várias situações é uma variedade de atos inseguros e condições inseguras, sempre em nome de uma operação rápida, visando sempre ao atendimento diferenciado ao cliente final ou intermediário. Daí surge o desprezo ou a não observância das regras mínimas de segurança ou sua prática equivocada: por exemplo, é comum a empilhadeira ter alarme de ré e o operador estar utilizando abafador de ruídos tipo concha no ouvido, ter sinais de solo com uma determinada orientação e, ao mesmo tempo, sinais aéreos dando outra informação, advertência por escrito "ao cruzar buzine", o que nem sempre acontece, aviso para não trafegar com a carga elevada a mais de 20 cm, porém o operador, ao deslocar a empilhadeira, já vai elevando a carga para quando chegar ao endereço já vai estar com a carga elevada ao nível pré-selecionado.

"Bem, com todas estas negligências operacionais, e apesar de termos uma infinidade de normas e leis que regem o assunto, e muito bem, não podemos fechar o olhos para as 'barbaridades' que são cometidas em termos de segurança operacionais, porém sempre com a justificativa ou explicação do rápido atender."

Maia enfatiza que a Real Empilhadeiras, sendo sabedora e, de certa forma, "vítima" de tudo isto, vem desenvolvendo junto aos seus clientes de locações ações voltadas exclusivamente para cada etapa da operação, considerando cliente a cliente, também levando em consideração o tipo do equipamento e condições de operações e ambientes.

"Para tanto, a Real Empilhadeiras utiliza apostila didática, recheada de ilustrações 'cômicas' do dia a dia de um operador de empilhadeiras em várias situações, sempre privilegiando a segurança regulamentada em lei. Utilizamos, também, filme de autoimpacto emocional,

focalizando o resultado de uma operação aparentemente 'inocente' e suas consequências trágicas. Todas as orientações são dadas e focadas na empilhadeira, tendo como objetivo a produtividade responsável e o trabalho em conjunto, sem prejuízo operacional. Apesar desta disponibilidade e sem custos para o locador de empilhadeiras da Real Empilhadeiras, devo salientar as grandes dificuldades encontradas por nós em implantar estas ações em alguns clientes, por motivos diversos e de responsabilidades dos mesmos. Também gostaria de aproveitar e enaltecer a grande preocupação dos fabricantes de empilhadeira em provê-la de vários componentes de segurança operacionais, que infelizmente nem sempre são utilizados na sua plenitude", completa Maia.

Fábio Pedrão, diretor executivo da Retrak Empilhadeiras (Fone: 11 2431.6464), também destaca que sua empresa considera os treinamentos de suma importância para que os operadores possam ter consciência de sua responsabilidade ao conduzir um equipamento de movimentação de materiais.

Dessa forma, a Retrak Empilhadeiras faz a entrega técnica do equipamento de movimentação de materiais, tanto no caso de venda quanto de locação: os técnicos da empresa vão à empresa usuária e orientam os operadores sobre a parte técnica da máquina, tais como cuidados com baterias e carregadores, e dão instruções básicas sobre operação e condução do equipamento. Quando o cliente solicita um treinamento mais aprofundado, a Retrak indica um profissional especializado e certificado pelo Ministério do Trabalho, pelo SENAI ou por uma empresa privada e que fornece diploma individual para dar um curso que se encaixe à necessidade do treinamento.

"Preocupada com a segurança na operação de equipamentos, a Retrak também equipa com extintor de incêndio as empilhadeiras para locação. No caso específico das empilhadeiras elétricas, instala um sensor

Galpões Estruturados Vinigalpão[®]

Galpões estruturados, com cobertura e fechamentos em lona de PVC.

Solução rápida e segura em armazenagem.

Produto consagrado ao longo de 30 Anos de utilização.



Novo vão livre de 35 metros com pé direito de 8 metros.

PROJETOS ESPECIAIS PERSONALIZADOS

- * Não requer pisos pavimentados para montagem
- * Total aproveitamento do espaço cúbico disponível.
- * Vão livre adequado a sua necessidade
- * Adaptável as mais variadas condições de lay-out
- * Como opção, cobertura e fechamentos com lona térmica.



Araya do Brasil Industrial Ltda.

PABX (12) 2123-4200

www.araya.com.br/armazem_estruturado_vinigalpao@araya.com.br

eletrônico no compartimento de bateria que acusa se este equipamento está preso à empilhadeira. Este sensor não permite o funcionamento do equipamento sem que a trava esteja 'segurando' a bateria – evita-se, assim, que, por falha humana, a bateria possa cair do equipamento quando este estiver em operação. São melhorias que a empresa acrescenta a seus equipamentos e que auxiliam a empresa usuária na questão da manutenção da segurança", diz Pedrão.

Ainda como exemplo de seu engajamento com a questão da segurança na movimentação de materiais e equipamentos que realizam atividades no segmento, a Retrak forneceu recentemente duas empilhadeiras trilaterais especiais para uma montadora de veículos com freios adicionais na roda de carga, item que neste equipamento, originalmente, é instalado apenas na roda de tração. A ação visou potencializar a segurança na operação das empilhadeiras, que pesam em média 8 toneladas cada. "É importante esclarecer que originalmente o equipamento não tinha no projeto o freio nas rodas de cargas. A adaptação foi feita em equipamento onde originalmente o fabricante não viu necessidade em fazer, mas a Retrak Empilhadeiras o fez pois é co-responsável pela operação e pela segurança da operação", completa o diretor executivo.

As diretrizes de segurança da Tradimaq (Fone: 31 2104.8004) se baseiam em dois pilares básicos – prevenção e controle –, conforme salienta Carlos Henrique Filizzola, gerente de logística da empresa.



Limitador de velocidade permite operar com segurança

Pilar Prevenção

- ➔ antecipação de riscos – levantamento rigoroso e detalhado das atividades, ambientes e riscos, bem como identificação e aplicação de medidas mitigadoras;
- ➔ estrutura adequada – dimensionamento correto de equipamentos às atividades e aporte de estrutura de pessoal quantitativa e qualitativamente adequado;
- ➔ CIPA efetiva e atuante – programa de motivação dos componentes da CIPA, com a sensibilização dos mesmos quanto aos "ônus e bônus" de participação nos programas de prevenção;
- ➔ motivação e capacitação – programas específicos de motivação através de campanhas, premiações e comemorações efetivas de recordes ou resultados expressivos. Quanto à capacitação, a empresa mantém um programa de treinamento operacional, onde prepara os operadores com os chamados treinamentos específicos, que contemplam as situações reais que eles vão enfrentar no ambiente de trabalho. Os treinamentos contam com recursos fotográficos, onde são enfatizadas as dificuldades que serão enfrentadas, como instabilidade das cargas, dificuldades operacionais devido a espaços exíguos, trânsito intenso de pessoas e veículos, etc.;
- ➔ alinhamento às políticas das contratantes – "o perfeito alinhamento às políticas das empresas contratantes é fundamental para manter a credibilidade nos serviços da Tradimaq", diz o gerente de logística.

Pilar Controle

- ➔ atuação efetiva do SESMT – o SESMT é normalmente dimensionado acima das exigências legais, de forma a manter um direcionamento efetivo nas questões de segurança. A empresa faz, inclusive, auditorias frequentes em todas as plantas onde atua, com critérios mais rigorosos até que os critérios dos contratantes, segundo Filizzola. "Para se ter uma ideia, possuímos contratos de terceirização de movimentação de cargas em indústrias classificadas como grau de risco 4, com o aporte de mais de 70 pessoas, onde estamos há mais de 3.000 dias sem ocorrências de acidentes com afastamento", diz;
- ➔ atuação efetiva de supervisão capacitada – a empresa tem uma prática de patrocinar a formação dos encarregados como técnicos de segurança, mesmo que não haja a exigência legal para isso. Esta política provê três benefícios claros: garantia da disseminação de uma filosofia de atenção constante à segurança, através de uma supervisão efetivamente capacitada, fidelização do funcionário pela motivação gerada pelo investimento que a empresa faz na sua capacitação e a consequente tranquilidade do cliente quanto à ênfase na questão da segurança;
- ➔ boas práticas de operação – a empresa promove o intercâmbio de informações entre os contratos, como forma de identificação e aplicação de boas práticas de operação;
- ➔ apuração rigorosa de acidentes/incidentes – tratamento efetivo das ocorrências com a elaboração de análises detalhadas de acidentes e incidentes, concentrando-se na busca efetiva da identificação das suas causas e na implementação de ações de bloqueio imediato e de longo prazo.

No caso da Login Empilhadeiras (Fone: 11 2295.3561), a segurança se faz presente através de um limitador de velocidade.

Eduardo Correia, diretor comercial da Login, conta que muitas empresas ainda não sabem o melhor valor de velocidade adequada para transportar uma carga. Esta velocidade não só está relacionada ao transporte, como também à segurança das pessoas envolvidas na operação. Muitas delas especificam velocidades em torno de 9/12/15/18 km/h.

"Pensando neste propósito desenvolvemos um equipamento que, além de mostrar o valor da velocidade em questão, toma outras ações quanto a desgastes prematuros de peças, muitas vezes por má operação. Trata-se do Vmax-200, que não permite, de forma alguma, o aumento da velocidade programada, como também controla a velocidade para reversão. Este ponto é muito importante, pois muitos usuários se queixam que a empilhadeira reverte com velocidade muito alta. Os problemas aqui são de tamanha grandeza que, além de ficar marcando o piso, o que ninguém tolera, acaba havendo um enorme desgaste prematuro do pneu. Estes itens têm um valor acentuado no custo de locação, mas o principal deles é a quebra de transmissão. Tais esforços de troca de sentido sempre vão além do que os engenheiros projetam."

Correia informa que é possível, também, ter uma redução gradativa do consumo de gás e gerar relatórios de todo o status.

Vendedores técnicos também enfocam a segurança



Fonte: Tradimaq



A segurança operacional também é alcançada com o uso de acessórios que facilitam o manuseio das estruturas e as protegem de impactos de equipamentos de movimentação

Sistemas de armazenagem

Na armazenagem, também são vários os cuidados visando à segurança. “Toda venda efetuada acompanha um manual de utilização de porta-paletes, onde constam todos os procedimentos de segurança”, revela Eduardo Strefezza, diretor comercial da Agra Indústria e Comércio (Fone: 11 4748.6222).

Por sua vez, o gerente operacional da Isma (Fone: 0800 554762), Flávio Piccinin, diz que, quando o assunto é segurança na armazenagem de materiais, a sua empresa inicia o trabalho na elaboração do projeto. “Um bom projeto de sistemas de armazenagem deve contemplar a harmonia entre o equipamento de movimentação, modo de unitização do produto, equipamento de armazenagem e o modo de administração do armazém. Quando esses três elementos estão ‘alinhados’, o risco na operação é imediatamente reduzido.”

Piccinin diz que na linha de produtos da empresa há uma vasta gama de acessórios que possibilitam esse alinhamento.

“Os nossos equipamentos

são fabricados com proteções para as partes que apresentam risco para o operador, como, por exemplo, proteção para o conjunto de acionamento, para as polias e engrenagens, e com facilidades para o funcionário trabalhar, realizando as tarefas e manutenções. Placas indicativas também são instaladas para orientar sobre algum risco, ou contendo dados técnicos do equipamento”, informa Afif Miguel Filho, diretor comercial/industrial da Scheffer Logística e Automação (Fone: 42 3239.0700).

No quesito automação, ele diz que a empresa utiliza vários tipos de sensores e sistemas que impedem o funcionamento dos equipamentos caso haja algum tipo de modificação na rotina de trabalho.

Alguns itens de segurança utilizados pela empresa incluem: travas mecânicas e sensores que impedem o funcionamento da cabine dos elevadores de carga caso a porta desta esteja aberta; freio mecânico nos elevadores e transelevadores para que, caso haja rompimento dos cabos, o freio acione e a cabine não despenque; sensor de cabo frouxo; guarda-corpo; proteções nas partes que apresentam maior risco; batentes

no fim do trilho dos transelevadores; scanners e barreiras de segurança; cercas de proteção.

“Também instruímos os operadores do equipamento sobre o correto funcionamento, como operar, como realizar manutenção adequada e o que fazer em caso de alguma avaria”, completa o diretor da Scheffer.

Pelo lado de acessórios é o foco da segurança da Artmóveis Indústria de Estante Aço (Fone: 19 3805.7535).

Luiz Antonio Claudino, gerente comercial, conta que a empresa, preocupada com a segurança operacional de seus produtos, oferece acessórios que facilitam o manuseio de suas estruturas e as protegem de impactos de equipamentos de movimentação, evitando acidentes.

“Na estrutura porta-paletes oferecemos, como acessórios opcionais, protetor de coluna, guard-rail, anteparo traseiro, guide rail, fechamento traseiro e espaçador de garfo. Na estrutura drive-in, disponibilizamos trilho-asa, guard rail, protetor de coluna, anteparo traseiro e guide rail, completa Claudino, enfatizando que a utilização correta dos acessórios é de suma importância.

Já a Travema (Fone: 11 3831.8911) é especializada no desenvolvimento de proteções voltadas à área de logística, como: protetor a 90°, protetor frontal, trilho guia, guard rail laminado, guard rail tubular com 300 mm de altura, fim de curso para estruturas porta-paletes, guarda-corpo, protetor para colunas estruturais e protetor angular.

Alberto Mieli, diretor, conta que a empresa tem partido para o desenvolvimento de produtos, bem como para a distribuição de produtos importados, como as proteções termoplásticas para colunas porta-paletes fabricadas pela empresa australiana Protect-it. “O protetor de plástico é muito vantajoso, pois reduz os custos de proteção do armazém em torno de 35 a 40%, se comparado a um armazém que tem protetores de metal em todas as colunas”, garante. Ele condiciona a importância do produto à norma ABNT/CEET 00:001.69, de junho de 2007, que estabelece que todas as colunas de estruturas porta-paletes devem ser protegidas.

Mieli aconselha ser extremamente necessário que as estruturas tenham um guard-rail à frente e que nas duas primeiras e nas duas últimas colunas dos corredores sejam utilizadas as proteções de metal, que são fixadas no solo. “O ponto de maior velocidade da empilhadeira é na curva para entrar nos corredores entre as estruturas porta-paletes. Por isso, recomendo o uso do protetor de metal nesses locais, onde o impacto é mais forte”, justifica. Ele explica que ao observar as estruturas porta-paletes presentes nos armazéns, CDs, etc., nota-se que elas são todas interligadas. Por isso, qualquer colisão de uma empilhadeira com uma coluna que não esteja devidamente protegida pode colocar a estrutura abaixo, com um desastroso efeito dominó.

Junto do protetor termoplástico para estruturas porta-paletes, a Travema importa proteções para colunas estruturais, que são compostas pelo mesmo material e sistema de molas, que amortece o impacto e preserva a integridade das colunas. ●

Produtos químicos e óleos

Vopak Brasil amplia capacidade de armazenagem em Santos e Aratu

A Vopak Brasil (Fone: 13 3295.1000) – operadora de terminais de tanques especializada em estocagem e manuseio de produtos químicos e óleos – anuncia a ampliação de sua capacidade de armazenagem em dois portos: Santos, SP, e Aratu, BA.

No terminal em Alemoa, Santos, a nova área já foi inaugurada e amplia a capacidade em 37.200 m³, sendo o volume adicional distribuído em 12 tanques de 3.100 m³ cada.

Com o investimento, a empresa aumenta em cerca de 30% sua capacidade em Alemoa, que acompanha o aumento de atividade do Porto de Santos e antecipa a crescente demanda por armazenamento. Além disso, a Vopak anuncia a aquisição de um terreno de 20.000 m² ao lado do terminal, que servirá para ampliar a tancagem.

Já o terminal do porto de Aratu terá mais 13 tanques, que atenderão empresas químicas da região, adicionando 26.300 m³ à capacidade atual (64.300 m³), representando um aumento de 41%. A previsão de inauguração é março de 2011.

Simultaneamente, a empresa iniciou um processo de reconfiguração ou atualização de unidades industriais na área 1 do Terminal Aratu. O objetivo é otimizar e modernizar a operação dos 36 tanques, tornando-a mais ágil e racional, colaborando para aumentar a performance e a eficiência da planta.

“Acreditamos no crescimento da economia brasileira, uma realidade inequívoca que repercute na ampliação do comércio internacional e reforça o enorme potencial brasileiro para exportações. O reflexo deste cenário é o aumento de demanda dos clientes por armazenagem. O investimento da Vopak acompanha essa



A inauguração da nova área em Alemoa contou com as presenças de (da esquerda para a direita): Mark Dierikx, diretor geral de aviação civil e assuntos marítimos da Holanda; Johan Vermeulen, diretor de operações da Vopak Brasil; Wim van Sluis, presidente da delegação do Porto de Rotterdam; Frank Wisbrun, diretor-presidente da Vopak Brasil; Carlos Kopittke, diretor comercial da CODESP; Camiel Eurlings, ministro dos transportes, obras públicas e manejo de água do Reino dos Países Baixos; e Frans van Rijn, ministro-conselheiro da Holanda

tendência e também cobrirá o forte potencial de exportação do etanol brasileiro”, declara Frank Wisbrun, diretor-presidente da companhia.

Em função da ampliação da demanda, a Vopak já anunciou uma série de novos investimentos globais que envolvem 1,6 bilhão de euros até 2012, quando

deverá chegar a uma capacidade de 31,3 milhões de metros cúbicos. Os investimentos ocorrem de forma integrada em todo o mundo. Além dos realizados no Brasil, a empresa também ampliou sua capacidade em terminais próprios em vários países. “Visualizamos um grande crescimento nas exportações de etanol brasileiro e também no comércio internacional de outros produtos, como químicos e óleos vegetais, entre outros”, projeta o diretor comercial da companhia, Marcelo Villaça.

A Vopak opera 80 terminais com uma capacidade de armazenamento de mais de 28 milhões de metros cúbicos em 31 países, dos quais 0,9 correspondem a 13 terminais da Vopak América Latina, em sete países.

Etanol

A produção e o consumo de etanol devem mais que dobrar nos próximos dez anos, de acordo com estudo realizado pela União da Indústria de Cana-de-Açúcar (UNICA) e apresentado pelo presidente da entidade, Marcos Jank, durante o Sugar and Ethanol Brazil 2010, realizado no último mês de março, em São Paulo. Jank avaliou que até 2020 o aumento na produção e no consumo atingirá a marca dos 150%.

“O etanol brasileiro é extremamente competitivo mundialmente e os participantes do mercado estão se movimentando para viabilizar todos os investimentos anunciados em produção e comercialização. O mercado e a produção interna local de etanol estão crescendo e há um potencial de aumento da exportação a partir do crescimento do uso de etanol na gasolina em outros países”, finaliza o diretor-presidente da Vopak Brasil. ●

CeMAT
SOUTH
AMERICA



As empilhadeiras
GP040/050/055/060/070VX
são fabricadas no Brasil
e com FINAME

Pense. Projete. Planeje. Sustente com **Yale**



Crescer, aperfeiçoando tecnologias de produção, é a meta de toda empresa consciente de seu papel na conservação ambiental e na melhoria da qualidade de vida no nosso planeta.

As empilhadeiras a combustão Yale, além de serem equipadas com catalizadores de última geração, contam com uma consultoria especializada no atendimento pré e pós-venda.

Consulte o seu Distribuidor Yale.

Para a Yale tudo pode ser SUSTENTÁVEL

Yale
Pessoas. Produtos. Produtividade.



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

AUXTER (SP) Tel.: (11) 3622.4845 - (18) 3624.0000 - www.auxter.com.br • CARAMORI (MT) Tel.: (65) 3611.9000 - www.caramori.com.br • ENTEC (AN) Tel.: (92) 3647.2000 - www.entecmanaus.com.br
FORNECEDORA (PI) Tel.: (86) 3229.2255 - www.fornecedoramquinas.com.br • MACROMAQ (SC) Tel.: (48) 3257.1555 - Tel.: (49) 3361.5400 - (PR) Tel.: (41) 3373.0011 - www.macromaq.com.br
MAKENA (RS) Tel.: (51) 3373.1111 - www.makena.com.br • MOTIVA (BA/SE) Tel.: (71) 2101.9225 - (PE/AL/RN/PB) Tel.: (81) 2102.8200 - www.motiva-net.com.br • PROTEC (MA) Tel.: (98) 3258.2007 - (PA) Tel.: (91) 4008.9700
www.proteconline.com.br • TRADIWAQ (MG) Tel.: (31) 2104.8004 - (GO) Tel.: (62) 3202.8004 - www.tradiwaq.com.br • TRIMAK (RJ) Tel.: (21) 2598.7000 - (ES) Tel.: (27) 3341.7000 - www.trimak.com.br

NEGÓCIO FECHADO



RANDON VENDE 1.150 VAGÕES PARA A MRC

A Randon Implementos e Participações (Fone: 54 3209.2000) assinou, em junho último, com a Mitsui Rail Capital Participações, do grupo japonês Mitsui & Co Ltd, o maior contrato de vendas envolvendo vagões ferroviários, desde que ingressou neste segmento, em 1998, com o lançamento do transtrailer. No total, serão 1.150 vagões que serão entregues até junho de 2011.



RTE RODONAVES AMPLIA FROTA COM MAIS 50 VEÍCULOS VOLKSWAGEN

A RTE Rodonaves (Fone: 11 2192.3100) acaba de adquirir mais 50 caminhões Volkswagen, ampliando sua frota para 750 veículos da marca. Todos os caminhões adquiridos são para transporte de carga fracionada. Entre eles está o novo VW Delivery 8.150 Plus, que será utilizado para operações urbanas e suburbanas; o VW Constellation 24.250, para viagens de média distância; e o VW Constellation 19.320 Titan Tractor, com cabine leito para médias e longas distâncias. Alguns dos veículos serão customizados para atender ao cliente. Por exemplo, os caminhões VW Delivery 8.150 Plus terão distância entre eixos de 4.300 mm, possibilitando a colocação de baú de 6,20 m para maior volume de carga.

CONFENAR FECHA PARCERIA COM RODOFORT E RANDON

A Confenar – Confederação Nacional das Revendas Ambev e das Empresas de Logística da Distribuição (Fone: 11 5505.2521) renovou o acordo com a Rodofort para a aquisição de implementos rodoviários com condições exclusivas aos revendedores



AmBev até dezembro de 2010. Entre os modelos contemplados na parceria destacam-se carrocerias Roll-up planas de 4, 6, 8, 10 e 12 paletes ou rebaixadas de 8, 10 e 12 paletes; semirreboques Roll-up de 1 eixo de 14 paletes ou eixos de 14 paletes com plataforma hidráulica e, ainda, semirreboque Asa Delta Lonado de 3 eixos para 28 paletes. A aquisição pode ser à vista, em quatro parcelas, sem juros ou em operação combinada com o Finame, CDC ou Leasing, que poderá ser adquirido também pelo banco Bradesco, parceiro da Confenar em operações financeiras. A Confederação também renovou o acordo com a Randon para compra de carrocerias em 2010, o qual prevê condições de pagamento e preços diferenciados para as revendas associadas. Conforme a parceria, poderão ser adquiridos semirreboques para 28 paletes, carrocerias planas para 4, 6, 8, 10 e 12 paletes e carrocerias rebaixadas para 8, 10 e 12 paletes, entre outros modelos. A compra pode ser à vista, com financiamento (FINAME), CDC ou leasing, por meio do banco Bradesco.

SCHEFFER INSTALA ELEVADORES DE CARGAS NA NUTRISUL, SEARA ALIMENTOS E MATEUS SUPERMERCADOS

A Scheffer Logística e Automação (Fone: 42 3239.0700) acaba de instalar equipamentos na Nutrisul Produtos Alimentícios, em São Lourenço do Oeste, SC, na Seara Alimentos, unidade de Dourados, MS, e na Mateus Supermercados, em São Luiz, no Maranhão. Na Nutrisul foi instalado um elevador com duas paradas, dimensões de 1.900 x 1.850 x 9.100 mm e capacidade de carga de 3000 kg. Locado na produção, ele atende ao mezanino de preparação e ao piso de fabricação, onde é utilizado para toda a movimentação de matérias primas, utensílios e materiais diversos que estejam relacionados à produção. Na Seara Alimentos, o novo elevador de cargas apresenta três paradas, dimensões de 2.390 x 2.450 x 19.960 mm e capacidade de carga de 2500 kg, atendendo aos setores de cura (salame), preparação de massa (salame) e abate. Por fim, para as novas lojas do Grupo Mateus, a Scheffer forneceu dois elevadores de cargas com duas paradas, dimensões de 1.900 x 1.900 x 10.255 mm e capacidade de carga de 2000 kg. Os equipamentos irão atender ao depósito, reposição e açougue.

WILSON, SONS TORNA-SE PROPRIETÁRIA DE 100% DO CAPITAL TOTAL DA BRASCO

A Wilson, Sons Limited (Fone: 21 2126.4122), em atendimento às disposições da Instrução CVM nº 358, comunicou que, através de suas subsidiárias, adquiriu 25% adicionais de participação da Brasco Logística Offshore Limitada (Brasco). Como resultado dessa transação, a Wilson, Sons Limited tornou-se proprietária de 100% do capital total da Brasco. A transação foi concluída em junho último e resultou na transferência de quotas equivalentes a 25% do capital total da Brasco, pelo valor de R\$15.519.000,00. Criada em 1999, a Brasco é uma empresa voltada ao apoio logístico integrado para a indústria de óleo e gás. Atualmente, possui bases de apoio localizadas em Niterói, Rio de Janeiro e Guaxindiba, RJ; São Luís, MA; e Vitória, ES.

EADI SALVADOR INVESTE EM NOVA FROTA

A EADI Salvador, pertencente ao Grupo Columbia, adquiriu 12 conjuntos (cavalo mecânico da Volvo + semirreboque da Randon) e contratou novos colaboradores no início de 2010. Com investimento de cerca de 2,5 milhões, os veículos chegam para atender, em especial, a Ford, cliente da empresa no setor automotivo. Os colaboradores contratados, 13 motoristas e 1 encarregado da frota, passaram por treinamentos e já estão trabalhando. Com a aquisição, a frota da EADI Salvador passa a contar com 42 veículos, sendo 30 agregados.



GOLDEN CARGO ADQUIRE 30 CAMINHÕES VOLVO

A Golden Cargo (Fone: 11 2133.8800) acaba de adquirir 30 caminhões Volvo, modelo FH. A empresa investiu cerca de R\$ 11,3 milhões na compra dos novos caminhões e tem planos de adquirir, no segundo semestre, mais 30 carretas do mesmo modelo.

Os novos caminhões são equipados com controle eletrônico de estabilidade, piloto automático inteligente, farol auxiliar de conversão, detector de atenção, sensor de chuva, sensor de ponto cego, freio ABS e limitador de velocidade.



A mais completa linha
BANCOS PARA
EMPILHADEIRAS

ENTREGA IMEDIATA

2013 com Amortecimento Mecânico

CS12 com Amortecimento

ASTRA
Astra ABC Comercial Ltda.

Phone: 55 (11) 4996-4108 - Fax: 55 (11) 4996-4958
www.astra-abc.com.br • e-mail: astra@astra-abc.com.br

Martins Publicidade

marksell
Tecnologia que eleva

Plataformas Niveladoras de Doca

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

20 ANOS

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

Expositores da CeMAT 2011

Tyresfer Artefatos de Borracha e Plástico

Fone: 11 3641.7744

www.tyresfer.com.br



“Participaremos da CeMAT 2011 principalmente para divulgação da empresa e marca, além de a feira significar uma renovação do mercado de logística. Esperamos um grande número de visitantes de

qualidade com poder de decisão, para que possamos realmente sair com negócios fechados e um número ainda maior a fechar. Com certeza, o retorno virá e o investimento vale a pena. A empresa é nova, mas seus colaboradores têm grande experiência no setor. Somos distribuidores de pneus industriais, tanto sólidos quanto pneumáticos. Nesta edição da feira, apresentaremos uma nova marca de pneu importado de qualidade, como somente algumas empresas que estão no Brasil conseguem produzir lá fora, e o principal: com muita qualidade e baixo preço.”

José Fernando Neubern, sócio-proprietário

MSI-Forks Garfos Industriais

Fone: 11 5694.1000

www.msiforks.com.br



“Escolhemos participar da CeMAT pela sua fama internacional, pois é considerada mundialmente a principal feira do setor, sendo assim, nós não podíamos ficar de fora. Nossas expectativas

quanto ao evento são altas, esperamos que gere muitos contatos e que atraia pessoas não só do Brasil, como também de diversos países da América do Sul. A MSI-Forks, empresa britânica pertencente ao grupo MS International Plc, é líder mundial na fabricação de garfos industriais para elevação de carga, desenvolvendo garfos de 1 até 190 toneladas de capacidade. Iremos exhibir na CeMAT amostras de cada um de nossos quatro segmentos de produtos garfos padronizados ISO2328, de olhal, especiais e de alta capacidade.”

Victor Cruz, gerente de marketing & vendas

Máquinas Agrícolas Jacto (Veículos Jacto)

Fone: 14 3405.3037

www.jacto.com.br



“A CeMAT é um evento consagrado internacionalmente, acreditamos que esta primeira realização na América do Sul trará aos expositores e aos visitantes uma experiência diferenciada. Esperamos ter a

oportunidade de apresentar nossos produtos e serviços, fazer uma prospecção de oportunidades com clientes e um approach descontraído com eles, agradecendo mais uma vez toda a confiança depositada nos nossos produtos e serviços. Dentro do mercado de material handling, a Jacto oferece: rebocadores e veículos elétricos, locação de rebocadores e veículos elétricos, serviços de manutenção e gestão de manutenção, treinamentos de manutenção e operação, além de peças para uma gama extensa de equipamentos elétricos de movimentação de várias marcas e modelos.”

Marcio Stefanuto, gerente geral

Cassioli Brasil

Fone: 11 4525.1001

www.cassioli.com.br



“A Cassioli Srl participa das edições da CeMAT na Europa e sempre obteve ótimos resultados, razão pela qual optamos por participar na primeira edição da América do Sul. A expectativa é que o sucesso e a qualidade dos eventos promovidos pela Hannover Fairs se repita aqui no mercado da América do Sul. A Cassioli está presente no mercado brasileiro há

pouco mais de 12 anos, atualmente, nossos produtos contam com índice de nacionalização superior a 70%. Atuamos no segmento de movimentação, armazenagem e automação industrial com: armazéns automáticos AS/RS, carros AGV, células de paletização, linhas de montagem, linhas de separação de pedidos (picking) e sistemas de movimentação. Neste evento pretendemos dar destaque aos sistemas de armazenagem automática.”

Marcos Antonio Costa, gerente comercial

A maior feira de movimentação de cargas do mundo agora também no Brasil!

CeMAT
NETWORK



Pavilhão Alemão,
EXPOSITORES E VISITANTES INTERNACIONAIS.

CeMAT SOUTH AMERICA

Feira Internacional de Movimentação de Cargas e Logística

4 – 7 Abril 2011

Centro de Exposições Imigrantes – São Paulo

CeMAT
SOUTH AMERICA



Deutsche Messe

Worldwide

Hannover Fairs Sulamérica Ltda

São Paulo – SP
Tel. 11 3521 8000
cemat@hanover.com.br
Curitiba – PR
Tel. 41 3027 6707
hmcwb@hanover.com.br
www.hanover.com.br

www.cemat-southamerica.com

Apoio:



Cia Aérea Oficial:



Mídia Oficial:



Fispal Tecnologia movimenta o setor

Evento sobre embalagens, processos e logística para as indústrias de alimentos e bebidas reuniu importantes fornecedores de produtos voltados para o setor, como transportadores flexíveis, revestimentos de piso, paletizadoras e robôs.

A Fispal Tecnologia, feira de embalagens, processos e logística para as indústrias de alimentos e bebidas da América Latina, aconteceu de 7 a 10 de junho último em São Paulo, reunindo 2.100 empresas do Brasil e do exterior. Nesta matéria especial, algumas expositoras falam sobre o evento e as novidades e/ou produtos destacados.

Roletes para esteiras transportadoras



As novidades que a **Interroll Logística Elementos para Sistemas Transportadores** (Fone: 12 3648.8021) apresentou no evento foram as motopolias, que substituem acionamentos convencionais, como motorreduzidos, e, segundo Thiago

de Holanda, executivo de vendas da companhia, com excelentes vantagens para a indústria alimentícia. Com proteção IP66 padrão, podem ser fornecidas totalmente em aço inox e não requerem manutenção, com exceção da primeira troca de óleo após 10.000 horas de funcionamento. "O produto é de fácil instalação, resistente a lavagens químicas e jatos d'água de alta pressão direcionados e consome 32% menos energia sem carga e 47% menos energia a plena carga", revela o profissional. Além disso, apresenta design que poupa espaço, 97% de eficiência e tem funcionamento seguro, já que dispensa transmissões como engrenagens, polias, etc. As potências variam de 0,025 a 132 Kw e o torque parte de 2,1 Nm a 1142 Nm. "Funcionam perfeitamente com inversores de frequências e podem ser fornecidas com encondor integrado, como opcional", conta Thiago.

A Interroll também apresentou os rollerdrives, roletes com 50 mm de diâmetro autoacionados, e roletes em geral para esteiras transportadoras, bem como componentes. Segundo o profissional, a Fispal deste ano teve um movimento sensivelmente maior do que em 2009, e a empresa conseguiu excelentes contatos com companhias do setor alimentício, que podem gerar bons negócios ainda neste ano.

Transportador flexível em inox

Na Fispal 2010, a **Kaufmann** (Fone: 11 2165.1148) — que atua com a marca própria Moveflex — lançou o transportador flexível totalmente em inox, especialmente confeccionado para o mercado alimentício. "O evento foi um dos melhores que participamos nos últimos anos: concretizamos algumas vendas e tivemos grandes contatos para realizações de novos negócios", declara o engenheiro Giuseppe Corsi, gestor da Divisão Transportadores da Moveflex.



Revestimentos de piso em uretano vegetal

A **NS Brazil Tecnologia em Pisos e Revestimentos** (Fone: 11 4066.8040) apresentou sua linha de pisos antiácidos para o segmento alimentício, sendo a principal novidade a geração dos revestimentos em uretano vegetal Monolith UT-3000 Gloss autonivelante. Ela possui as características funcionais do uretano, como resistência ao choque térmico, lavagem com vapor e ao impacto, além de ser bactericida, com o acabamento estético e o brilho do epóxi, gerando facilidade de limpeza, "o que sempre foi o ponto fraco dos revestimentos de uretano convencionais", conforme aponta Newton Carvalho Jr., diretor de negócios. Outro lançamento foi o sistema de uretano espatulado Monolith UT-4000MT, com agregados metálicos, apresentando, segundo o profissional, alta performance de resistência ao desgaste abrasivo, inclusive a rodas de aço e altas temperaturas.



**A Jungheinrich conhece a necessidade da
sua empresa. Máquinas alemãs e um
Pacote bem Brasileiro, com preços especiais.**



Empilhadeira à Combustão

Modelo: TFG 320 GE 115 480 DZ com

Giroflex
Protetor de Carga
Deslocador lateral
Iluminação
Alarme

R\$ 53.400,00



Empilhadeira Retrátil

Modelo: ETV 116 GE 115 902 DZ com

Giroflex
Protetor de Carga
Deslocador lateral
Iluminação
1 Bateria e Carregador

R\$ 82.507,00



Transpaleteira Patolada

Modelo: EJC 216 G 115 420 ZT com

Horímetro
Saída lateral de bateria
1 Bateria e Carregador

R\$ 27.140,00

Imagens meramente ilustrativas.

Promoção válida para pedidos colocados até 31/12/2010, sujeita a alteração de preço e das condições de pagamento, sem aviso prévio. Preços anunciados são fixos, em reais, e não incluem frete. Nos preços anunciados estão incluídos apenas os itens mencionados. Outros itens ou equipamentos, preço sob consulta

Fale com nossos vendedores, ligue para (11) 4815-8200 ou escreva para comercial@jungheinrich.com.br

Jungheinrich Lift Truck Ltda.

R. Norivaldo Martins da Silva, 150 - Retiro - Jundiaí - CEP: 13211-241
Tel.: (11) 4815-8200 - Fax: (11) 4815-8208 - Rio de Janeiro: (21) 6273-0655
E-mail Comercial: comercial@jungheinrich.com.br
E-mail Locação: rental@jungheinrich.com.br
E-mail Peças: pecas@jungheinrich.com.br
E-mail Assistência Técnica: servico@jungheinrich.com.br

www.jungheinrich.com.br

JUNGHEINRICH
compromisso com soluções

Alimentos & Bebidas**Transpaletes e empilhadeiras**

Distribuidora de produtos Palettrans, a **Piazza** (Fone: 11 2954.8544) levou para o evento toda a linha de equipamentos da marca, que inclui transpaletes manuais de aço carbono, zincados ou de inox, transpaletes elétricos, empilhadeiras manuais e semielétricas, empilhadeira gira tambor, empilhadeiras patoladas elétricas e empilhadeira retrátil. “Tivemos um resultado bastante positivo, pois nossos equipamentos são permitidos nas áreas de trabalho desse setor”, expõe Bruno Leonardo Rocha Fernandes, gerente comercial da empresa. Por sua vez, Patrícia Medrado, gerente de contas corporativas da Palettrans Equipamentos (Fone: 16 3951.9999), declarou: “sempre é gratificante participar da Fispal Tecnologia, recebemos muitas visitas e formalizamos alguns negócios.”

**Paletizadora automática**

A **Raumak** (Fone: 47 3370.4540), que participa da Fispal há mais de 15 anos, apresentou nesta edição a Pallet Line (paletizadora automática). De acordo com a empresa, o equipamento vem ao encontro das necessidades do mercado, sendo alocado no final de linha das indústrias, podendo trabalhar com paletização automática de caixas ou fardos. A tecnologia utilizada na fabricação deste equipamento é de origem italiana, sendo que a mesma é desenvolvida na Europa há mais de 10 anos. “Ficamos satisfeitos com a participação na Fispal Tecnologia, onde apresentamos ao mercado as tendências do segmento nas áreas de acondicionamento e movimentação de produtos, gerando, assim, uma forte carteira de negócios para o segundo semestre de 2010”, comenta Raulino Kreis Junior, diretor-presidente da empresa.

**Codificadora e robô paletizador**

A **Sunnyvale** (Fone: 11 3048.0147) levou para a Fispal Tecnologia 2010 a codificadora Domino Série A GP que utiliza a tecnologia inkjet (CIJ). São dois novos modelos, que compartilham dos mesmos atributos: A100GP, com até três linhas de impressão e combinações de até 25 pontos, com canhão de 60 micron e conduíte de 3 m; e A150GP, que imprime até 5 linhas – 31 pontos, com alta velocidade de produção – até 325 m/min. Na área de embaladoras a vácuo, o destaque foi a linha Dublino da italiana Saccardo. Este modelo atende aos mercados frigorífico e de laticínios, com entrada e saída automática dos produtos, movimentados por esteira transportadora e duas barras de selagem de um metro cada. Outra atração do estande da Sunnyvale foi o robô para paletização Fuji, desenvolvido levando em conta os movimentos necessários para paletização de caixas, sacos, fardos, baldes, latas ou outros produtos unitários.

**Célula robotizada de paletização de caixas**

Uma célula robotizada de paletização de caixas, cujo robô retira as caixas de três linhas diferentes de produção e realiza a paletização simultânea de 3 paletes. Esse foi o equipamento que a **SEE Sistemas** (Fone: 11 3623.6500) apresentou nesta Fispal. Segundo o gerente comercial, Nestor Omar Dieguez, os resultados foram ótimos, tanto em quantidade de contatos como no nível deles.

**Acessórios para empilhadeiras**

Durante a Fispal, esteve em exposição no estande da **Saur Equipamentos** (Fone: 11 2148.1012) o Push-Pull, um dispositivo adaptado a empilhadeiras comuns que permite o manuseio de cargas encaixotadas sem o uso de paletes de madeira. “Substitui os paletes de madeira por paletes em folha (slip sheet) de papelão ou plástico, considerados os mais apropriados para reduzir os riscos de contaminação nos alimentos. Além disso, o dispositivo otimiza espaço de armazenagem e transporte e reduz o custo de operação”, comenta Walter Macedo, gerente comercial da Central de Atendimento de São Paulo. No estande da Saur também estavam transpaletes e empilhadeira manual.

BelTools. Elevando confiança, tecnologia e o melhor custo sempre.

A linha BelTools de TRANSPALETES e EMPILHADEIRAS foi desenvolvida para atender as diferentes necessidades de movimentação e elevação de cargas nas operações logísticas. Com garantia de qualidade, rede de assistência técnica e preços altamente competitivos a linha de Transpaletes e Empilhadeiras BelTools chega ao mercado para atender plenamente as necessidades de seus clientes. Tudo isso garantido pela Belenus do Brasil.



BelTools
Movimentação de Materiais



Televendas - **(19) 3826-7000**

movimentacaomaterial@belenus.com.br

Conheça a linha completa!
Preços especiais para distribuidores!

 **Belenus**

Belenus do Brasil. **Mais de 30 anos no mercado.**

Rua Comendador João Lucas, 300 - Distrito Industrial - Vinhedo - SP - CEP: 13280-000

www.belenus.com.br

Sustentabilidade

Projeto Biodiesel transforma óleo de cozinha usado em combustível

Em junho último, a Martin-Brower, operadora logística da rede McDonald's, em conjunto com a Arcos Dourados, detentora da marca, e com o apoio de outras nove empresas envolvidas com o segmento automotivo, lançou oficialmente, em Osasco, SP, o Projeto Biodiesel, por meio do qual transforma óleo de cozinha usado em combustível para os caminhões utilizados nas operações de distribuição da rede de restaurantes.

O projeto começou a ser idealizado pelas duas empresas no final de 2007 e passou a ser testado na metade do último ano. Em fase de implementação até setembro próximo, por enquanto a operação abrange 20 restaurantes (começou com 17), todos em São Paulo, e utiliza quatro caminhões que rodam com B20, um com B100, dois veículos sombra, uma estrutura externa para processamento, além de uma unidade de abastecimento dos caminhões da Shell.

Ao realizar a entrega de produtos nestas 20 unidades, a Martin-Brower coleta o óleo usado, armazenado em embalagem com capacidade para 20 litros. Batizada como bombona, ela foi especialmente desenvolvida para ser encaixada embaixo das fritadeiras e evitar o vazamento e desperdício do óleo, além de ter sido projetada com design que permite o empilhamento e facilita o transporte nos caminhões.

Uma vez coletada, a bombona é levada até a base da Martin-Brower em Osasco. Lá, o óleo é descarregado e armazenado para, em seguida, ser levado à usina



Do início dos testes em junho de 2009 até maio último, o programa já havia produzido 59.650 litros de B20 e 2.302 litros de B100, totalizando 61.952 litros de mistura

da empresa parceira SPBio, em Sumaré, SP, onde é tratado e transformado em biodiesel. Feito isto, a SPBio transporta o combustível pronto para abastecer os caminhões, os quais voltam para estrada para repetir todo o ciclo, no que o projeto chama de Circuito Fechado.

Do início dos testes em junho de 2009 até maio último, o programa já havia produzido 59.650 litros de B20 e 2.302 litros de B100, totalizando 61.952 litros de mistura, tendo rodado mais de 200.000 km.

De outubro a dezembro deste ano, as empresas parceiras pretendem planejar a ampliação do projeto na planta da Martin-Brower em Osasco e também nas regiões Nordeste e Sul do Brasil, além de planejar a construção de uma usina própria para produção do combustível e criar um programa de crédito de

carbono. "Este programa reduz em 26% a pegada de carbono da Martin-Brower na distribuição de alimentos e permite, inclusive, a emissão de créditos de carbono", explica o diretor geral, Tupa Gomes.

De acordo com ele, anualmente os restaurantes McDonald's espalhados pelo Brasil – cerca de 580 – utilizam algo em torno de 2,7 milhões de litros de óleo para fritura. O intuito é que o Projeto abranja todos os CDs da Martin-Brower no Brasil – São Paulo, Recife, PE, e Curitiba, PR – e, ao destinar todo esse material para a produção de combustível, será possível produzir aproximadamente 1,8 milhão de litros de biodiesel, o que representaria 40% do total de consumo de diesel da frota nacional da Martin-Brower, que é de 4,5 milhões de litros/ano.

Segundo Ricardo Neuding, sócio-diretor da ATA – Ativos Técnicos e Ambientais, coordenadora e consultora do projeto, o objetivo, desde o início da implementação, tem sido elevar a consciência do nível geral de sustentabilidade na cadeia de valor, reduzindo a emissão de gases de efeito estufa, valorizando um produto que até então era tido como um resíduo e diminuindo os riscos do descarte incorreto do óleo.

Ele enfatiza que dois dos grandes atributos desta iniciativa é que este projeto não está desmatando um centímetro sequer e não está retirando alimento da boca de ninguém. "Não estamos utilizando cana-de-açúcar ou algo que poderia servir de alimento. Utilizamos, sim, o óleo usado que seria descartado. Além de ser bom para o meio ambiente, é também um projeto que traz ganhos econômicos", explica.



Gomes: “este programa reduz em 26% a pegada de carbono da Martin-Brower na distribuição de alimentos e permite, inclusive, a emissão de créditos de carbono”

Para finalizar, Neuding ressalta que pelo fato de muitas empresas estarem envolvidas no programa é difícil prever o quanto já foi investido, até por serem investimentos pulverizados. Contudo, mesmo que de forma discreta, avisa que o Projeto Biodiesel ainda não recebeu nenhum incentivo governamental, seja na esfera municipal, estadual ou federal.

Participantes

Confira quais são as empresas que fazem parte do Projeto Biodiesel e quais as funções de cada durante a fase de testes:

- ▶ **Martin-Brower** (Fone: 11 3687.2800): idealizadora, gerenciadora, patrocinadora e consumidora do biodiesel.
- ▶ **Arcos Dourados** (sac@sac.mcdonalds.com.br): idealizadora e fornecedora do óleo usado.
- ▶ **ATA** (Fone: 11 5505.9676): desenvolvedora do conceito, coordenadora técnica do piloto, executora do projeto Créditos de Carbono.
- ▶ **SPBio** (Fone: 19 3903.4373): fornecedora de tanque de estocagem de óleo usado, responsável por análises de qualidade e conversão do óleo usado em biodiesel.
- ▶ **Shell** (Fone: 0800.7281616): Fornecimento de óleo diesel para B20, tanques de armazenagem B20 e B100, sistema de abastecimento de veículos e análises de óleo lubrificante.
- ▶ **Man Latin America** (Fone: 24 3381.1328): realiza a condução geral dos testes dos veículos e conversão para B20 e B100.
- ▶ **Cummins** (Fone: 0800.123300): responsável pela boroscopia nas peças dos motores para determinação de desgaste.
- ▶ **Thermo King** (Fone: 11 2109.8990): monitora os efeitos nos equipamentos de refrigeração, que também utilizam o biodiesel para funcionar.
- ▶ **Tietê Caminhões e Ônibus** (Fone: 0800.2830444): responsável pela manutenção e acompanhamento de todas as modificações necessárias dos veículos de testes com a utilização de biodiesel e veículos sombra.
- ▶ **MWM International** (Fone: 11 3882.3200): monitora os efeitos do biodiesel no motor dos veículos.
- ▶ **Tek Diesel** (Fone: 11 4815.6390): responsável pela coleta das bombonas, monitoramento e controle do consumo de combustível, além de controlar a manutenção preventiva dos caminhões. ●



SOLUÇÕES QUE GERAM RESULTADOS



essenciadesign.com.br

(11) 4522.0012

Rua Adolfo Torricelli, 292 - Vianelo - Jundiaí/SP CEP: 13.207-265



Multimodal

Guia setorial

Eletroeletrônicos: alto valor agregado exige maior segurança

A segurança na cadeia de distribuição destes produtos é fundamental para a garantia da qualidade dos serviços, envolvendo rastreabilidade e monitoramento dos veículos em tempo real, treinamento específico das equipes e investimento constante em tecnologia.

O mercado dos eletroeletrônicos é muito diferenciado, principalmente no que tange à segurança das mercadorias armazenadas e transportadas". É o que diz Milton Pimenta, diretor de desenvolvimento de negócios da América Latina – Setor de Tecnologia da Ceva Logistics, iniciando esta matéria especial sobre o setor de eletroeletrônicos. Envolvendo itens de alto valor agregado e de dimensões médias e pequenas, o desafio é grande na logística como um todo. O profissional ressalta a necessidade de aumento de fluxo de caixa nas empresas, o que acarreta em redução de inventário, principalmente neste setor, cujas cifras são altas.

"Por tratar-se de produtos de alto valor agregado, os aspectos de segurança na cadeia de distribuição são fundamentais para a garantia da qualidade dos

serviços e são, sem dúvida, diferenciais que poucas empresas estão preparadas para atender no país", acredita Marcelo Sousa, diretor de logística da Telefônica Serviços Empresariais do Brasil – TGestiona.

Segundo ele, para isto é preciso muito conhecimento no segmento, investimentos em tecnologia e treinamento muito forte das equipes. "Outro fator de destaque é que, com o forte crescimento do e-commerce e da concorrência na venda de eletroeletrônicos, a agilidade do atendimento e efetividade das entregas ganharam importância muito grande e podem ser fator decisivo na confirmação ou não das vendas. Nestes casos, o diferencial é trabalharmos com níveis baixíssimos de insucesso nas entregas", ressalta Sousa.

Para o profissional da TGestiona, ainda que a cadeia de entrega e distribuição seja muito importante, uma empresa de logística que atua no segmento de eletroeletrônicos deve usar experiência, sinergias e performance também na logística reversa dos equipamentos, principalmente considerando as futuras demandas que surgirão com a crescente conscientização da população e os impactos do PNRS – Plano Nacional de Resíduos Sólidos.

Na opinião de Cristiano Koga, diretor comercial da Penske Logistics do Brasil, os diferenciais



Sousa, da TGestiona: setor requer performance também na logística reversa dos equipamentos

logísticos do setor eletroeletrônico em relação aos outros setores concentram-se na necessidade de otimizar o desempenho de atendimento em função dos frequentes lançamentos de produtos. "Há necessidade, por parte dos Operadores Logísticos, de ter alta flexibilidade para reagir com rapidez e garantir a entrega dos produtos em um curto espaço de tempo, garantindo, ao mesmo tempo, a segurança mediante a gestão de riscos, qualidade e integração sistêmica".

São dois os diferenciais básicos do segmento em questão, de acordo com Felippi Perez, diretor de projetos & negócios

da Keepers Logística ATS: a sensibilidade desse tipo de produto quanto ao local da armazenagem, temperatura, iluminação, umidade, contato com outros produtos ou pessoas, etc.; e a atratividade que representam, normalmente pelo alto valor agregado que possuem ou por serem de fácil uso e comercialização. "Ainda dentro da atratividade, podemos destacar a atratividade interna, representada por funcionários, e a atratividade externa, representada por quadrilhas especializadas", complementa.

Justamente por isso, é fator preponderante ter uma infraestrutura de Gerenciamento de Riscos de transportes (monitoramento e rastreamento via satélite) e de armazenagem (CFTV – Circuito Fechado de Televisão, segurança armada, banker), para garantir a segurança dos materiais. É o que destaca Carlos Ortiz, COO da DGT Logística e Transportes.

Já Ângelo Dias, diretor adjunto de projetos logísticos da Santos Brasil Logística, diz que se deve ter cuidado no manuseio dos equipamentos e logística diferenciada para garantir abastecimento em pontos de venda, principalmente em épocas de picos de comercialização, quando é necessário atender rapidamente aos diversos pontos de consumo.

"De fato, a logística dos eletroeletrônicos necessita



Rastreamento via satélite dos veículos garante a segurança

know-how e estrutura adequada, principalmente com relação aos pontos de entrega, horários de entrega alternativos e informação on-line de pedidos e sistemas preparados para o segmento", aponta Alessandro Panzan, executivo de logística da Expresso Jundiá Logística e Transporte.

Cabe ao OL ou transportador oferecer ao seu cliente versatilidade, devido ao mercado ser extremamente dinâmico, como também confiabilidade e agilidade, face à elevada concorrência, além de estar preparado para disponibilizar serviços que compõem a cadeia de suprime-

tos, expõe Rodinei Nunes de Moraes, diretor da Nova Minas Express.

Não se deve esquecer do manuseio específico por pessoal operacional credenciado através de treinamentos, como diz José Carlos D'Agostini, diretor de logística da Target Logistics.

Em armazenagem, o setor também exige operações especiais, segundo Eduardo Diehl, executivo de projetos do Centro Logístico Eichenberg Transeich. São elas: picking, controle de produtos por lote e número de série, reembalagem, reetiquetagem, etc.

Embarcador

Penske: comprometimento e parceria nas operações logísticas

No Brasil, a Penske Logistics (Fone: 19 3789.7077) não possui frota própria. Em suas operações, toda a parte de transporte é feita com transportadores subcontratados. Felipe Monezi Guevara, supervisor operacional, conta que em função do dinamismo das operações da empresa e da concorrência entre os demais Operadores Logísticos, uma boa parceria com fortes transportadoras é muito mais rentável e seguro para a companhia no que tange à fluidez do negócio.

Na região Sul, a empresa atua com a Plimor; na Sudeste (cidade de São Paulo), com Transfinotti e Shock Express; na Norte, com a Company; e, na Nordeste, com a Atlas. Especificamente para a operação HP, os veículos transportadores parceiros da Penske devem operar com 17 itens de segurança, que incluem grades nas janelas, eliminador de estribo, insulfilm e rastreador, entre outros. "Gradativamente nossos parceiros estão se adequando a esse modelo de operação", ressalta Guevara.

Sobre as maiores dificuldades enfrentadas no transporte e armazenagem de produtos eletrônicos, ele diz que o mais importante é a segurança. "Hoje, o maior desafio é encontrar parceiros que estejam entre 70 e 100% enquadrados nos requisitos mínimos de segurança (modelo TAPA) para operar com nossas cargas e também aptos a operar com o PGR, cada vez mais apertado", conta.

Para superar esses problemas, a Penske está sempre em contato com o cliente, aplicando medidas de contingência quando a empresa está em fase de adaptação para atendimento do PGR. "Também são feitas reuniões quinzenais com os clientes para tratar exclusivamente do assunto segurança, sempre buscando expor nossas dificuldades, conquistas, sugestões, etc. para, assim, repassar aos nossos transportadores qual o caminho a seguir", explica o profissional.

Segundo ele, o relacionamento da empresa com os prestadores de serviços logísticos pode ser resumido em duas palavras: comprometimento e parceria.

"O nível de serviço está adequado, porém, sempre existem oportunidades de melhoria no que tange ao cumprimento dos processos e procedimentos dos clientes, hoje, bastante particulares e rigorosos", finaliza Guevara.

Projetos e serviços especiais

A seguir, as empresas expõem as melhorias realizadas para atender ao segmento de eletroeletrônicos com qualidade.

Pimenta, da Ceva, diz que a companhia tem investido muito em segurança, item crítico para o setor de logística. "Investimos também em treinamentos de funcionários e participamos de associações voltadas à segurança dos produtos de tecnologia. Procuramos sempre estar atualizados com relação às melhores práticas logísticas voltadas para o segmento junto às operações globais que a Ceva realiza", explica.

Segundo ele, a Ceva possui um diferencial no abastecimento das fábricas, empregando um processo robusto e dinâmico no gerenciamento de inventário de produtos que deverão abastecer as linhas produtivas. "Chamamos de VMI – Vendor Managed Inventory o processo pelo qual controlamos o estoque do fornecedor em uma planta por nós gerenciada e transferimos no momento certo a quantidade exata que o cliente/fábrica necessita para rodar seu ciclo produtivo". Desta forma, o cliente compra somente o necessário, reduzindo consideravelmente seu inventário e aumentando, assim, seu fluxo de caixa.

No quesito segurança, a empresa trabalha em conjunto com os clientes. "As companhias que atuam no setor de tecnologia possuem departamentos especializados na área, e a troca de ideias e melhores práticas entre a área de segurança da Ceva e dos nossos clientes aumenta nossa capacidade de mitigar riscos inerentes à segurança de produtos", diz Pimenta.

Já a Coopercarga criou, em conjunto, PGRs – Programas de Gerenciamento de Resíduos com destaque, principalmente, para segurança, acompanhamento e cuidado do produto. "Para isso, efetuamos investimentos tecnológicos, gerando um diferencial neste segmento", contam Walter Soto, coordenador Mercosul, e

Claudio Galvan, gerente da filial São Paulo da Coopercarga.

Especificamente sobre segurança, a companhia desenvolve treinamentos para os motoristas através do Projeto PAZ – Projeto Acidente Zero, e também promove ações através da CIA – Comissão de Investigação de Acidentes e da CIPA – Comissão Interna de Prevenção de Acidentes.

Por sua vez, a DGT está ampliando o espaço para armazenagem e cross-docking com um novo Centro de Distribuição em São Paulo, localizado na Rodovia Anhanguera, Km 18. "Além disso, realizamos recentemente investimentos em nossos sistemas WMS e TMS, para atender a uma necessidade do mercado para distribuição de e-commerce e de abastecimento de lojas", lembra Ortiz.

Segundo ele, a empresa investe continuamente no treinamento de motoristas e em novos procedimentos de Gerenciamento de Riscos, atuando em parceria com os clientes na orientação e viabilização das operações.

De acordo com Marcela Carvalho, gerente de desenvolvimento de negócios para a indústria de tecnologia da DHL Global Forwarding Brasil, a companhia conta com uma gerente de desenvolvimento específica para o setor de eletroeletrônicos. "Entre as ações executadas estão rotas



Borba, da Plimor: empresa investiu na ampliação da frota, com a aquisição de 57 veículos

Multimodal

mais atrativas no transporte internacional aéreo, visando agilidade no trânsito, bem como segurança da mercadoria, evitando ao máximo pontos de manuseio da carga”, diz.

A DHL globalmente é certificada pelo TAPA – Technology Asset Protection Association, “porém, como no Brasil ainda não existe esta certificação para agentes de cargas, decidimos aplicar o mesmo conceito para a seleção e contratação de nossos parceiros e fornecedores, o que chamamos de auditoria TAPA Compliance”, explica Marcela. Com isso, garante que o transporte de produtos eletrônicos e de tecnologia em geral siga cuidadosamente os critérios de segurança exigidos por este órgão internacional.

Sobre segurança, a empresa possui um departamento de Security, cuja principal responsabilidade é zelar pela segurança dos transportes dos clientes. Entre as atividades estão a seleção criteriosa dos parceiros (subcontratadas); as auditorias internas nas subcontratadas para assegurar que os requisitos de segurança sejam cumpridos; a busca de novas tecnologias de rastreamento no mercado; contratos com empresas de escolta armada; e embalagens especiais voltadas para a segurança e integridade de produtos de alto valor agregado.

As melhorias realizadas pela Eichenberg consistem na segregação de áreas específicas para atendimento a clientes deste segmento, bem como treinamento de pessoal dentro desta atividade, além de melhorias nos sistemas informatizados para atenderem a características específicas do setor.

“Em relação à segurança, para os clientes de armazenagem, possuímos áreas segregadas com cerca, CFTV, segurança armada, revista de pessoas na entrada e na saída, botão de pânico e procedimentos específicos de segurança”, conta Diehl. Para os clientes de transporte: veículos rastreados com acompanhamento satelital pela gerenciadora de riscos, dispositivos de segurança diversos instalados nos veículos,

bem como procedimentos de segurança.

Já a Elba Equipamentos e Serviços conta com projeto para redução de danos durante o transporte e a armazenagem e projeto de readequação de embalagem visando otimizar o aproveitamento físico no transporte e na armazenagem, conforme revela Maria Beatriz M. Barbosa, gestora da qualidade da empresa.

“Também possuímos Programa de Segurança e Desempenho de Operação e Manutenção com rígido controle/inspeções da equipe Elba que atende os clientes, visando o zero acidente, a elevação da pontuação nas avaliações feitas pelos clientes e melhorias do nível de conservação dos equipamentos próprios, dos clientes e de terceiros.”

Para melhor atender ao setor, a Expresso Jundiá investiu em tracking on-line dos pedidos, instalação de WMS para gestão de estoques, desenvolvimento de KPIs específicos para o segmento e adequação de infraestrutura operacional. Sobre segurança, Panzan diz que a empresa possui estrutura própria de Gerenciamento de Risco e segurança desde o ano de 2000, constituída por profissionais especializados. “O processo de prevenção, procedimentos de proteção,



D'Agostini, da Target: empresa conta com segregação de áreas exclusivas para este segmento de produtos

tecnologia embarcada, monitoramento, programa de treinamento, emprego de escoltas, constituição de comboio e, ainda, recursos contingenciais constam do plano de segurança em vigor, que é aplicado e cumprido por toda a empresa, envolvendo todas as mercadorias que ficam sob nossas responsabilidades”, descreve.

Por sua vez, a Keepers desenvolveu algumas melhorias, tais como:

1. Área restrita para produtos atrativos com controle de segurança separado do restante do armazém, cujo acesso de alguns funcionários é através de crachá eletrônico. A área conta com cancela eletrônica, câmeras de vigilância, sistema de alarme independente e monitoramento 24 horas;
2. Conferências cegas ao longo da movimentação dentro do armazém, que podem ser aferidas por unidades, volumes, caixas, peso, paletes ou uma composição de dois ou mais índices;
3. Treinamento contínuo dos funcionários que manipulam os produtos diariamente;
4. Parametrização do WMS, a fim de atender às necessidades de controles dos clientes;
5. Controle e fiscalização da operação em tempo real, através do acesso remoto pelo site da Keepers;
6. Segurança terceirizada e especializada, com central e monitoramento externo.

A Nova Minas Express destinou no ano de 2010 parte dos recursos para a área de tecnologia, a fim de garantir maior nível de qualidade e agilidade nas informações, disponibilizando o status da mercadoria em tempo real.

Também renovou a frota, a fim de baixar a IMF, aumentando a confiabilidade e a agilidade nos processos logísticos; e investiu em treinamento aos colaboradores.

Na Penske Logistics, os investimentos também foram fortes na área de tecnologia/sistemas (softwares de simulação e otimização, rastreamento, WMS, TMS, ERP, EDI com ERP dos clientes, consulta de serviços pela internet e pelo celular); e de qualidade (processos, 6-Sigma, ISO 9001).

Em segurança, a empresa conta com sistema de Gerenciamento de Risco que adota várias normas, como o procedimento TAPA (é certificadora e auditora) que garante controle total da operação. As Tecnologias de Gestão de Risco utilizadas são: CFTV, cerca eletrônica, detector de metais, sistema de bloqueamento de veículos, central de controle e monitoramento e sistema de rastreamento via satélite.

As melhorias da Proativa Logística Aérea para atender ao segmento eletroeletrônico incluem a criação de uma célula dedicada ao setor, abrangendo a área de operações e atendimento ao cliente, com equipe especializada realizando o acompanhamento da coleta à entrega, monitoramento em tempo real e centralização das informações.

“Atuamos fortemente em treinamento de conscientização de segurança para os funcionários e melhorias em sistemas de rastreamento dos veículos visando assegurar a integridade da mercadoria dos nossos clientes. Possuímos um departamento de segurança nacional de transporte que gerencia todas as atividades voltadas à área de segurança, justamente para tomar ações corretivas e preventivas nos problemas relacionados à segurança”, declara Nilo Correia Lima, diretor adjunto de negócios da Proativa.

Na Santos Brasil Logística, dentre as principais características do atendimento ao setor de eletroeletrônicos destacam-se a preocupação quanto à segurança dos produtos que têm alto valor agregado e fácil comercialização. “Por isso, investimos constantemente na segurança das instalações através de um eficaz Gerenciamento de Risco, treinamento e tecnologia”, conta Dias.

As equipes da companhia

são orientadas às características dos clientes e conduzem a execução dos serviços com monitoramento constante do processo e das informações. De acordo com o profissional, os programas de treinamento em qualidade, eficiência e segurança garantem práticas adequadas nos serviços da Santos Brasil Logística, demonstrados pelos resultados atingidos em suas operações através de KPIs customizados aos clientes.

"Além disso, a estrutura de ativos próprios, complementados pelos constantes investimentos da companhia em equipamentos/veículos/sites, são capazes de garantir a segurança de serviços integrados da logística do porto à porta do cliente", ressalta.

Por sua vez, a SatLog – Serviços, Armazéns Gerais, Transportes e Logística investe constantemente em tecnologias de informação e rastreabilidade, além de em treinamento das equipes. "Todos os nossos CDs e veículos são dotados dos mais

Embarcador

Epcom: maiores problemas são as avarias

A Epcom Eletrônica (Fone: 11 3151.3036) trabalha com as transportadoras Atlas, Jamef, Mercúrio e Nova Minas, que desenvolveram especificamente para a companhia o serviço de SAC Preferencial. Segundo o supervisor de logística, Rogerio Coral Queiroz, as maiores dificuldades enfrentadas no transporte e armazenagem de produtos eletrônicos são as avarias. A empresa resolve esse problema com pós-vendas, garantias estendidas e seguro das mercadorias.

modernos sistemas de segurança e rastreabilidade (inclusive em back-up)", garante Gilberto Cardoso, superintendente da companhia.

No caso da Target Logistics, a empresa conta com segregação de áreas exclusivas para este segmento de produtos, principalmente nos CDs, bem como treinamentos frequentes das equipes administrativas e, principalmente, operacionais com relação ao manuseio destas cargas.

Para melhorar a segurança, a empresa cumpre as exigências da legislação e dos clientes, inclusive em suas auditorias. "Mantemos CDs monitorados com CFTV e transportes com veículos rastreados", acrescenta D'Agostini.

É investindo em tecnologia, segurança e frota de veículo que a Tex Courier (Total Express) melhora o atendimento ao cliente da área de eletroeletrônicos. Em segurança, opera com bunker com monitoramento 24 horas,

segurança armada, condomínio, revista individual no setor operacional, CFTV, monitoramento dos veículos via Sascar, Omnilink e Ituran, como destaca o gerente comercial, Sérgio Brito.

Na TGestiona, os investimentos em tecnologia da informação no último ano superaram os R\$ 2,5 milhões. Este capital foi destinado à otimização de operações internas e melhoria do processo de comunicação com fornecedores e parceiros. Os recursos também foram aplicados em tecnologia móvel para troca de informações entre operações internas e frota de distribuição. Por fim, Sousa ressalta os investimentos em novos softwares, decisivos para impulsionar o e-commerce.

A garantia de segurança na empresa começa no processo de inspeção/avaliação para garantir que os itens adquiridos pelos clientes preencham completamente as especificações técnicas estabelecidas. "O controle de qualidade nesta etapa é determinante! Assim que recebidos



Linde, a melhor opção para qualquer tipo de carga.

Vantagens Linde

- Transmissão Hidrostática.
- Ergonomia.
- Tecnologia Ambiental.
- Liderança tecnológica para melhor eficiência.



A Paleteira manual com o melhor custo x beneficio do mercado!

M25

Capacidade 2500 kg

Preços Imbatíveis!



Solicite a visita de um de nossos representantes:

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

Assistência Técnica em todo o território nacional!

Multimodal



Ortiz, da DGT: é fator preponderante ter uma infraestrutura de Gerenciamento de Riscos de transportes



Galvan, da Coopercarga: empresa criou, em conjunto, PGRs – Programas de Gerenciamento de Resíduos



Cardoso, da SatLog: CDs e veículos com sistemas de segurança e rastreabilidade, inclusive em back-up



Moraes, da Nova Minas: cabe ao OL ou transportador oferecer confiabilidade e agilidade, face à elevada concorrência

os produtos em uma de nossas unidades, eles passam a ser controlados pelos seus números de seriais em toda a cadeia até a entrega final na casa do cliente”, explica o profissional da TGestiona.

De acordo com ele, os processos de segurança são extremamente rigorosos, cada manuseio entre áreas de atendimento (recebimento, estocagem, picking, expedição, entrega para transportes, transporte e entrega na casa do cliente) é registrado para controle e verificação, se necessário. “Todos os profissionais são treinados e a cultura interna é de extremo zelo e atenção com os bens de nossos clientes. Além disso, para garantir 100% de eficiência, criamos um setor responsável por processos de reconferência, totalmente independente da área de Gerenciamento de Perdas”.

Na distribuição, a segurança da companhia começa com a seleção rigorosa dos funcionários e parceiros que farão as entregas, bem como com um minucioso planejamento de cada uma das etapas do transporte. A supervisão das entregas é garantida pelo monitoramento eletrônico dos veículos e registro imediato das entregas por meio de aparatos eletrônicos disponibilizados para os motoristas, que também reforçam os controles dos produtos em trânsito. Auditorias e pesquisas de satisfação dos clientes selecionados aleatoriamente

completam o processo. “Cada uma destas etapas é detalhada em um Plano Completo de Gerenciamento de Risco”, lembra Sousa.

As melhorias na Trafti – Logística Inteligente envolvem manutenção de veículos, investimento em sistemas de segurança e treinamento de colaboradores para assegurar a chegada de produtos eletroeletrônicos, que são caracterizados como produtos de alta demanda e risco de roubo. A frota é composta por veículos rastreados 24 horas e a carga tem seguro, além de contar com a presença de escolta armada.

“A empresa também tem colaboradores altamente qualificados e treinados para o transporte de diversos tipos de cargas, além de seguir o manual de conduta, onde, entre as regras a serem seguidas estão: a proibição de caronas; paradas somente em locais pré-determinados; não divulgar o conteúdo ou valor da carga; e inspeção visual da carga e dos veículos durante a viagem”, lembra o diretor comercial, Roberto Schaefer, acrescentando que a Trafti desenvolveu seu próprio Departamento de Gerenciamento de Risco.

Metrioni de Borba, gerente de Logística, e Sandra Santini da Silva, executiva de relacionamento, ambos da Transportadora Plimor, informam que entre os principais projetos realizados pela empresa nos últimos meses estão:

1. Ampliação da frota, com a aquisição de 57 novos veículos, entre cavalos mecânicos, caminhonetes, trucks e carretas;
2. Frota utilizada para transferência com suspensão a ar;
3. Veículos com sistema de rastreabilidade via satélite e monitoramento 24 horas por central especializada em Gerenciamento de Risco;
4. Carga 100% segura;
5. Implantação de sistema de roteirização;
6. Implantação da central de atendimento personalizado Prime, com 4 pontos de atendimento (Farroupilha, Porto Alegre, Curitiba, Londrina, Guarulhos e Campinas);
7. Treinamentos e capacitações contínuas de todo o corpo operacional e administrativo.

Também está em andamento o projeto de automatização dos terminais de carga, com implantação de coletores de dados, esteiras e leitores óticos.

E, ainda, a empresa oferece departamento de tráfego que analisa a escala de motoristas, realizando trocas de condutores em pontos estratégicos; informação em tempo real; e mais de 140 rotas fixas, com horários e percursos pré-definidos para transferência de cargas.

Sobre segurança, conta com

terminais de carga monitorados 24 horas; Gerenciamento de Risco realizado por central própria e uma terceirizada, servindo uma de back-up para a outra; portaria com vigilância que realiza controle de entrada e saída de pessoas, veículos e materiais; e escoltas armadas e veladas, sendo que este serviço também é rastreado.

Na UPS SCS Logística Brasil, a estrutura é direcionada para atender a todos os segmentos, contando com laboratórios técnicos, atendimento técnico de campo, segurança especializada, frota própria e atuação em mais de 200 países. A frota é rastreada – end to end, a segurança opera 24 x 7 com mais de 100 câmeras (câmera adaptada para funcionar à noite), além de contar com segurança armada.

Emerson Stabenow, gerente de SPL – Service Part Logistics da UPS, conta que as mercadorias dos clientes são serializadas – todas as peças que entram no armazém possuem código de barras, contribuindo na acuracidade de todos os materiais, na localização da mercadoria e no controle de relatórios. “Temos uma equipe fiscal exclusiva para eletroeletrônicos”, acrescenta.

Fernando Filadelfi Cabral, diretor operacional da Via Pajuçara Transportes, conta que, em primeiro lugar, a empresa investe na competência das pessoas que sempre estão à frente dos processos. Em segundo entra o Planejamento Estratégico, ou seja, olhar para o mercado,



Brito, da Total Express:
empresa opera com bunker
com monitoramento 24
horas, segurança armada e
condomínio



Soto, da Coopercarga:
"efetuamos investimen-
tos tecnológicos, gerando
um diferencial neste
segmento"



Cabral, da Via Pajuçara:
"informação é, sem
sombra de dúvida, uma
das principais carências
de qualquer segmento"

existe uma espécie de check-list eletrônico. É um meio através do qual cada departamento das unidades reconhece publicamente o recebimento daquele material. "Determinadas cargas, mesmo que indenizadas ao cliente, causam enormes problemas pela impossibilidade de reposição imediata. Conhecendo esta particularidade, criamos uma forma de evitar ao máximo os riscos desta ordem e temos tido muito sucesso com este projeto", conta o profissional.

Para aumentar o nível de segurança das operações, a companhia utiliza rastreadores com atuadores modernos e escoltas, dependendo das necessidades dos clientes. "Há um controle centralizado em um local estratégico que acompanha em tempo real cada carregamento que é feito com poderes de interferir e sugerir alterações buscando um equilíbrio no Gerenciamento de Risco das transações", finaliza Cabral.

conversar com os clientes, descobrir suas necessidades e transformar os processos da empresa em respostas aos desejos dos clientes. O profissional explica que este planejamento é realizado com a participação dos diretores/proprietários, que são atuantes, e todos os gestores. Por último, e não menos importante,

entra a Tecnologia. "Informação é sem sombra de dúvida uma das principais carências de qualquer segmento, e sabendo disto investimos pesado nessa área. As operações logísticas estão passando por uma mudança profunda. Estamos automatizando todos os processos operacionais com códigos de barra, leitores

ópticos, monitoramento dos armazéns 24 horas, roteirizadores, mapas digitais, baixas de entregas por celulares, rádios e rastreadores", diz Cabral.

A Via Pajuçara opera com um software que possui pontos de controle, ou seja, a cada etapa de descarregamento e carregamento dos produtos



SCHIOPPA. GIRANDO O MUNDO SEMPRE À FRENTE.

Oferecer o melhor em rodas e rodízios é reflexo da potência que a Schioppa se tornou em todo o mundo nesses 60 anos de existência. São mais de 30.000 produtos fabricados com tecnologia de ponta, dentro dos mais rigorosos padrões de qualidade para oferecer a você o melhor em termos de movimentação. Quem conhece prefere Schioppa!

SCHIOPPA
RODAS E RODÍZIOS DO BRASIL



Rua Álvaro da Veia, 284, São Paulo - SP - BR • Telefone: 55 11 2095 5200 • vendas@schiooppa.com.br • www.schiooppa.com.br

siga a Schioppa no twitter: @SchioppaBrasil

Multimodal

Guia de Operadores Logísticos e Transportadoras no setor de Eletroeletrônicos

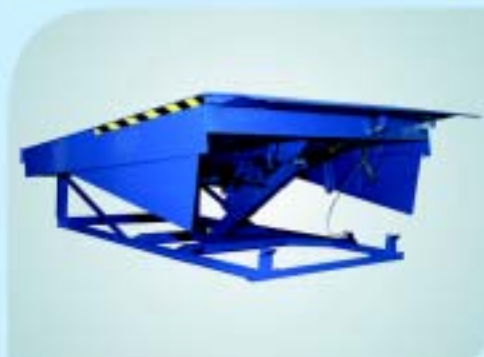
Perfil da empresa	Azul Cargo Fone: 11 4003.8399	CEVA Logistics Fone: 11 2199.6700	Armazéns Gerais Columbia Fone: 11 3305.9999	Coopercarga Fone: 49 3301.7013	Cootravale Fone: 47 3404.7000	
Transportadora (T) ou Operador Logístico (OL)?	T	OL	OL	T e OL	T	
Estrutura						
Localização da matriz (Cidade/Estado)	Barueri, SP	Diadema, SP	Barueri, SP	Concórdia, SC	Videira, SC	
Número de filiais e Estados onde estão localizadas	2 filiais e 26 representantes em 16 Estados: AL, AM, BA, CE, ES, GO, MG, MS, MT, PE, PR, RJ, RN, RS, SC, SP	60	22: SP, PR, SC, RS, BA, RJ e ES	Mais de 45 unidades (entre filiais e pontos de apoio) - Brasil e Mercosul	11: RS, SC, PR, SP, RJ, MG, GO, MT, BA e PE	
Quantidade de CDs e Estados onde estão localizados	28	60	8: BA, SP, RJ, PR	9: RJ, SP, SC, RS, PR	1: SC	
Regiões atendidas pela empresa	Todas, nos Estados acima	Todo o território nacional	Todo o território nacional	Todo o território nacional; Mercosul	Todo o território nacional	
Quantidade de carga movimentada por ano (toneladas)	Previsão 2010 (1º. Ano): 10.000	150.000	Informação confidencial	2,8 milhões	1 milhão	
Se adota o sistema de franquias, quantas?	26, expandindo para 50 até o fim de 2010	Não	Não	Não	Não	
Serviços Oferecidos						
Especialidades de transportes (de uma forma geral)	Transporte aéreo de cargas expressas	Soluções para a cadeia de suprimentos de grandes e médias empresas, nacionais e internacionais em todo o mundo; design e implementação da cadeia de suprimentos em contratos logísticos e gerenciamento de fretes, individuais ou combinados	Transporte de produtos químicos perigosos (menos radioativos e explosivos)	Carga secas (granel, estivada e paletizada); cargas frigoríficas (congelados e resfriados); transportes de produtos químicos perigosos e não perigosos	Transferência; distribuição	
Serviços agregados aos transportes (de uma forma geral)	Entregas expressas porta a porta em mais de 2.000 cidades brasileiras	Idem ao anterior	Logística reversa; etiquetagem; amostragem	Rastreamento/acompanhamento de carregamento; monitoramento (tempo real)	DTA; armazenagem	
Principais clientes na área de eletroeletrônicos	n.i.	Philips	Informação confidencial (cláusula contratual firmada com o cliente)	n.i.	Grupo Pão de Açúcar; Insinuate; Amvox	
Operação						
Total veículos frota própria	-	80	100	1.700	336	
Total veículos frota agregada	55	1.100	255 veículos, sendo 68 especializados em transportes químicos	n.i.	52	
Frota rastreada?	Não, em implantação	Sim	100%	Sim	Sim	
Tecnologias usadas no rastreamento	n.i.	Autotrac	Control Loc; Onmilink	Autotrac; OBC 04	Autotrac; Onixsat	
Tecnologias utilizadas nas outras operações executadas pela empresa	Sistema de emissão via web; acompanhamento das entregas via internet	TMS Orion; WMS Click e Matrix	WMS; EDI; TMS; coletores de dados com radiofrequência	n.i.	ERP; TMS; Portal Cootravale	
Certificada na ISO 9000?	Não	Sim	Sim - ISO 9001: 2000	Sim - ISO 9001:2008	Sim	
Certificada na ISO 14000?	Não	Sim	Não	n.i.	Não	
Certificados e licenças que possui para atuar neste setor	ANAC	n.i.	n.i.	n.i.	n.i.	
Serviços diferenciados oferecidos na área de eletroeletrônicos	Voos diretos, sem escalas	VMI Vendor-Managed Inventory; White Glove; Just In Time	Inbound; separação; gestão de pedidos; rastreamento de número de série; etiquetagem	Segurança; acompanhamento; controle; manuseio; transit time	Equipamento redundância e GR diferenciado	
Equipamentos/acessórios especiais que possui para atuar nesta área	Frota própria de aeronaves Embraer E-190 e E-195	n.i.	Área segregada (cofre) com detector de metais, câmeras infravermelhas e alarmes e sensores de presença; balança de precisão	n.i.	n.i.	

n.i. = não informado

N/A = não aplicado

NIVELADORES DE DOCA CARGOMAX.

Um nível acima em sistemas para docas.



TOP MARCAS
Log LÍDERES
2009/2011



2009/2011



Cargomax
SISTEMAS PARA DOCAS

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

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

DGT Logística Fone: 11 2199.6955	DHL Global Forwarding Fone: 11 5042.5500	Dotti Transporte e Armazéns Gerais Transdotti Transporte Rodoviário Fone: 41 3675.3200
T e OL	OL	T e OL (Dotti), T (Transdotti)
São Paulo, SP	São Paulo, SP	Colombo, PR
5: SP, MG, RJ, PE e RS	12: SP, RJ, PR, RS, BA, AM, MG	5: SC (2) e SP (3)
5: SP, MG, RJ, PE, RS	Não tem	5: PR (1), SC (1), SP (3)
Todo o território nacional	Todo o território nacional	PR; SP, SC
4.560	107.111 (2009)	250.000
53	Não	Não
Carga expressa (aéreo e rodo-aéreo); fracionada (rodoviário)	Logística internacional - Importação e exportação	Inbound; Outbound
Logística reversa; abastecimento de linha de produção; abastecimento de lojas; milk-run; entregas emergenciais; assistência técnica	Transporte doméstico; desembaraço aduaneiro	Armazenagem de coleta e entrega; Cross docking - redespaço (Dotti). Montagem de kit; armazenagem; recebimento e expedição de materiais; paletização e controle de estoque (Transdotti)
FNAC; AOC; Carrefour.com	Hewlett Packard; Motorola; Nokia; Flextronics; Foxconn; Sony Ericsson; Panasonic; Samsung; Intel; Dell; Apple; LG; Huawei; Xerox; Intelbras; Kodak; Lexmark; NCR; Jabil	Electrolux; Komeco; Nilko
94	Não possui frota de veículos própria e trabalha com o modelo de subcontratação de parceiros (transportadoras)	200
10	Não possui frota de veículos agregadas e trabalha com o modelo de subcontratação de parceiros (transportadoras)	20
Sim	Sim	100%
Omnilink; Cerrus	Auto Truck; Omnilink	Satelital; Híbrida
WMS; TMS; OMS	Auto Truck; Omnilink	Nextel; Voip; comunicação on-line
Sim	Sim	Sim
Não	Sim	Sim
ANTT, Transporte Sensíveis	Não possui nenhuma certificação específica para o setor	Todas
n.i.	Seleção criteriosa dos parceiros (subcontratadas); auditorias internas nas subcontratadas para assegurar que os requisitos de segurança sejam cumpridos; contratos com empresas de escolta armada; embalagens especiais voltadas para a segurança e integridade de produtos de alto valor agregado; estrutura de desenvolvimento da indústria de tecnologia com profissional especializado no segmento	Canal de voz direto com as filiais, eliminando o custo com interurbanos; central de rastreamento próprio 24h; sistema WBS próprio
Empilhadeiras elétricas; coletores de dados	-	Gerador próprio; caminhões com suspensão a ar; frota com 2,5 anos de idade média

Multimodal

Guia de Operadores Logísticos e Transportadoras no setor de Eletroeletrônicos

Perfil da empresa	Centro Logístico Eichenberg Transeich Fone: 51 3023.1032	Elba Equipamentos e Serviços Fone: 31 3555.2600	Expresso Jundiá Logística e Transporte Fone: 11 2152.6000	Armazéns Gerais Fassina Fone: 13 3298.3000	Gefco Logística do Brasil Fone: 21 2103.8109	
Transportadora (T) ou Operador Logístico (OL)?	OL	OL	T e OL	T e OL	OL	
Estrutura						
Localização da matriz (Cidade/Estado)	Porto Alegre, RS	Belo Horizonte, MG	Jundiá, SP	Santos, SP	Rio de Janeiro, RJ	
Número de filiais e Estados onde estão localizadas	13: RS, SC, PR, SP, BA, AM	3: MG e ES (2)	40: SP, RJ, PR, SC, RS, ES	5: SP	16: RJ, SP, PR	
Quantidade de CDs e Estados onde estão localizados	5: RS, PR, SP	MG (3 filiais e 2 unidades operacionais), ES (2)	40: SP, RJ, PR, SC, RS, ES	1: SP	4: SP, RJ, MG, PR	
Regiões atendidas pela empresa	Todo o território nacional; Mercosul; atividades de comércio exterior no mundo inteiro (importação e exportação)	Sudeste	Estados acima citados	Sul; Sudeste	Sul; Sudeste	
Quantidade de carga movimentada por ano (toneladas)	600.000	250.000 itens/ano	257.641 (2009)	130.000 (média)	260.000	
Se adota o sistema de franquias, quantas?	Não	Não	Não	Não	Não	
Serviços Oferecidos						
Especialidades de transportes (de uma forma geral)	Transporte fracionado; carga geral; contêineres	Suprimento; coordenação; distribuição; porta a porta; transferência; gerenciamento intermodal	Cargas secas fracionadas (LTL) e lotação (FTL); just in time; milk-run	Transporte rodoviário de cargas e/ou contêineres	Aéreo; rodoviário; marítimo	
Serviços agregados aos transportes (de uma forma geral)	Armazenagem; estufagem de contêineres; desova de contêineres; follow-up	Gestão da logística de movimentação de almoxarifado in-house com mão de obra especializada; equipamentos e veículos de movimentação interna e externa	Logística; armazenagem; montagem de kits; etiquetagem; embalagem; adequação de produtos; gestão de materiais promocionais	Armazenagem de cargas e/ou contêineres; paletização; estufagem; reparo de contêineres	Milk-run; just in time	
Principais clientes na área de eletroeletrônicos	Officer Distribuidora; EPI; Epcos; Springer Carrier; Lennox LG; Continental (Divisão Siemens Rádios)	Telemar - atual Oi; Cablettra do Brasil	Epson; Itaútec; Siemens; SMS; APC; Polimport; Procomp	Eletrolux; Grupo Seb; Mabe; Panasonic; LG; Philips; Samsung; Double Star; Elcoteq; Flextronics; HP; Interbras; Phitronics; Pioneer; Thomson; Videolar	Bosch; Mabe	
Operação						
Total veículos frota própria	46	26 caminhões pesados; 28 veículos leves; 23 carretas	380	248	12	
Total veículos frota agregada	200	25 carretas; 6 guindastes; 6 caminhões munck; 2 guinchos; 2 Reach Staker; 15 caminhões toco; 6 caminhonetes	400	240	200	
Frota rastreada?	Sim	Sim	Sim	100%	100%	
Tecnologias usadas no rastreamento	Onixsat (Jabursat)	Software de rastreamento; GPS	Omnilink; Autotrac	Sistema Omnilink RI 1460 MAX (celular e satelital)	Autotrac	
Tecnologias utilizadas nas outras operações executadas pela empresa	WMS; TMS	WMS Saga; TMS; ERP; Internet; celular corporativo; Software de Plano de Rigger; Software de Programa de Segurança	ERP; TMS; WMS	CTF; Pamcard; TMS; WMS CD e WMS Redex; ERP; roteirizador	n.i.	
Certificada na ISO 9000?	Sim	Sim - ISO 9001:2008	Sim	Sim - ISO 9000:2008	Sim	
Certificada na ISO 14000?	Não	Não. Em processo	Sim	Não	Não	
Certificados e licenças que possui para atuar neste setor	-	n.i.	Não há necessidade de licença especial	Certificado do Exército; Polícia Federal; ANTT; Sassmaq	Sim	
Serviços diferenciados oferecidos na área de eletroeletrônicos	Montagem de kits; controle de estoque por lote e número de série; reetiquetagem de itens importados; área segregada	Software WMS/Saga específico para controle e gestão de estoque de itens diversos, dentre eles eletroeletrônicos	Serviços in-house; etiquetagem; adequação de embalagens; gestão de estoque; gestão de materiais promocionais; transportes de carga fracionada; gerenciamento de riscos especializado	n.i.	n.i.	
Equipamentos/acessórios especiais que possui para atuar nesta área	Balança com impressora para etiquetas; coletores de radiofrequência; portal de segurança	127 Empilhadeiras; manipulador hidráulico;	Empilhadeiras; paleteiras	Frota própria; profissionais capacitados/treinados; trava de 5ª roda; grade de janela	n.i.	

n.i. = não informado

N/A = não aplicado

	Keepers Logística ATS Fone: 11 4151.9030	LSI Logística Fone: 11 4225.5860	Mira Transportes Fone: 11 2142.9000 Target Logística Fone: 11 2142.9009	Nova Minas Express Fone: 35 2102.1000
	OL	OL	T (Mira) e OL (Target)	T
	São Paulo, SP	São Caetano do Sul, SP	São Paulo, SP	Pouso Alegre, MG
	2	4: SP (2), BA, PR	20: SP, RJ, MG, PR, SC, MT, MS, DF, GO, TO	4: SP (2), MG (2)
	1	A estrutura se concentra dentro das plantas dos clientes. O CD próprio está em fase de implantação	10: SC, DF, MT, MS, SP, PR, GO, RJ, SP, MG	3: MG (2), SP
	Sul; Sudeste; Norte; Nordeste; Centro-Oeste	Todo o território nacional	Centro-Oeste	Cargas Lotação: Brasil; Carga Fracionada: Sul de Minas, Grande São Paulo, Grande Belo Horizonte e Grande Rio de Janeiro
	120.000	N/A	250.690	95.000
	Não	N/A	2	Não
	Carga seca	N/A	Carga geral; carga expressa; produtos sensíveis; produtos farmacêuticos e cosméticos	Operações dedicadas e distribuição fracionada
	Logística	Logística interna - recebimento, movimentação, abastecimento de linhas, expedição; Armazenagem - identificação, endereçamento, controle de inventários e acurácia de estoques; Gestão de fretes	Armazenagem; controle de estoque; embalagem; montagem de kits e conjuntos; gerenciamento de transportes; paletização; cross- docking; logística reversa; desenvolvimento de projetos	Armazenagem
	n.i.	Arno; Electrolux; Xerox	Itaútec; Dell; Ingram Micro; Sky; Phillips; LG	Microboard; SpaceBR; JFL Alames; Telecom; Clone; Unicoba; Sense Eletrônica
	Não é transportadora	n.i.	450	75
	-	N/A	210	40
	-	N/A	Sim	Sim
	-	N/A	Omnilink	OnixSat; Autotrac
	WMS	Software de Gestão Prisma	n.i.	SSW
	Sim	Sim	Sim	Não
	Não	Sim	n.i.	Não
	-	N/A	n.i.	n.i.
	-	n.i.	Escolta; gerenciamento de risco; segurança patrimonial; estrutura nas filiais; expertise de entrega em grandes redes de varejo	Entregas agendadas; tracking
	-	Empilhadeiras	n.i.	n.i.

Nossos Business Parks são projetados e implantados
com foco logístico e situados em regiões
estratégicas de todo o Brasil.

Galpões | Locação

ALMI LOG

UBERLANDIA/MG



Galpões de
1.370 à 23.310m²
Área total: 48.040m²
em construção

LOG STATION

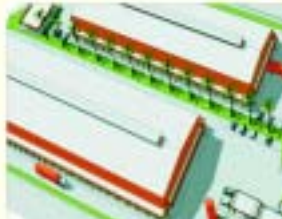
CONTAGEM/MG



Galpões de
1.200 a 11.100m²
Área total: 58.500m²
Fase 1 - implantada
Fase 2 - em construção

MRV LOG I

CONTAGEM/MG



Galpões de
700 a 6.400m²
Área Total: 14.600m²
em construção

MRV LOG II

GAMA/DF



Galpões de
1.000 a 9.600m²
Área Total: 27.500m²
em construção

SYS GAMA

VESPASIANO/MG



Galpões de
1.200 a 14.700m²
Área total: 24.600m²
em construção

S&S MG 10

- COMPRA E VENDA
- LOCAÇÃO
- SALE AND LEASE-BACK
- FACILITIES

31 3346.8010
www.almi.com.br

Av. Aguiar Cardoso nº 100, Grão - Contagem / MG

Multimodal

Guia de Operadores Logísticos e Transportadoras no setor de Eletroeletrônicos

Perfil da empresa	Penske Logistics do Brasil Fone: 11 3738.8200	Pronto Express Logística Fone: 71 2108.9700	Proativa Logística Aérea Fone: 21 2221.5662	Rapidão Cometa Logística e Transporte Fone: 61 3464.5317	
Transportadora (T) ou Operador Logístico (OL)?	OL	OL	T	T e OL	
Estrutura					
Localização da matriz (Cidade/Estado)	São Paulo, SP	Salvador, BA	Rio de Janeiro, RJ	Recife, PE	
Número de filiais e Estados onde estão localizadas	9: SP, BA, AM	14: BA, SE, AL, PA, RO, AC, MT, MS, TO, GO, DF, SP, RS, MG	SP, RJ, AM, DF, MG, ES, BA, PE, CE e mais 55 pontos de distribuição e coletas	39: SP, RJ, RS, PE, BA, AM, MG, CE, RN, PA, PR, DF, GO, SC, AL, SE, MA	
Quantidade de CDs e Estados onde estão localizados	9: SP, BA, AM	8: BA, SP (3), PA, MG, RS, DF	Nas demais capitais e principais cidades mantém contratos com empresas associadas que permitem ampla cobertura nacional	39: SP, RJ, RS, PE, BA, AM, MG, CE, RN, PA, PR, DF, GO, SC, AL, SE, MA	
Regiões atendidas pela empresa	Todas (transporte)	Norte; Nordeste; Centro-Oeste; Sudeste; Sul	Todo o território nacional	Todo o território nacional	
Quantidade de carga movimentada por ano (toneladas)	20.000 CTCRs (não tem informação em toneladas)	N/A	12.000 (2009)	600.000 t/ano	
Se adota o sistema de franquias, quantas?	Não	N/A	Não	n.i.	
Serviços Oferecidos					
Especialidades de transportes (de uma forma geral)	Coleta; distribuição; transferência; logística reversa; milk-run; JIT; transit point; Cross-docking; FTL e LTL/rodoviário e aéreo; rastreamento; gerenciamento de risco	Multimodal	Carga aérea normal ou emergencial; serviço hot situation; transporte de produtos farmacêuticos/biológicos; pequenas encomendas; fretamento de aeronaves; transporte rodoviário de cargas; transporte rodoviário exclusivo	Rodoviário e aéreo; expressos; transferência	
Serviços agregados aos transportes (de uma forma geral)	Tracking; controle de canchotos/CTRC (digitalizados); informação de entrega via WEB; agendamento de entregas	Transporte; distribuição	Embalagem, paletização; etiquetagem	DTA - Despacho de Trânsito Aduaneiro; entrega paletizada; agendamento de entregas; armazenagem no destino; distribuição e consolidação de produtos; CTCR digital; logística reversa	
Principais clientes na área de eletroeletrônicos	Sony; Samsung	Claro; Semp Toshiba	Dell Computadores; Itautec; Xerox do Brasil; Procomp; LG Eletronics	n.i.	
Operação					
Total veículos frota própria	1	N/A	92	3.000	
Total veículos frota agregada	300	120	197	-	
Frota rastreada?	Sim	Sim	Sim	Sim	
Tecnologias usadas no rastreamento	Autotrac; Omnalink	Ituran; Maxtrack	Ituran; Omnalink; Controlsat; Control Loc; Sascar; Jabursat	Omnisat; Omnalink; Anjo da Carga - Sistema de localização de cargas reativo	
Tecnologias utilizadas nas outras operações executadas pela empresa	WMS com tecnologia de RF; LMS, TMS	Tecnologia da Informação aplicada à atividade em suas várias demandas	Rastreamento da carga durante o transporte através de sistema próprio disponibilizado simultaneamente na Internet; acompanhamento da coleta à entrega; monitoramento em tempo real e centralização das informações através de SAC informatizado; equipe com rádios Nextel; telefone móvel para emergências; suporte 24 horas; funcionários alocados nos principais aeroportos para acompanhamento do embarque; EDI	-	
Certificada na ISO 9000?	Sim	Sim	Em processo de renovação da certificação da ISO 9000, porém, independentemente, mantém atualizado o sistema de qualidade	Sim	
Certificada na ISO 14000?	Não	Não	n.i.	n.i.	
Certificados e licenças que possui para atuar neste setor	ISO 9001/Tapa	N/A	n.i.	n.i.	
Serviços diferenciados oferecidos na área de eletroeletrônicos	Agendamento de cargas; tracking dos pedidos; digitalização dos comprovantes de entrega/transporte; gerenciamento de sinistros; gerenciamento de risco; logística reversa	Movimentação; armazenagem; customização de serviços	Divisão especializada no acompanhamento da coleta à entrega, com monitoramento em tempo real e centralização das informações	Gerenciamento de inventários; inventário terceirizado; logística de assistência técnica; logística de compra e venda	
Equipamentos/acessórios especiais que possui para atuar nesta área	N/A	N/A	n.i.	n.i.	

n.i. = não informado

N/A = não aplicado

GALPÕES MODULARES PARA ARMAZENAGEM

- Isenta de Edificações
- Lona Vinilica com Tratamento UV
- Anti Mofo e Auto Extinguível
- Largura de 10 a 50 m
- Módulos de 5 m
- Projetos Especiais



Locação e Venda para todo Brasil

www.topflex.com.br

55 11 3311-7878

contato@topflex.com.br

Santos Brasil Logística Fone: 11 4393.4900	SatLog Fone: 12 4009.9400	Tegma Gestão Logística Fone: 11 4346.2500	Tex Courier (Total Express) Fone: 11 2168.3200
OL	T e OL	T e OL	T e OL
Santos, SP	São José dos Campos, SP	São Bernardo do Campo, SP	Barueri, SP
6: SP	6: SP (3), AM, PA, PE	54 em todo o país	9: SP (4), RJ, MG, RS, BA, TO
1: SP	3: SP (2), PE	3: SP, RJ e ES	9: SP (4), RJ, MG, RS, BA, TO
Sudeste, Sul	Todo o território nacional	Todo o território nacional	Todo o território nacional
n.i.	2.500.000 m²/ano = 1.000.000 t/ano	1.1 milhão de veículos e mais de 800.000 t	13.500
Não	n.i.	Não	1: SP
Tracking via web para transporte rodoviário e distribuição; gerenciamento de transportes; roteirização; acompanhamento de performance e pré- fatura; transporte de contêiner (FCL e LCL); distribuição (FTL e LTL)	Cargas completas e fracionadas	Transporte de grandes volumes; transporte de veículos 0 km	Entregas fracionadas B2B/B2C
Emissão de Nota fiscal; abastecimento de linha	Rastreabilidade 100%; agendamento; KPIs	Armazenagem; montagem; kits; gestão de estoque	Logística reversa: RMA - coleta/Goback - entrega com troca
Tyco Electronics; Commscope	LG; Panasonic	Embratel; Claro; Canon	Wal-Mart; Sony; FNAC; Comprafacil.com; Magazineluiza.com; Ricardo Eletro; Submarino; Americanas.com; Shoptime; Saraiva
70	413	767	95
250 veículos no transporte/distribuição	198	2.953	990
Sim	100%	Sim	95
Tecnologia via web e satélite (GPS e Nextel)	Satélite; híbrido	GPS	Sascar, Omnilink, Ituran
WMS; TMS; radiofrequência	RF; RFID; EDI; Engenharia fiscal	WMS; TMS; ERP; DOCNICS; ferramentas de modelagem e simulação	ICS - (Integrated Courier System) utilizado na gestão de entrega; WMS utilizado na gestão de estoque; RMS - (Rental Management System) utilizado na gestão de estoque de clientes com operação de locação
Sim	Sim	Sim	n.i.
Não	n.i.	Sim	n.i.
Sim	n.i.	Sim	n.i.
Armazenagem; cross-docking; montagem de kits; picking; separação; embalagem; etiquetagem; gerenciamento de estoque; inventário; operações customizadas	IOD (information off delivery) em D+0; entregas no prazo 99,98%	n.i.	Fulfillment de e-commerce
Empilhadeiras de pequeno e grande porte; coletor de dados (RF)	Todos os equipamentos são dotados de itens de informação e segurança	Hardware: data Center; virtualização dos servidores; links de contingência	n.i.

Multimodal

Guia de Operadores Logísticos e Transportadoras no setor de Eletroeletrônicos

Perfil da empresa	TGestiona Fone: 0800 777.2284	Trafiti - Logística Inteligente Fone: 11 4358.707	Transportadora Plimor Fone: 54 2109.1000	TSV Transportes Rápidos Fone: 11 2954.7778	
Transportadora (T) ou Operador Logístico (OL)?	OL	OL	T	T	
Estrutura					
Localização da matriz (Cidade/Estado)	São Paulo, SP	São Bernardo do Campo, SP	Farroupilha, RS	Goiânia, GO	
Número de filiais e Estados onde estão localizadas	7: SP (4), PR, PE, RS	10: SP, MG, SC	67: SP, RS, SC, PR e Argentina	11: GO, DF, MT, MS, SP, RJ, PR, SC, RS	
Quantidade de CDs e Estados onde estão localizados	17: SP (14), PR, PE, RS	2: SP	8: SP (2), PR (2), SC, RS (3)	11: GO, DF, MT, MS, SP, RJ, PR, SC, RS	
Regiões atendidas pela empresa	São Paulo; Interior de São Paulo; Sul; Nordeste	Todo o território nacional	100% do Estado de São Paulo, Região Sul e Argentina	GO; DF; MT; MS; SP; RJ; PR; SC; RS	
Quantidade de carga movimentada por ano (toneladas)	9	2 milhões	233,76 mil t (2009)	44.000	
Se adota o sistema de franquias, quantas?	Não	Não	Sim	4	
Serviços Oferecidos					
Especialidades de transportes (de uma forma geral)	Eletrônicos e cosméticos	Atende aos setores de siderurgia, automotivo, de bens de capital, de bens de consumo, químico, de alimentos, farmacêutico e de higiene e limpeza	Transporte de carga fracionada, atuando principalmente nos segmentos eletroeletrônico, informática, telefonia e comunicações, vestuário e moda, calçados, farmacêutico, cosmético, autopeças e e-commerce	Transportes rápidos de cargas fracionadas; distribuição	
Serviços agregados aos transportes (de uma forma geral)	Recebimento; armazenagem; triagem; picking; expedição	Armazenagem; logística; gestão in-house; serviços de mão de obra	Manuseio e paletização para operação de coleta e entrega; gestão da informação dos embarques; gerenciamento de risco para a segurança da carga através de checagem e confidencialidade de informações; Prime - serviço de relacionamento com o cliente	Armazenagem; transporte; distribuição	
Principais clientes na área de eletroeletrônicos	Lenovo; Positivo; Vivo; ZTE; Telefônica; Motorola; Sony; Nokia; TelMar	n.i.	Ponto Frio; Submarino; Americanas; Shoptime; Colombo; Extra.com	LG; Panasonic (SatLog)	
Operação					
Total veículos frota própria	50	739	280	40	
Total veículos frota agregada	+200 entre veículos leves, pesados e motos	278	340	122	
Frota rastreada?	Sim	Sim	100%	100%	
Tecnologias usadas no rastreamento	Autotrac; Omnilink	Autotrac; Webtrac (via celular e satélite)	Autotrac; Omnilink	Autotrac; Control Loc; Omnilink	
Tecnologias utilizadas nas outras operações executadas pela empresa	WMS; TMS; BI; Plataforma de e-commerce	TMS; WMS; ERP	Sighra; Control Loc; Controlsat; Sascar; Jabursat	TMS; ERP	
Certificada na ISO 9000?	Sim	Sim	Sim	Não	
Certificada na ISO 14000?	Não	Não	Não	Não	
Certificados e licenças que possui para atuar neste setor	Sim - ISO 9001/2008	Sim - ISO 9001:2008	Não há licença específica para atuação no segmento de eletroeletrônicos	Não há necessidade de licenças especiais para o transporte no setor	
Serviços diferenciados oferecidos na área de eletroeletrônicos	Plataforma de e-commerce com interface completa com ERP e sistema de gestão da cadeia de distribuição; rastreabilidade dos equipamentos em toda a cadeia de distribuição, da aquisição até a instalação na residência dos clientes; Inteligência e forte capacitação de segurança aplicada à distribuição e armazenagem	Frota 100% rastreada; colaboradores treinados e qualificados	Todos os citados no item de serviços agregados	Seguro de 1 milhão por evento; 100% da frota rastreada; seguro em todos os amazéns; CFTV	
Equipamentos/acessórios especiais que possui para atuar nesta área	WMS; TMS; BI; plataforma de e-commerce	Apólices de seguro contra roubos e acidentes	Está implantando a automatização dos terminais, com sistema de coletores de dados, leitores óticos e movimentação interna por esteiras	Veículos rastreados com um ou mais rastreadores monitorados 24 horas	
n.i. = não informado N/A = não aplicado					

UPS SCS Logística Brasil Fone: 11 5694.6600	Via Pajuçara Transportes Fone: 11 3585.6900
OL	T
São Paulo, SP (matriz mundial em Atlanta, EUA)	Guarulhos, SP
12: SP (5), RJ (2), RS (2), DF, MG, PR, mas atende todo o Brasil através de parceiros	7: SP, RJ, MG, ES
São Paulo, SP	23: SP, RJ, MG, ES
Todo o território nacional	Sudeste
n.i.	100.000
Não	Não
Transporte rodoviário, aéreo, marítimo; exportação; importação; entregas expressas	Encomendas expressas; cargas fracionadas
Serviços alfandegários; reparos técnicos; distribuição; armazenagem; logística reversa; serviços financeiros	Gestão de riscos; cross-docking; relatórios customizados; rastreabilidade on-line
n.i.	n.i.
81	52
1.000	250
Sim	113
n.i.	Omnalink; Autotrac
n.i.	TMS; ERP (Benner); EDI; Código de barras; Nextel; GPRS; serviços on-line
Não, a empresa possui avaliações de qualidade próprias, implementadas pela matriz	Sim
Não, a empresa possui avaliações de qualidade próprias, implementadas pela matriz	Não
É autorizada pelo governo federal a atuar no segmento de logística em eletroeletrônicos	Todas
Logística reversa; reparos técnicos; armazenagem; distribuição	n.i.
Laboratórios técnicos e atendimento técnico de campo	n.i.

Embarcador

LG: Gerenciamento de Risco é a maior dificuldade



A LG Electronics (Fone: 4004.5400) trabalha com frota própria e Operadores Logísticos no caso de operações de armazéns e Centros de Distribuição. Para transportes, o serviço é terceirizado com transportadoras especializadas. Suas parceiras são: SatLog, DHL, Omega, Mc Tech, Aliança, Mercosul e Costeira.

De acordo com Álvaro Lage Barizon, gerente geral de logística da LG, atualmente, o Gerenciamento de Risco é um dos pontos de maior dificuldade no setor de eletroeletrônicos, pois, além de encarecer a operação, as rotinas para a prevenção de roubos prejudicam o nível de serviço e geram perda de eficiência no processo. "Ainda há a concentração de entregas no final do mês, mais precisamente nos últimos 3 dias", lembra.

Para superar a problema, a empresa realiza um trabalho em conjunto com os parceiros para identificar temas de melhoria, como mudanças de rota, pontos de controle e novas ferramentas. "Também criamos no ano passado um Departamento de Gerenciamento de Risco e prevenção de perdas que trata da inteligência do assunto, consolidando as informações e buscando a todo o momento as melhores práticas." A LG tem com os seus parceiros diversos projetos em andamento que ainda não foram implantados e outros em fase de testes. A expectativa é que até o fim de agosto de 2010 a empresa tenha os principais projetos implementados para chegarem (ela e os parceiros) ao pico do ano mais estruturados e eficientes.

Sobre o relacionamento com os prestadores de serviços logísticos, Barizon diz que desde o segundo semestre do ano passado a LG está praticando um formato de maior transparência e proximidade dos parceiros, através de reuniões mensais e até, muitas vezes, quinzenais de avaliação e identificação de planos de ação. "Essa é uma medida simples que está gerando melhorias significativas em reduções de custos e aumento de nível de serviço", conta. Segundo ele, o que precisa ser melhorado é o gerenciamento de capacidades. "As vendas em nosso setor são muito sazonais, tanto anualmente quanto mensalmente. Se implementarmos um processo eficiente para a gestão das necessidades de serviços logísticos em que nossos parceiros participem intensamente disso, teremos ganhos expressivos em toda a cadeia de abastecimento", expõe o gerente geral de logística da LG. ●

NAUTIKA

Solução em Armazenagem

Locação e Venda



Áreas Interligadas



Galpões Desmontáveis



Vãos livres de 10 a 50m



Projetos Especiais

Tel.: (11) 2462-4622

www.nautikacoberturas.com.br

Multimodal**Supply Chain**

Cadeias de suprimentos têm papel fundamental na retomada de projetos pós-crise

Após a crise mundial ter afetado diretamente a economia global, a retomada de projetos já está acontecendo, muito por conta das áreas de Supply Chain das empresas terem tido pulso para driblar as dificuldades enfrentadas durante a tormenta.

Os executivos da área de Supply Chain precisam estar preparados para não perder as oportunidades que estão surgindo com a retomada do crescimento da economia, tendo sempre em vista a limitação dos controles de custos e investimentos para não terem surpresas futuras. Considerando este cenário, nesta matéria especial a revista *Logweb* apresenta alguns casos de importantes corporações que vêm obtendo sucesso nesse período pós-crise graças a algumas medidas adotadas no âmbito das cadeias de suprimentos.

Braskem



O gerente-geral da indústria petroquímica Braskem (Fone: 11 3576.9999), Paulo Mari, conta que a empresa vem gerenciando suas compras de serviços adotando como diferencial uma inteligência de monitoramento e acompanhamento do mercado de fornecimento, através do SECS – Sistema de Excelência para a Contratação de Serviços. Para o sucesso do processo, Mari enumera oito elementos fundamentais: estratégia para terceirização de serviços, necessidades técnicas da aquisição, análise crítica dos prestadores e contratos atuais, qualificação de prestadores de serviços, processo de contratação, gestão do relacionamento, gestão do futuro e análise crítica do sistema.

Com a utilização deste sistema, o gerente-geral garante que a Braskem já atingiu ganhos tangíveis em sustentabilidade, produtividade, redução de preços e aumento de valor agregado nos prestadores, ganhos de qualidade na prestação de serviço, conhecimento com muito mais profundidade do mercado fornecedor, além de melhoria acentuada na relação entre as áreas de Suprimentos e Manutenção.

Já a etapa batizada como Gestão do Futuro, segundo Mari, tem por objetivo incrementar a percepção de necessidades futuras para a excelência operacional, aumentar a busca incessante de novas tecnologias e processos, bem como promover e provocar desafios internos e externos. “A Gestão do Futuro leva a equipe para um estágio superior de inovação”, salienta.

Acerca dos ganhos intangíveis com a utilização do SECS, ele destaca o uso de um processo estruturado na decisão Make or Buy, maior visão global de contratação de serviço, empresariamento da contratação, aumento da confiança entre equipes internas e fornecedores, além do fato de o mercado fornecedor passar a ser influenciado positivamente.

Carrefour



Pela rede supermercadista Carrefour (Fone: 4004.0126), Lincoln Marcelo Fiori (com o microfone), gerente de Abastecimento, e Paulo Crapina, gerente de Organização e Processos, dizem que, por meio do Relacionamento Colaborativo no Varejo, aperfeiçoando o envolvimento com os fornecedores, a empresa tem conquistado melhorias na área de logística, reduzindo custos na cadeia e garantindo o aumento da disponibilidade dos produtos nas lojas.



Dentre inúmeros ganhos conquistados pela companhia por meio do relacionamento colaborativo e a constante troca de informações com fornecedores está a redução do impacto ambiental e do custo do frete, tanto para o Carrefour quanto para os fornecedores, graças ao processo Back

Haul, que consiste em otimizar a utilização dos caminhões, que após serem descarregados na loja, recolhem mercadorias em um fornecedor próximo antes de retornar ao CD.

Outra melhoria bastante destacada por Fiori e Crapina é que a falta de produtos nas lojas é em média 30% menos nos produtos dos fornecedores que compartilham informações com o Carrefour, considerando o sortimento total cadastrado para o departamento de mercearia de todas as lojas. “Além disso, conquistamos uma redução no tempo decorrido entre o cadastro do produto e a disponibilidade na gôndola para o cliente”, revelam.

Daqui para frente, o Carrefour pretende melhorar ainda mais o Relacionamento Colaborativo no Varejo. Assim, tem como objetivo aumentar a quantidade de processos colaborativos com cada fornecedor que hoje já possui pelo menos um, ampliar a quantidade de fornecedores nos processos de relacionamento colaborativo e divulgar módulos de boas práticas de fornecedores com boa performance em determinados indicadores aos fornecedores que possuem baixa performance.

Correios

O consultor técnico do Departamento de Logística Integrada dos Correios (Fone: 08007250100), Carlos Alberto Brandão, conta que a empresa utiliza no dia-a-dia a Dinâmica de Sistemas no gerenciamento logístico, para enxergar e entender as interconexões entre os muitos e variados componentes de um projeto logístico. “Isto nos permite modelar e dimensionar novas operações, avaliar operações já existentes e até mesmo construir modelos de referência”, celebra. Segundo Brandão, a Dinâmica de Sistemas é bem completa e precisa, por trabalhar com agregados, de diagramas de estoques e fluxos, além de laços de realimentação.



DuPont



Robert Suquet e Igor Suzuki (foto), ambos da área de logística da DuPont (Fone: 11 4166.8000), indústria química presente em mais de 75 países, revelam que atualmente há 10 projetos de Supply Chain em andamento na companhia, todos eles alinhados à metodologia Six Sigma, a qual permite a equalização de prazos, pessoas e custos em resultados positivos. Em síntese, para garantir que a gestão de projetos como foco em ações de Supply Chain tragam os resultados desejados, a DuPont identifica primeiramente quem é o cliente para, em seguida, traduzir a voz deste cliente para o que realmente é crítico para a qualidade, priorizando os itens identificados neste mapeamento. Feito isto, conforme explicado por Suquet e Suzuki, é feito o alinhamento dos itens críticos para a qualidade com a estratégia do negócio.

Outro ponto importante é definir o problema com escopo, sempre objetivando redução de tempo e eliminação ou diminuição de desperdícios ou erros, além de ter muito claro quais serão os benefícios almejados com o projeto e quem será o responsável pelo processo, bem como o apoiador das ações.

Fedex

Roberta Carbonari, gerente de Qualidade da FedEx (Fone: 08007033339), comenta que para alcançar o nível de excelência no atendimento aos clientes, a companhia mapeia cerca de 200 elementos ao longo das operações logísticas, sempre baseadas na filosofia PSP – People-Service-Profit (Pessoas-Serviços-Lucros). Além disso, ela salienta alguns dos aspectos que garantem qualidade às operações da empresa: “da coleta até a entrega, o cliente pode monitorar as informações sobre sua encomenda em tempo real através da internet. Além disso, tratamos também de liberação de cargas em alfândegas”, exemplifica.

General Motors

Fred Roldan e Silvio L. Payão, respectivamente, diretor e gerente de Logística da General Motors (Fone: 08007024200) na América do Sul, comemoram que por meio de um trabalho colaborativo entre as áreas de Logística e Vendas, a companhia consegue avaliar a demanda e garantir mais agilidade na entrega dos produtos. “Reduzimos os gargalos na cadeia de fornecimento, trazendo confiabilidade e agilidade para a cadeia de suprimentos”, destacam.

Para justificar o sucesso do modelo de atuação, Roldan ressalta a importância de reconhecer o Supply Chain como um todo. “Tem que planejar em conjunto, interagindo com todos os elos da cadeia, internos e externos, fornecedores, concessionários, etc. Aliás, é muito importante a empresa interagir com os concessionários, já que eles estão mais próximos de nosso cliente final”, explana.

Na parte interna, Payão aponta que se faz necessária uma análise de produção e um planejamento pró-ativo junto às áreas de Supply Chain, Qualidade dos Fornecedores, Compras e Engenharia para desenvolver alternativas para evitar interrupções de produção, simular possíveis problemas, evitando situações imprevistas na operação diária, devido à falta de capacidade, ter reuniões semanais com a participação das diretorias das áreas citadas, bem como elaborar e executar planos estratégicos e operacionais para fornecedores restritos.

Junto aos elos externos da cadeia, Roldan elege a rápida e constante comunicação com os fornecedores como componente essencial para alinhar as operações, antecipando problemas potenciais, resolvendo gargalos para maximizar aspectos como produtividade e flexibilidade, executando planos estratégicos e operacionais para fornecedores restritos, tendo um plano eficaz de reserva de estoque para situações extremas, entre outras medidas.

Itaú-Unibanco



Eduardo Bueno dos Reis Garcia, gerente de Planejamento e Controle da Produção do Itaú-Unibanco (Fone: 08007280728), informa que a área de Logística de Tangíveis da empresa conseguiu trabalhar e ter aprovada a execução de um assunto que a princípio não era prioritário no momento de fusão entre as duas companhias: a melhora da acuracidade da projeção de vendas no segmento de cartões de crédito, por meio do Supply Chain Management.

Ele comenta que é um grande desafio construir um modelo de operação conjunta, a partir de duas bases de clientes distintas, integrando os processos e o planejamento de demanda de forma única. “Temos que saber lidar com a evolução do Supply Chain no segmento financeiro direcionado à logística, produção e entrega de cartões de crédito, em um universo de milhares de clientes”, analisa.

O fato de uma empresa do segmento bancário estar adotando o Supply Chain Management como assunto essencial em seus negócios demonstra o quão amplo é este conceito, presente em todos os segmentos de atuação, sempre buscando a integração de informações em prol do melhor atendimento ao cliente final e aperfeiçoamento de operações internas e de relacionamento.

Multimodal

JP Morgan



Henrique Guaragna Marcondes, da área de Logística da JP Morgan (Fone: 08007700847), afirma que é possível gerenciar o Supply Chain de maneira global, por meio de um 4PL, que utiliza um sistema de informação que permite visibilidade e orquestração dos agentes envolvidos. Segundo ele, o 4L, por ser um gestor da cadeia de suprimentos, consegue gerenciar fornecedores e transporte multimodal, além de um acompanhamento de métricas de desempenho de forma adequada. Além disso, pode garantir o acompanhamento do tempo de ciclo de pedidos e desvio padrão, bem como o preenchimento de pedidos alinhados com as prioridades de embarques com base no S&OP.

Magneti Marelli

Segundo Alexandre Califani, gerente global de Logística da Magneti Marelli (Fone: 11 2144.1717), com a implantação do sistema Lean Logistics a partir do modelo WCM – World Class Manufacturing, a companhia conseguiu ganhos como a redução de 60% do estoque e uma eliminação significativa de operações sem valor agregado, graças ao envolvimento dos colaboradores de todas as áreas da empresa.

Califani explica que no WCM os pilares gerenciais, como Compromisso da Gestão, Clareza de Objetivos, Caminho para o WCM, Alocação de Pessoal Qualificado, Compromisso da Organização, Competência da Organização, Tempo e Orçamento, Nível de Detalhamento, Nível de Expansão e Motivação dos Operadores, dão apoio aos pilares técnicos, dentre os quais a logística da organização está inserida.

O modelo está estruturado nos conceitos de TQC – Total Quality Control, TPM – Total Productive Maintenance, TIE – Total Industrial Engineering e JIT – Lean Logistics Just In Time e garante o nível de excelência de todo o ciclo logístico-produtivo. “O WCM não é um projeto, mas sim uma filosofia de trabalho. Filosofia esta que está presente mundialmente em todo o Grupo Fiat, ao qual pertence à Magneti Marelli”, frisa Califani.

Com base em todos estes princípios, ele relata que para se atingir o resultado almejado, que é o nível de competitividade World Class, é essencial combater todos os desperdícios e perdas de qualquer tipo, envolver todas as pessoas (em qualquer nível da organização), aplicar com rigor as metodologias e os instrumentos, além de difundir e padronizar os resultados alcançados.

Especificamente na área de logística, o gerente global da Magneti Marelli revela que há sete passos a serem seguidos, totalizando quatro estágios de fluxos:

- ➔ **Criar um fluxo** (passos 1, 2 e 3): reengenharia da linha orientada à satisfação do cliente, redesenhar a logística interna e redesenhar a logística externa;
- ➔ **Criar um fluxo contínuo** (passos 4 e 5): nivelar a produção e refinar a logística interna e externa;
- ➔ **Criar um fluxo preciso** (passo 6): integrar as redes de vendas, produção e compras;
- ➔ **Criar um fluxo sob controle** (passo 7): adotar um planejamento de sequência-tempo prefixado.

Em síntese, Califani observa que para se obter sucesso com o WCM ter ferramentas é essencial, mas não o suficiente. “É preciso ter liderança e saber exatamente onde estão as perdas e quais são as prioridades. Uma vez implantado o processo, a auditoria é que irá confirmar se a liderança e o uso das ferramentas estão adequados, caminhando rumo ao aperfeiçoamento”, discorre.

Schincariol

“A empresa vem crescendo muito, aumentando o portfólio de produtos. Desta forma, planejar as operações, sobretudo de logística, passou a ser essencial. Tivemos que rever muitas coisas”, admite Gino Di Domenico, diretor de Operações da Schincariol (Fone: 08007710123), ao abordar como a empresa tem integrado toda a sua cadeia de valor para entregar produtos certos, na hora certa e no local correto ao consumidor.

A integração da cadeia era vista como um desafio enorme, já que a Schincariol atende a 650 mil pontos-de-venda no país, por meio de 11 CDs próprios e mais de 200 revendedores. Por isso, a companhia implantou o sistema SAP SCM, que tem trazido ganhos em disponibilidade de produtos, além de melhorias no processo de distribuição e melhor gestão de estoques.

A mudança faz parte do MPS – Modelo de Planejamento Schincariol, iniciado em 2008 com a implementação de processos de S&OP – Sales e Operations Planning e GATE – Gestão do Atendimento, além dos estudos de visibilidade e ferramentas de suporte, bem como da estrutura organizacional. No último ano, os processos de S&OP e GATE foram automatizados, houve a implementação do Processo de Atendimento do Pedido de Vendas e uma revisão na estrutura organizacional. Em 2010, os objetivos do projeto giram em torno da programação da produção (fabricação e envase), programação de transportes e levantamento dos indicadores de visibilidade da cadeia.

De acordo com Di Domenico, ao automatizar a gestão de pedidos e planejar as vendas de acordo com a demanda é perfeitamente possível aprimorar o uso da capacidade produtiva e otimizar a alocação dos ativos para gerenciar o estoque com mais eficiência. Segundo ele, um sistema como o SAP SCM deve ser utilizado para tomada de decisão, por gerar indicadores da operação em toda a cadeia de valor, levantando informações como nível de serviço, tempo de atendimento, acerto da previsão de vendas e produção. “A empresa pode ter em mãos a melhor ferramenta e o melhor processo. Porém, se não tiver dados robustos, as decisões, caso a empresa consiga adotar alguma, não serão acertadas”, afirma.

Tetra Pak



Salvador Marino, diretor de Supply Chain da Tetra Pak (Fone: 11 5501.3200), que realiza processamento, envase e distribuição de embalagens, aponta que o conceito de Supply Chain é bastante amplo e gera várias interpretações. No entanto, para a Tetra Pak, a definição “logística integrada” é a que melhor explica esta área. Segundo Marino, gerenciar

Supply Chain é gerenciar paradoxos. “Buscamos combinar a eficiência de produção e a constante busca por redução de custos com a obstinação de servir melhor e de maneira diferenciada aos nossos clientes”, comenta, afirmando em seguida que a tendência para o futuro é combinar a eficiência dos processos e serviços ao cliente. O diretor de Supply Chain da Tetra Pak fez questão de ressaltar que obviamente a empresa gerencia, também, a cadeia de fornecedores, mas que o grande foco do Supply Chain está no cliente, já que a troca de informações é fundamental para melhoria dos processos e do nível de serviço, garantindo altos índices de acuracidade e produtividade. Para a Tetra Pak, a chave para o sucesso da combinação de eficiência dos processos e serviços ao cliente é a colaboração.



Supply Chain Summit

Aqui, sua empresa tem que participar e mostrar porque é importante no mercado
Supply Chain Summit | 20 de outubro de 2010

Nesta data, mais de 400 executivos de operações, logística e supply chain estarão participando de discussões sobre a cadeia de abastecimento, benchmarks e suas melhorias.

O seu patrocínio neste evento será visto por presidentes e vices, diretores e gerentes das áreas de logística e supply chain de empresas com grande peso na economia nacional.



Conheça as formas de patrocínio entrando no site
www.supplychainsummit.com.br

Ou em contato com o ILOG pelo e-mail
fabia@ilog.org.br ou pelo telefone: (11) 2936-9918.

REALIZAÇÃO

APOIO



Multimodal**Navegação**

Hidroanel, SP: Estudo de pré-viabilidade deverá ser entregue ainda neste ano

Iniciado no final de março último, o estudo de pré-viabilidade técnica, econômica e ambiental do Hidroanel metropolitano em São Paulo deverá ser concluído ainda neste ano, de acordo com o Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo (Fone: 11 3312.4502), órgão responsável pela administração e operação da Hidrovia do Tietê.

O estudo está sendo desenvolvido pelo Departamento de Engenharia Naval da USP – Universidade de São Paulo e pela empresa Petcon Planejamento (Fone: 61 3212.2713), que foram contratados pelo DH/SP.

Ao custo de aproximadamente R\$ 1,2 milhão, o trabalho visa avaliar as condições de intermodalidade no escoamento das cargas, as melhorias nos deslocamentos dos usuários dos sistemas viários, a compatibilidade dos investimentos para a implantação na área e os principais impactos ambientais.

Frederico Bussinger, diretor do DH/SP, lembra que a navegação na Região Metropolitana de São Paulo é da época dos Bandeirantes e que também são antigos os estudos sobre o tema. “Em 2008, o DH/SP fez uma pesquisa e conseguiu localizar 67 estudos e projetos sobre este tema, executados ao longo de mais de um século”, revela.

Segundo ele, após realizar este levantamento foi feita uma seleção, e os estudos foram apresentados num seminário realizado ao final do mesmo ano (2008). “É importante ser destacado que nomes e empresas renomadas integram esse conjunto de estudos”, destaca o diretor do DH/SP. “A ideia do Hidroanel, como tal, é nova. Mas não a navegação, já que os rios Tietê e Pinheiros, a Represa Billings e Taiaçupeba já foram bastante estudados”, acrescenta.

Partindo desse acervo de estudos, o atual trabalho contratado pelo DH/SP visa atualizar dados e referências, além de analisar integralmente as questões técnica, econômica e ambiental, bem como as possíveis interfaces do Hidroanel com o Rodoanel e o Ferroanel.

Do ponto de vista técnico, o estudo vai analisar as questões relacionadas ao transporte. No que diz respeito à economia, o objetivo é levantar quais serão os custos para implantação e operação do Hidroanel, bem como os benefícios que ele trará em termos de transporte e logística. Já na questão ambiental, o trabalho quer identificar quais serão os ganhos com redução de acidentes, emissões de poluentes e até mesmo com venda de crédito de carbono.

Bussinger confirma que a integração com o Rodoanel e o futuro Ferroanel é um dos aspectos a serem avaliados pelo estudo, assim como a interface com terminais intermodais que deverão ser implantados. Mas tudo isso, claro, é assunto para daqui a um tempo, só depois que o estudo de viabilidade for concluído, apresentado e aprovado.

Objetivos e expectativas

O principal objetivo com a construção do Hidroanel é utilizar os rios Tietê e Pinheiros como meio de transporte de cargas, o que, segundo o diretor do DH/SP, significa aliviar do trânsito da região metropolitana boa parte das 400 mil viagens diárias de caminhão, o que representa cerca de 1 bilhão de toneladas de cargas/ano, além de reduzir significativamente a emissão de particulados e gases de efeito



Bussinger: “o Hidroanel já é uma realidade em 41 km. Ele é um sonho, sim. Mas um sonho em implantação”

estufa, pois o transporte hidroviário emite seis vezes menos gás carbônico e 18 vezes menos NOx do que o transporte rodoviário, para transportar cada ton/km.

“Se reduzirmos em 30% o volume de cargas que passa pela cidade já será um ganho significativo para São Paulo, seja do ponto de vista econômico ou ambiental. Isso dentro de um projeto totalmente viável, pois São Paulo já é quase uma ilha. Com a construção de um canal, com cerca de 25 km, será possível operar um Hidroanel de 186 km”, argumenta Bussinger.

Conforme informações do DH/SP, atualmente o rio Tietê possui 41 km navegáveis, com início na barragem de Edgard de Souza, no município de Santana do Parnaíba, passando pela eclusa sob o Cebolão e finalizando na barragem da Penha, na capital, local em que um projeto executivo para construção de uma eclusa deverá ser entregue.

Esta obra irá acrescentar mais 14 km ao trecho navegável, totalizando 55 km. “Com a construção da eclusa, que

facilitará o transporte de sedimentos da calha do rio Tietê, será gerado, ainda, um reservatório com capacidade de reter até 3,5 milhões de metros cúbicos de água, equivalente a cerca de 40 piscinões do Pacaembu”, aponta o diretor do DH/SP.

Os estudos de pré-viabilidade do Hidroanel Metropolitano contemplam também a incorporação da represa Billings, que adicionaria cerca de 30 km de vias navegáveis, além da construção de um canal artificial interligando a represa ao reservatório Taiaçupeba.

Com base nos estudos anteriores e em obras similares na Hidrovia do Tietê, hoje existentes no interior do Estado paulista, foi feita uma primeira estimativa de investimentos para o projeto do Hidroanel: cerca de R\$ 2 bilhões, dos quais dois terços seriam destinados apenas à construção do canal ligando as represas Billings e Taiaçupeba.

Em outras palavras, Bussinger ressalta que com R\$ 700 a 800 milhões, estima-se que será possível realizar diversas obras complementares, visando aumentar a extensão hoje navegável de 41 km entre Santana do Parnaíba e a Barragem da Penha.

No entendimento do diretor do DH/SP, para a realização dos estudos não deverá haver entraves. Em contrapartida, eventualmente poderão surgir obstáculos para o projeto em si, dado que o Hidroanel está intimamente imbricado com o tecido urbano da região. “Daí porque, desde seu início, o DH/SP e os contratados devem interagir com as Prefeituras da região e órgãos com algum tipo de interface funcional”, explica.

Segundo o órgão vinculado à Secretaria Estadual dos Transportes, assim que o estudo estiver

finalizado, a Petcon e o Departamento de Engenharia Naval da USP irão apresentá-lo ao próprio DH/SP e, posteriormente, aos demais órgãos de governo envolvidos e por último será aberto à sociedade em geral.

Sonho?

Durante o V Seminário Brasileiro de Logística, realizado em setembro do ano passado na sede da NTC&Logística – Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (Fone: 11 2632.1500), José Geraldo Vantine, presidente da Vantine Solutions (Fone: 11 3262.5464), que tratou do tema “Anéis Viários e Intermodalidade”, classificou o Hidroanel como um sonho. “Em São Paulo se fala na construção de anéis viários há mais de 30 anos. Eu costumo dizer que o Rodoanel é um fato, mas o Ferroanel é

apenas uma hipótese, e o Hidroanel, um sonho”, declarou na ocasião.

Para Bussinger, o Hidroanel já é uma realidade em 41 km – referindo-se ao trecho entre Santana do Parnaíba e a Barragem da Penha. “Com a implantação da Eclusa da Penha será possível aumentar em 14 km a extensão navegável pelo Tietê. Serão, assim, 55 km, de um total estimado de 186 km. Ou seja, quase um terço”, rebate.

Todavia, o diretor do DH/SP reconhece que a implantação total depende da conclusão positiva do estudo e de diversas obras que demandam tempo para serem realizadas e, por isso, acontecerão por etapas. Além disso, ele destaca que uma obra desse porte, numa metrópole como São Paulo, requer maturação e tempo, mas há que se iniciar por razões de trânsito, logística e meio ambiente. “O Hidroanel é um

sonho, sim. Mas um sonho em implantação”, garante.

Do ponto de vista de Rodrigo Vilaça, diretor-executivo da ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (Fone: 61 3226.5434), que há muitos anos vem batalhando pelo projeto de outra grande obra de infraestrutura – o Ferroanel –, só o fato deste estudo de pré-viabilidade do Hidroanel estar sendo realizado já é motivo para otimismo. “O momento nos leva a crer que o planejamento está sendo retomado. É importante saber que começam a haver estudos mais sólidos no sentido de investir em transporte”, comemora.

No entendimento de Vilaça, como o Brasil quer ser a quinta ou sexta potência mundial, necessita de infraestrutura e deve interligar o sistema de transportes, sempre buscando alternativas para reduzir custos e otimizar operações. “Uma

necessidade latente para o país é investir na multimodalidade, mas estamos muito atrasados. O Rodoanel, por exemplo, já deveria estar pronto há anos, mas só agora o segundo trecho foi entregue”, alerta.

Até por não estar envolvido nos estudos do Hidroanel, o diretor-executivo da ANTF prefere não se aprofundar muito sobre a expectativa do DH/SP de reduzir até 30% o volume de cargas que passa por São Paulo, mas explica que qualquer obra que seja feita hoje vai conseguir alguma redução, já que há um atraso muito grande quando o assunto é infraestrutura de transportes.

Por fim, ele destaca que apenas o Hidroanel é pouco para resolver o grave problema de movimentação em São Paulo. Contudo, reconhece que iniciar um estudo e criar expectativas acerca deste tema é bastante positivo. ●

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.



Adote uma LINHA COMPLETA de desempenho e durabilidade.

- Cushion
- Superelástico
- Pneumático diagonal
- Pneumático radial

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

Multimodal**Cargas superpesadas**

Megatranz projeta crescimento, mas aponta entraves do setor

Embora não informe os números de faturamento, em 2010 a Megatranz (Fone: 11 2480.5000), especializada em transporte multimodal de cargas superpesadas, projeta crescer cerca de 40% em relação ao último ano. Segundo a própria empresa, só o volume do faturamento no primeiro semestre deste ano já alcançou o registrado ao longo de 2009.

Mesmo assim, o diretor-presidente da companhia, Henrique Zuppardo, revela que ainda há entraves que prejudicam a atuação das empresas do segmento de transporte de cargas superpesadas no país. "Sofremos com a falta de regras bem definidas para este tipo de operação, para que todos os envolvidos (transportadores, órgãos públicos, concessionárias rodoviárias e concessionárias que têm cabos aéreos sobre as vias) saibam quais são as suas responsabilidades, direitos e deveres", alerta.

Ao se deparar com estas dificuldades, o executivo explica que a Megatranz tem buscado defender os seus direitos, principalmente quando há alguma discussão de ordem técnica. "Quando não há diálogo com as concessionárias rodoviárias, principalmente, temos solicitado a intervenção das Agências Reguladoras em âmbito Federal e Estadual", explica Zuppardo, ressaltando que as intervenções têm obtido sucesso, tendo em vista uma série de arbitrariedades unilaterais adotadas por algumas concessionárias que, segundo ele, agem de forma diferente do contrato de concessão em relação ao usuário/transportador de cargas pesadas.

Como sugestão para superar este tipo de problema, o diretor-presidente da Megatranz aponta



Reatores transportados pela Megatranz para a planta da Oxiteno em Camaçari, BA, pesam 473 toneladas e cada um tem 22 metros de comprimento

que o DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito deveria criar uma regulamentação em nível nacional das dimensões e distribuição de peso por eixo para o transporte de cargas excepcionais e superpesadas, como ocorre em outras especialidades de transporte.

Já aos órgãos públicos que têm a jurisdição nas vias, como DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, DER – Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo e CET – Companhia de Engenharia de Tráfego, por exemplo, caberia estabelecer as condições operacionais de trânsito, evitando, assim, as divergências existentes, havendo uma regra clara a todos os envolvidos.

Além dos gargalos operacionais, que com um pouco de boa vontade podem ser resolvidos, na visão de Zuppardo há também a necessidade de se investir em infraestrutura nos próximos anos. Nesse sentido, no entanto, ele se mostra mais esperançoso, por conta principalmente da

das plataformas offshore de petróleo; ampliação e construção de novas refinarias, etc., estamos otimistas em relação à demanda de transporte de cargas superpesadas que haverá nos próximos dez anos", admite.

Na outra ponta dos investimentos ele revela que as transportadoras de cargas superpesadas têm apostado na aquisição de uma nova geração de equipamentos transportadores com tecnologia de ponta e presente em pouquíssimos países, mesmo do primeiro mundo. "Estes investimentos têm trazido benefícios de melhor distribuição por eixo, segurança na frenagem e outros elementos imprescindíveis no atual estágio em que se encontram as rodovias brasileiras", salienta Zuppardo.

Por parte da Megatranz, neste ano cerca de R\$ 15 milhões estão sendo investidos na aquisição de módulos hidráulicos para a movimentação de cargas sobre rodas, com destaque para os módulos de quatro e seis eixos. A companhia, que atualmente tem uma frota de 110 eixos, pretende totalizar

Petrobras e de acontecimentos como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016.

"Com os PACs – Programas de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, nos quais constam investimentos nas áreas de energia, por meio da construção de usinas hidroelétricas, termoeletricas e termonucleares; exploração de óleo e gás, através



As duas colunas transportadas na mesma operação têm peso unitário de 245 toneladas e 42 metros de extensão cada uma

algo em torno de 200 até o final do ano, e já está trabalhando nesse objetivo.

Transporte de carga de 473 toneladas

Recentemente, em operação contratada pela Oxiten Nordeste (Fone: 71 3634.7777), a Megatranz concluiu o transporte internacional porta a porta de dois reatores com peso total de 473 toneladas e 22 metros de comprimento, além de duas colunas com peso unitário de 245 toneladas e 42 metros de extensão.

As cargas saíram do Japão e de Taiwan, respectivamente, e foram entregues na Base Naval de Aratu, BA, de onde seguiram por transporte rodoviário até o Polo Petroquímico de Camaçari. Segundo a Megatranz, devido às dimensões da carga, foi preciso estabelecer algumas medidas de adequação geométrica e, principalmente, de viabilidade estrutural das diversas pontes e viadutos existentes ao longo do percurso de 43 km, que separa a Base Naval de Aratu das instalações da Oxiten.

"O planejamento de engenharia e preparação foi realizado conjuntamente entre os nossos engenheiros e os Órgãos de Trânsito e foi necessário um ano de estudos, análises técnicas e preparação de reforço estrutural para que fosse concluído", comenta Zuppardo, destacando que esta foi uma das cargas mais pesadas já transportadas no Brasil.

Neste tipo de operação, inicialmente, durante a pré-venda do transporte, é verificada qual será a melhor logística. Após a confirmação pelo cliente, a equipe de operações da Megatranz executa o planejamento no qual são definidos os equipamentos transportadores e as providências necessárias para a obtenção das AETs – Autorizações Especiais de Transporte, facilitando bastante a execução efetiva do transporte em questão. ●

Notícias Rápidas

Eichenberg vai fazer a logística da IRA

A Eichenberg & Transeich (Fone: 51 3023.1000) foi a escolhida pela IRA – fabricante de peças e acessórios para motos, além de desenvolver roupas especialmente para os motociclistas – para fazer a sua logística. A iniciativa faz parte do plano estratégico da empresa, que está ampliando suas operações para todo o território nacional. A IRA vai contar com a estrutura da Eichenberg para fazer o gerenciamento do estoque, as transferências e a distribuição dos produtos para grande parte do Sul e Sudeste do País.

Codificadoras Markem-Imaje na J.Brandão

A indústria de alimentos J.Brandão, localizada em Fortaleza, CE, instalou três codificadoras, modelo SmartDate 5, em suas linhas de produção dos snacks de milho Salsitos e dos snacks de trigo Apetitos, marcas bastante conhecidas na região Nordeste.

As codificadoras, fabricadas pela Markem-Imaje (Fone: 11 3305.9465), vão imprimir nas embalagens de filme flexível desses salgadinhos informações relativas ao lote e validade do produto.

A codificadora SmartDate 5, que opera com a tecnologia de transferência térmica, é especialmente indicada para codificação de embalagens flexíveis, filmes, chapas e rótulos, podendo ser usada no modo intermitente ou contínuo e utilizada para operação pelo lado esquerdo ou direito.

A S S O C I A Ç Õ E S

CBC tem nova diretoria

A Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC (Fone: 21 2263.1645) já tem sua nova Diretoria Geral para o biênio 2010-2012.

DIRETORIA GERAL

Presidente:

Silvio Vasco Campos Jorge

Vice-Presidente de Contêiner:

Carlos O. Bezerra de Miranda

Vice-Presidente de Transporte Ferroviário:

Washington L. Pereira Soares

Vice-Presidente de Transporte Multimodal:

Aluisio de Souza Sobreira

Diretor Executivo:

Cláudio Luiz de Viveiros

Diretor de Planejamento:

Jorge Antonio de Almeida

Diretor de Desenvolvimento:

Ian Gordon Petersen

Diretor Institucional:

José Nicola Benedetti

CONSELHO FISCAL

Presidente:

Paulo Treu

Membro Efetivo:

Luiz Henrique de V. Carneiro

Membro Efetivo:

Washington Perissini

Membro Suplente:

José Roberto Tavares da Silva

Membro Suplente:

José Maria Joventino da Silva

Membro Suplente:

Adriana Murta

DIRETORIAS REGIONAIS

Diretor da Região Sudeste:

André Machado de Oliveira

Diretor da Região Sul:

Ronaldo Cury Hultmann

Diretor da Região Nordeste:

Manoel C. Ferreira da Silva Jr.

Diretor do Estado de São Paulo:

Jorge Coelho

Multimodal**Transporte rodoviário**

Mercosul X Brasil: divergências não são apenas no futebol

Nas relações comerciais com os outros países do Mercosul, o Brasil enfrenta problemas aduaneiros, falta de integração dos sistemas e não cumprimento de acordos assinados. A “briga” ultrapassa os limites do futebol e envolve política e economia, onerando a logística de exportação.

Pela primeira vez, a revista *Logweb* aborda os problemas que os Operadores Logísticos/transportadoras enfrentam nas operações com os países do Mercosul. A relação, principalmente com a Argentina, não se dá com base nos acordos assinados, dificultando o comércio entre as nações e, conseqüentemente, gerando altos custos, como contam os entrevistados. Mas por que isso ocorre? As relações comerciais entre os países membros de um bloco econômico não devem ser facilitadas?

Vejamos. O Mercosul – Mercado Comum do Sul foi criado em 1991 para integrar Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai. Seus principais objetivos são:

- 1. Eliminação das barreiras tarifárias e não-tarifárias no comércio entre os países membros;**
- 2. Adoção de uma Tarifa Externa Comum (TEC);**
- 3. Coordenação de políticas macroeconômicas;**
- 4. Livre comércio de serviços;**
- 5. Livre circulação de mão de obra, e**
- 6. Livre circulação de capitais.**



“O Mercosul é perfeito na teoria, mas, na prática, os acordos não são respeitados. Os problemas são discutidos em reuniões, mas as soluções não saem do papel”, dizem os diretores da Transrodut Transportes Internacionais (Fone: 11 3595.7777), Julio Cesar Castro Pastor e Juan Carlos Castro Pastor. A empresa transporta quase todos os tipos de produtos, exceto químicos e automóveis prontos, trabalhando com frigoríficos, alimentos, bebidas, matéria-prima para

construção civil e indústria de transformação, autopeças, etc. Cerca de 80% do transporte realizado é destinado ao Mercosul. Os outros 20% são operações nacionais.

“De todos os problemas que prejudicam as exportações pelo modal rodoviário para países do Mercosul, o impasse aduaneiro é o maior de todos. Todo país deve ter controle aduaneiro, mas a Argentina não facilita para os membros do Mercosul. A carga às vezes chega a passar por até quatro aduanas para chegar ao

seu destino, parando e onerando a operação. Observamos isso em países subdesenvolvidos e que participam de blocos econômicos que só existem no papel, caso do Mercosul”, revelam.

Já em países desenvolvidos e que fazem parte de blocos econômicos sérios, a empresa não observa estes entraves aduaneiros, a exemplo da U.E. – União Europeia. “Em blocos como o U.E., a fiscalização parte do princípio da confiança e responsabilidade das operações por parte dos envolvidos, transportador/importador/exportador/despachantes, que, em caso de desrespeito às leis, sofrem, de fato, as consequências por que tiverem dado causa”, exemplificam Julio Cesar e Juan Carlos.

Segundo eles, a Argentina está muito atrasada em tecnologia, estando aproximadamente 20 anos atrás do Brasil nesse quesito. “Não há integração eletrônica entre os sistemas dos países membros do Mercosul. Cada um faz o seu controle, o que dificulta o desembaraço das mercadorias.”

As maiores dificuldades estão nas relações com a Argentina, que é o maior comprador de mercadorias do Brasil dentro do bloco. Por exemplo, ela não aceita o certificado de fumigação reconhecido pela ONU (reconhecimento mundial) e exige que seja feito um novo procedimento na aduana de entrada de seu país. “Isso faz com que o caminhão fique parado mais um dia à

disposição dessa imposição da aduana argentina", salientam os diretores da Transrodut, acrescentando: "a briga entre os países vai muito além do futebol, ela é política e econômica, movida por um jogo de poder acirrado pela liderança do Mercosul, sem contar a corrupção".

As relações são tão complicadas que os caminhões brasileiros têm dificuldades em abastecer na Argentina, pois os postos de combustível limitam a quantidade de diesel aos veículos brasileiros. Tanto o preço do diesel como do pedágio são diferentes para os brasileiros, que pagam mais caro. As multas aplicadas a caminhões brasileiros na Argentina devem ser pagas na hora, sob o risco de o veículo ser apreendido. "Com tudo isso, a China vai ganhando mercado dentro do bloco. E os prejuízos sempre acabam para a ponta mais fraca: a transportadora", analisam Julio Cesar e Juan Carlos.

Outro problema é o dimensionamento dos caminhões. No Brasil o padrão de altura é 4,30 metros. Na Argentina, o tamanho permitido é até 4,10 (sem tolerância), ou seja, é preciso criar uma linha diferenciada para trafegar neste país. "Há anos foi assinado um acordo para seguir o padrão de 4,30 metros, mas isso até hoje não saiu do papel", lembram os profissionais.

Eles contam que, na Argentina, as normas estaduais e municipais se sobrepõem às federais. Com isso, cada localidade faz a sua própria lei, o que prejudica muito as exportações.

"E todas essas dificuldades trazem como consequência o custo elevado das operações. Se fizermos um comparativo entre uma viagem internacional e uma nacional, podemos notar este custo com base nos dias que o caminhão fica parado, sem produzir. Exemplo: um caminhão que sai de São Paulo

e segue para Buenos Aires demora aproximadamente oito dias para concluir seu transporte e entregar a carga, destes oito dias, quatro são de viagens e quatro são os dias em que o caminhão fica parado à disposição das aduanas. Em contrapartida, se pegarmos esses mesmos oito dias em uma viagem nacional, o caminhão vai e volta na rota São Paulo x Fortaleza, que tem uma distância muito maior que a rota São Paulo x Buenos Aires", expõem.

Os diretores da Transrodut revelam que não é rentável trabalhar com o transporte rodoviário para o Mercosul, mas que a empresa não pode deixar de fazê-lo porque tem grandes clientes que utilizam este serviço. Entretanto, admitem que continuando dessa forma, será difícil o comércio com a região.

Atualmente, a companhia enfrenta um novo impasse que envolve as moedas utilizadas na comercialização. Toda a transação

de comércio exterior é feita em moeda forte, que apresenta pouca variação de valor no mercado, como o Euro e o Dólar. Nas últimas discussões econômicas do Mercosul foi acordado que as mercadorias comercializadas no bloco poderiam utilizar o Real. Houve acordo imediato entre os Bancos Centrais do Brasil e da Argentina para as transações de bens e mercadorias, mas não em serviços (caso do frete). "Sem contar que o assunto ainda é muito confuso. Muitas vezes a fiscalização aduaneira da Argentina não aceita a documentação de exportação em Real e pede para trocá-la, isso demanda tempo e, automaticamente, custo, pois o caminhão ficará mais dias parado enquanto a carga não é liberada", contam Julio Cesar e Juan Carlos.

Outro problema citado por ambos envolve a perda de documentos na aduana argentina por falta de organização. Há, ainda, o



LFS, a solução para a sua corrida do dia a dia no armazém

Leve a sua logística para **a pole position!**



A pole position em WMS pertence ao software LFS. Nossa combinação inigualável de custos, inovações, tecnologias e uma profunda experiência de consultoria e conhecimento, tem feito clientes satisfeitos em todo o mundo e em todos os setores logísticos.

Para saber mais sobre como chegar à pole position da logística, com a melhor "máquina de solução de sistemas", fale com o nosso representante no Brasil e veja uma demonstração ao vivo dos processos de armazenagem do poderoso WMS, o LFS.



EHRHARDT + PARTNER

O Líder Mundial em Logística de Armazenagem

Parceiro Oficial no Brasil:

EXEMPLO – Excelência Empresarial e Logística Ltda.

Fone (+55) 21- 34 77 80 73

E-mail: info@ehrdardt-partner.com.br

www.ehrhardt-partner.com.br

Multimodal

alto índice de roubos, pois as rotas são estudadas pelos assaltantes. “Mas, da mesma forma como o crime se organiza, a polícia também deveria se organizar, entretanto não há interesse das autoridades em coibir os roubos”, dizem.

Ainda de acordo com eles, a Argentina também dificulta a passagem de mercadorias destinadas ao Chile, criando vários entraves burocráticos pelo trânsito dos veículos em suas estradas. Por isso o transporte rodoviário tem os preços muito mais elevados do que os outros modais de transporte para esses países. Estes são alguns dos motivos que fizeram a Transrodut ampliar sua gama de negócios e apresentar soluções completas aos seus clientes. Atualmente, realiza operações como Freight Forwarder, atuando em todos os modais de transporte e despachando cargas para todo o mundo.

Convém lembrar que o transporte rodoviário internacional é regido pelo ATIT – Acordo de Transporte Internacional Terrestre, que tem como signatários Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai. As regras previstas nesse acordo foram criadas para possibilitar um transporte porta a porta, lembra Hamilton Martins, gerente de trucking da DHL Global Forwarding (Fone: 11 5042.5500). “Os sistemas aduaneiros informatizados dos países membros não possuem uma interface, se assim podemos dizer. Desta forma, as políticas de comércio exterior de um país interferem de forma contundente nas operações de transporte rodoviário internacional. Como exemplo recente citamos as sanções impostas pelo governo argentino à importação de produtos brasileiros. Atualmente, outro grande entrave está na fiscalização rígida exercida pelos agentes ao longo da rodovia 14 (Ruta 14), província de Entre Rios, a famosa rodovia da integração”, exemplifica.

Segundo o profissional, apesar das regras ditadas pelo ATIT, algumas normas nacionais que não deveriam afetar diretamente o transporte rodoviário

internacional consolidam dificuldades isoladas. Prova disto é o exemplo a seguir: a partir de 1/1/2011 os veículos que desejarem transitar na Argentina deverão possuir cabine leito. “Essa norma é interna e, na última reunião do Subgrupo de trabalho nº 5 - Transportes - Mercosul, a autoridade de transporte daquele país ratificou a informação. No Brasil, não existe nenhuma norma que obrigue a empresa de transporte a utilizar veículo com cabine leito para realizar uma operação de pequena, média ou longa distância”, diz Martins.

A DHL Global Forwarding atua no transporte rodoviário internacional, com cargas fracionadas e completas para os setores eletrônico, de higiene pessoal, cosméticos e limpeza, autopeças, vinhos e alimentos secos, entre outros. A empresa contribui na importação e exportação entre Brasil, Argentina, Chile, Paraguai, Uruguai e Bolívia.

Na opinião de Walter Soto, coordenador do Mercosul da CooperCarga (Fone: 49 3301.7000), os processos alfandegários e as decisões políticas são os pontos de maior impacto no livre comércio, burocratizando os processos. “A legislação é bastante similar, a dificuldade está basicamente voltada às travas de proteção que os próprios governos impõem”, diz. Na região do Mercosul, a empresa atua com cosméticos e limpeza, alimentos perecíveis e secos, automotivos, matéria-prima em geral e tecnologia.

No entanto, para Luiz Alcântara, diretor de Overland da Gefco Logística do Brasil (Fone: 21 2103.8109), as leis internas e as formas de impostos são totalmente diferentes dos países do Mercosul. “Como estamos falando de uma economia brasileira, muito superior à dos demais, talvez haja a necessidade de termos uma maior diversidade de artigos e leis que envolvam o fluxo importação e exportação”, opina.

Segundo o profissional da Gefco, empresa que atua nos segmentos automotivo, de peças em geral, componentes elétricos e eletrônicos e transporte de

veículos acabados, os principais entraves que prejudicam as exportações pelo modal rodoviário para países do Mercosul são:

↳ **Burocracia criada por procuradores e despachantes;**

↳ **Horários de atendimento em fronteira;**

↳ **Processos de fiscalização de mercadorias com modelos jurídicos legais entre países totalmente distintos e muitas vezes embates econômicos entre países do Cone Sul;**

↳ **Não padronização sobre limite de altura dos veículos;**

↳ **Estradas precárias e sem condições de segurança.**

De acordo com Julio Cesar Dias, supervisor de transportes da CSI Cargo Logística Integral (Fone: 41 3381.2300), os principais entraves são excesso de documentações e informações, falta de integração entre os organismos intervenientes, quadro de funcionários insuficientes e atuação da equipe de fiscalização. Além destes, cita falta de caminhões permissionados e de segurança no lado argentino. “Nossas rodovias também apresentam o mesmo entrave, e ainda má conservação”, adiciona o profissional da CSI Cargo, que atua com transporte rodoviário de cargas completas e fracionadas para a Argentina – exportação e importação.

Em relação aos diferenciais legislativos entre o Brasil e os outros países do Mercosul, Dias cita peso permitido de carregamento e altura e comprimento de carretas (não é permitido bitrens e rodos-trem nas rodovias argentinas).

Sobre a falta de integração das aduanas também fala Carlos Antonio Gonzalez, diretor executivo da La Asuncena

Agenciamento e Transporte (Fone: 51 3362.6060), empresa que atua nos segmentos aéreo, marítimo e rodoviário (carga completa e consolidada) para produtos industrializados e químicos. “As aduanas estão integradas de direito, mas não de fato”, diz. Ele também conta que há inúmeras barreiras criadas a esmo, sem aviso prévio por parte dos países integrantes do Mercosul, com destaque para a Argentina.

Falta de logística internacional na origem, fronteira e destino. Estes são os entraves citados por Roberto Alves, CEO da Maxitrans Transportes & Logística Internacional (Fone: 11 3685.2786), que atua com logística internacional, consolidação de cargas e transporte FTL. Além destes, acrescenta: rodovias, desbalanço comercial, entraves aduaneiros, falta de profissionais experientes e/ou treinados no comércio exterior para administrar e algumas barreiras tarifárias entre os países. Alves também diz que entre os diferenciais legislativos está a avaliação das NCMs – Nomenclaturas Comuns do Mercosul entre os países. “O sistema ainda não avalia e libera automaticamente determinadas mercadorias, havendo perda de tempo no transporte/logística. Entraves de Senasa, Fumigação e Anvisa ainda causam demoras e entraves nas exportações”, adiciona.



Alcântara, da Gefco: “é preciso alinhar leis e outros entraves, pois as culturas são muito diferentes”

Já na rota que a Transportadora Plimor (Fone: 54 2109.1000) atende entre Brasil e Argentina, o principal entrave são as licenças de importação impostas pelo governo argentino, gerando certa instabilidade no fluxo e na frequência de cruzeiros realizados pelos transportadores, descreve Wederson Daniel Nazario, encarregado comercial Mercosul e Unidades de Negócio da Transportadora. "Mediante esta realidade, adotamos medidas e focamos nossos esforços comerciais em segmentos que se mantêm estáveis, como autopeças, garantindo a frequência de atendimento nas exportações e importações e bom transit time", expõe. Além disso, diz que as diferentes regras de importação e exportação dos países pertencentes ao Mercosul são entraves naturais para as operações de transporte entre estes países.



Dias, da CSI Cargo: obstáculos se refletem direta e indiretamente nos custos finais dos negócios

A Transportadora Plimor é especialista em cargas fracionadas, operando em coletas, transferências e entregas de produtos, principalmente nos segmentos de confecções, têxteis, autopeças, calçados e eletrônicos, entre outros.

Driblando as diferenças

Para driblar as diferenças, a Transrodut sempre se atualiza das exigências por meio de informações levantadas com os motoristas por intermédio do chefe da frota. "É preciso se adaptar ao que é pedido. Se os brasileiros criarem resistência às exigências, podem ser boicotados. Vale a pena não chamar a atenção para fazer a viagem tranquila. Geralmente, o mercado automotivo, por sua influência econômica, não enfrenta dificuldades aduaneiras em suas transações, além disso, as montadoras contam com aduanas dentro de suas próprias plantas", contam Julio Cesar e Juan Carlos.

Com relação ao problema de abastecimentos dos caminhões na Argentina, a empresa adota

um tanque de combustível próprio localizado na fronteira, além de equipar os veículos com tanques de grande armazenamento.

Para evitar perdas financeiras, a Transrodut só concede crédito (prazo de pagamento) em fretes pagos por empresa brasileira, e só faz fretes rodoviários pagos no exterior se o pagamento for antecipado. "É difícil dar crédito para empresas estrangeiras, pois não existem garantias de recebimento e cobrança", dizem.

No caso da perda dos documentos de exportação durante a operação, a solução da empresa foi utilizar dois jogos de documentos, um deles acompanha o motorista do caminhão e o outro segue para o cliente via courier.

Quanto aos roubos, utiliza escolta armada e/ou veículos rastreados, na maioria dos casos, dentro de Buenos Aires para inibir os bandidos.

Apresente 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 manchar Elite XP TR-900

SEU NOVO DISTRIBUIDOR

TyresFer

A SOLUÇÃO EM PNEUS E SERVIÇOS

Tel.: **11 3641 - 7744**
tyresfer@tyresfer.com.br

Multimodal

Já a Coopercarga procura identificar segmentos com suficiente abertura comercial que simplifiquem os processos. A CSI Cargo usa como alternativa a contratação de carretas “sem permissão” até fronteiras e o depósito em fronteiras para baixar cargas com problemas documentais. E a La Asuncena evita gargalos de fronteira usando com mais frequência a modalidade de MIC/DTA – Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/ Declarações de Trânsito Aduaneiro em EADIs – Estações Aduaneiras do Interior de São Paulo e do Rio Grande do Sul.

Por sua vez, Martins, da DHL Global Forwarding, diz que a empresa precisa estar sempre atenta às exigências dos países membros. “Como possuímos filiais nestes países, o fluxo de informações é muito importante para que não sejamos tomados por exigências de última hora. Procuramos orientar os clientes sobre tais mudanças e/ou dificuldades por imposições que possam ocorrer no trânsito internacional.”

Na Gefco, é utilizada a capacidade de fornecedores na parte de liberação aduaneira, representantes legais nas duas fronteiras, apoios dedicados em EADIs para liberação de cargas e equipe capacitada de despachantes da empresa no fluxo. Tudo isso para driblar as diferenças.

No caso da Maxitrans, atualmente 100% do serviço de transporte e logística internacional é baseado no transporte MIC/DTA, desde origem até destino, evitando desta maneira possíveis atrasos e paradas. “Na fronteira, cumprindo transit time e entregando o material no destino, sempre avaliamos todo o processo para embarque”, diz Alves.

A Plimor superou as diferenças legais estabelecendo sedes na Argentina (Buenos Aires e Córdoba), gerando o enquadramento e a legalização de todas as operações. “E, ainda, implantamos um sistema comercial baseado no relacionamento próximo com os clientes e capacitamos todos os profissionais envolvidos na operação Brasil/Argentina de modo a buscarem as melhores soluções para os clientes”, expõe Nazário.

Sugestões

Para melhorar os entraves nessas operações, Dias, da CSI Cargo, sugere: controle nas fronteiras e aduanas interiores integrado, uniforme e simultâneo, com amplo horário de atendimento, inclusive nos fins de semanas e feriados; referente à documentação, as exigências e a intervenção dos organismos na liberação das cargas devem ser simplificadas, com possibilidade de antecipar e fracionar os despachos aduaneiros; as intervenções dos organismos nas fronteiras, na utilização do MIC/DTA, devem ser simples e rápidas, liberando os veículos num tempo curto, em 15 minutos; coordenação no processo de liberação dos veículos e mercadorias, evitando a detenção com controles integrados num mesmo recinto, onde atuem todos os organismos responsáveis nos despachos aduaneiros; cooperação por parte das autoridades policiais; fazer valer o Mercosul (como por exemplo na Europa a União Europeia); e lei de igualdade operacional. De acordo com ele, os organismos responsáveis por resolver os entraves são: Receita Federal, Ministérios da Agricultura, Secretarias Estaduais da Fazenda, Ministério dos Transportes, Agentes aduaneiros, Legislativo e executivos dos estados.

Segundo Martins, da DHL Global Forwarding, em primeiro lugar torna-se necessário que os governos signatários do ATIT tenham como prioridade uma política específica para o transporte internacional, evitando que normas internas interfiram no desenvolvimento do transporte. Outra questão colocada pelo profissional está relacionada ao tempo do caminhão parado em ponto de fronteira. “Isto gera problemas e custos altos para toda a cadeia logística, pois a fronteira deveria ser um ponto de passagem e não de retenção dos veículos. Enfim, o comprometimento dos governos é que faria a diferença para o processo de integração sul-americana.”

A sugestão para melhorar a situação seria um acordo político entre os governos do Brasil e dos

países do Mercosul, trazendo agilidade para as importações e exportações. É o que acredita Nazário, da Plimor.

Para Alcântara, da Gefco, a solução se dá a partir de uma ação governamental entre os países participantes. “É preciso alinhar leis e outros entraves, pois as culturas são muito diferentes.”

Concorda com ele Gonzalez, da La Asuncena, que sugere integralização das aduanas, ajustar as leis municipais, estaduais e Federais do Brasil e de seus congêneres nos países vizinhos.

“Um projeto de utilização de um Sistema Aduaneiro Único para os países membros e a estruturação de novas Aduanas Unificadas resolveriam grande parte dos problemas”, complementam Julio Cesar e Juan Carlos, da Transrodut.

Por sua vez, Alves, da Maxitrans, cita: aumento de pessoal aduaneiro para fiscalização em fronteira, organizar um sistema on-line entre os países para o transporte de mercadorias aprovadas no livre comércio, embarcar sem entraves e com tempo de cruze de cerca de duas horas.

Para Soto, da Coopercarga, a responsabilidade dos entraves é dos governos. E a solução seria cumprir com as normas vigentes do Mercosul.

Modelo único?

Sobre se é possível estabelecer um modelo único de envio de cargas para países do Mercosul, as opiniões divergem.

Alcântara, da Gefco, e Soto, da Coopercarga, acreditam que sim. “Na atualidade há um modelo, mas em função das necessidades dos países integrantes do Mercosul existem decisões políticas que terminam desvirtuando os acordos assinados”, diz este último.

Nazário, da Plimor, diz que hoje o modelo único já ocorre parcialmente. “Os documentos são padronizados, mas a legislação de cada país se difere para os importadores e exportadores (alguns adotam as licenças

de importação, outro tem livre acesso e outro bloqueia qualquer comercialização de determinados produtos). Se realmente ocorresse um acordo de padronização para o livre comércio nos países do Mercosul, o ganho seria de todos os participantes deste eixo”, considera.

Já para Julio Cesar e Juan Carlos, da Transrodut, não há um único modelo a ser adotado, porque os acordos não são respeitados. “Por exemplo, a aduana unificada seria um grande passo para melhorar as relações, e ela está no tratado, mas não é respeitado. São Borja, RS, é a única que opera unificada, mas, justamente por ser única, tem um custo maior que as demais e por isso não é utilizada pelos exportadores. O maior Porto Seco do Brasil, o de Uruguaiana, RS, também precisa ser unificado para melhorar a situação, mas o ideal ainda está longe.”

O assunto é complexo na opinião da CSI Cargo, tendo em vista o grande número de agentes públicos e privados, intervenientes nas operações fronteiriças, que incluem aspectos fiscais, sanitários, policiais e de transporte. “Se a atuação de todos esses agentes não se der de forma integrada e complementar, não será possível obter as reduções de exigências burocráticas, de tempo e custos que se projetam. Esses obstáculos se refletem direta e indiretamente nos custos finais de nossos negócios”, expõe Dias.

Para Martins, da DHL Global Forwarding, infelizmente ainda não é possível o estabelecimento de um modelo único no envio de cargas para os países do Mercosul. Segundo ele, as diferenças geográficas e econômicas dos países integrantes não permitem o fluxo regular de cargas. “Ainda temos espaços comerciais que obrigam parte da frota a percorrer longos trechos sem carga.”

Gonzalez, da La Asuncena, também acredita ser difícil, pois há grandes distâncias a serem percorridas. “Tem de se criar mais aduanas de interior para poder fluir melhor com as cargas e evitar, assim, os gargalos de fronteiras.” ●

A Retrak trabalha para reduzir seus custos

 **Retrak**[®]
Eficiência a baixo custo



SOLUÇÕES INTELIGENTES PARA UMA LOGÍSTICA EFICIENTE

Nosso desafio é dar a você sempre a melhor solução em
movimentação e armazenagem de materiais



STILL
Representante

(11) 2431.6464
www.retrak.com.br

Multimodal

Exportação

TGA e La Asuncena inauguram Rota 72 Horas Brasil-Paraguai

Para agilizar a vida das empresas que precisam transportar pequenos volumes na rota Brasil-Paraguai, a TGA Logística (Fone: 11 3464.8181) e a La Asuncena (Fone: 11 3663.1076) anunciam, em junho último, em São Paulo, SP, a inauguração do serviço de transporte rodoviário de cargas consolidadas entre a capital paulista e a cidade de Assunção, com um tempo de trânsito de 72 horas, considerando todo o processo, inclusive o trâmite de desembarço.

As empresas parceiras, que no país vizinho contam também com o apoio do AC Group nesta operação, revelam que o curto período de trânsito da carga se deve à utilização do regime MIC-DTA, que, em suma, permite que o caminhão não fique parado na fronteira entre os países. “A rota convencional normalmente é operada em 96 horas. O MIC-DTA é que nos propicia o ganho de tempo”, justifica Nilson Gomes dos Santos, diretor operacional da TGA.

Como diferenciais do serviço, que já é realizado por outras

empresas, mas com um tempo de trânsito de 96 horas, além das 72 horas, a TGA e a La Asuncena apostam na operação porta a porta nos limites da Grande Assunção, na consularização documental em Foz do Iguaçu, PR, na ampla cobertura de seguros all risks e na estrutura de atendimento na origem, na fronteira e no destino, proporcionando total controle da operação.

A proposta da Rota 72 Horas Brasil-Paraguai é consolidar cargas industriais em São Paulo, despachá-las todas as sextas-feiras e transportá-las até a capital paraguaia por meio de carretas de 25 toneladas e capacidade para 80 m³, passando diretamente pela fronteira entre os dois países e levando a carga até um recinto aduaneiro em Assunção, onde ela será desembarçada por cada cliente e entregue diretamente no destino pelo mesmo veículo que as transportou desde o Brasil.

Em outras palavras, a carga é desembarçada no terminal aduaneiro localizado no bairro do Jaguaré, na zona oeste de São Paulo, SP, passa livremente pela fronteira, chega a uma estação aduaneira dentro da capital paraguaia, onde é desembarçada conforme os procedimentos do país, e, em seguida, é transportada para o seu destino. “É uma operação porta a porta”, destaca o diretor executivo da TGA, Adilson Gomes dos Santos.

Segundo as empresas, o objetivo do serviço é atender à demanda já existente de clientes que têm necessidade de movimentar pequenos volumes entre os dois países, mas por diversos fatores precisam esperar o caminhão encher para realizar o transporte. “A TGA já tem o know-how deste tipo de operação na Argentina e no Chile. Foi por isso que os procuramos para esta rota, já que identificamos a



Nilson, da TGA: “a rota convencional Brasil-Paraguai normalmente é operada em 96 horas. O MIC-DTA nos propicia realizar todo o processo em 72 horas”

necessidade de dar mais agilidade a ela”, comenta Gonzalez.

No retorno dos caminhões a São Paulo, as empresas também pretendem transportar cargas industriais. Entretanto, clientes de que primeiro precisam fazer o serviço engrenar, não descartam a possibilidade de trazer commodities paraguaias, já que os veículos utilizados na rota são graneleiros. Com isso, pretendem diminuir os gastos iniciais.

Acerca de investimentos, nem TGA e nem La Asuncena falam em números. Segundo os executivos de ambas as empresas, ainda não é possível mensurar o quanto foi aplicado para o desenvolvimento do serviço. Contudo, Nilson informa que o terminal de 10.000 m² adquirido recentemente pela TGA na Rodovia Anhanguera, em Osasco, SP, já faz parte dos planos para suportar o atendimento à rota Brasil-Paraguai.

Conforme explicação de Gonzalez, de início, cada viagem das 20 carretas que atenderão a rota mensalmente será um investimento, já que as empresas terão que absorver os gastos. Mas, quando o serviço estiver a pleno vapor, haverá o retorno deste investimento. De acordo com ele, o grande objetivo é proporcionar mais eficiência e

agilidade ao comércio entre Brasil e Paraguai, países que vivem bons momentos econômicos e são parceiros.

“A economia paraguaia vem demonstrando um crescimento forte e sustentável. Com o dinamismo no setor industrial, o segmento de transportes é alavancado e aí está uma grande oportunidade para nós. Além disso, depois da China, o Brasil é o segundo maior parceiro comercial do Paraguai, que está no coração da América do Sul”, acrescenta Geraldo Nogueira da Gama, diretor administrativo da La Asuncena.

Por sua vez, Gonzalez destaca que o Paraguai recebe mercadorias de todos os tipos e que tem contato com grandes importadores de lá. O segmento de autopeças, por exemplo, deverá ter boa participação nesta rota, pois a TGA tem bom relacionamento com empresas deste setor e que estão presentes no Brasil. “Neste segmento talvez consigamos de 30% a 40% de participação”, especula Nilson. Vale lembrar que a indústria automobilística não está presente no Paraguai.

A criação da Rota 72 Horas Brasil-Paraguai é tão importante para as empresas parceiras que até o final deste ano deverá representar cerca de 10% do faturamento total da TGA e 50% do faturamento da La Asuncena. As companhias estão otimistas por entenderem que este é um mercado pouco disputado até o momento.

O mesmo tipo de serviço — transporte de carga consolidada — será prestado em parceria pelas empresas na Argentina e no Chile, utilizando como hub a planta da La Asuncena em Porto Alegre, RS. Mas, até pelas distâncias maiores, sem um tempo de trânsito tão curto como o de São Paulo a Assunção. ●



Gonzalez, da La Asuncena: “a TGA já tem o know-how deste tipo de operação na Argentina e no Chile. Foi por isso que os procuramos para esta rota”

Julho é mês de eleição.



Indústrias pesquisadas:

Automotiva	Farmacêutica
Calçados	Papel e Celulose
Eletroeletrônica	Perfumaria, Cosmética e Higiene Pessoal
Química	Metalurgia e Siderurgia

Participe desse acontecimento.

Patrocine o Prêmio Top do Transporte 2010.

E reserve seu espaço nas edições especiais das revistas FROTA&Cia e Logweb.

Na segunda quinzena de julho, mais de 2.000 contratantes de fretes, de 8 segmentos industriais, vão votar nos transportadores rodoviários de cargas que consideram seus melhores fornecedores. E, desta vez, utilizando uma nova tecnologia de pesquisa, que torna ainda mais abrangente e efetivo esse levantamento inédito no mercado do transportes.



ELEITORES
Se você utiliza os serviços de transporte de cargas, prepare-se para eleger as 120 empresas Top do Transporte 2010.

CANDIDATOS
Se sua empresa atua em um dos setores pesquisados, prepare-se e garanta seu lugar nesse ranking.

MERCADO
A importância da Pesquisa e do Prêmio Top do Transporte garante excelente retorno a todos os envolvidos.

editora
FROTA / **Logweb**
Uma empresa a serviço do Transporte

Fone: 11 3871.1313

Fone: 11 3081.2772

www.topdotransporte.com.br

Agenda Agosto Agosto Agosto Agosto

Feiras

MOVIMAT 2010 – Feira de Logística, Movimentação, Armazenagem e Embalagem de Materiais

3 a 6 de agosto
Local: São Paulo – SP
Realização: IMAM
Informações:
www.imam.com.br
imam@imam.com.br
Fone: 11 5575.1400

Navalshore 2010 – VII Feira e Conferência da Indústria Naval e Offshore

11 a 13 de agosto de 2010
Local: Rio de Janeiro – RJ
Realização: Revista Portos e Navios
Informações:
www.navalshore.com.br
navalshore@navalshore.com.br
Fone: 21 2283.1407

Missão

Missão Técnica Internacional de Logística

Período: 16 a 20 de agosto
Local: EUA
Realização: ILOS
Informações:
www.ilos.com.br
missoes@ilos.com.br ou
reginab@ilos.com.br
Fone: 21 3445.3000

Encontro

Encontro de Executivos de Logística e Supply Chain

Período: 25 a 27 de agosto
Local: Rio de Janeiro – RJ
Realização: ILOS
Informações:
www.ilos.com.br
capacitacao@ilos.com.br
Fone: 21 3445.3000

Cursos

Gerenciamento de Compras e Suprimentos

Período: 3 e 4 de agosto
Local: São Paulo – SP
Realização: Instituto Logweb
Informações:
www.ilog.org.br
ctd@iquattra.com.br
Fone: 11 2082.1416

Técnicas de Mapeamento de Processos Logísticos

Período: 11 e 12 de agosto
Local: São Paulo – SP
Realização: CEBRALOG
www.cebralog.com
sac@cebralog.com
Fone: 11 2359.6264

Formação de Engenheiros Logísticos

Período: 16 a 20 de agosto
Local: São Paulo – SP
Realização: Tigerlog
Informações:
www.tigerlog.com.br
contato@tigerlog.com.br
Fone: 11 2694.1391

Introdução ao Balanced ScoreCard

Período: 21 de agosto
Local: São Paulo – SP
Realização: Instituto Logweb
Informações:
www.ilog.org.br
ctd@iquattra.com.br
Fone: 11 2082.1416

**Veja a agenda completa no Portal
www.logweb.com.br**

Supply Chain Engineering Logistics Consulting

Auditoria

Implementação de projetos, auditorias de desempenho, análise de custos logísticos, benchmarking, análise treinamento e desenvolvimento de pessoal

Processo

Redesenho de processos, planejamento de operações, estudos de terceirização (3PL), especificação equipamentos de movimentação armazenagem embalagem de materiais, estudo de tempos e métodos, projetos de ergonomia

Engenharia

Dimensionamento e projeto de instalações, planos diretores – plant layout, centros logísticos e de distribuição, cross-docking, TI (WMS-TMS-YMS-LMS), VSM (value stream mapping), análise de capacidades e racionalização

Supply Chain

Planejamento estratégico, estudos de localização, modelagem de malha logística, otimização de estoques, análise e implementação de estratégias de manufatura: lean manufacturing, theory of constraints, ERP-MRP II





SHOW LOGISTICS

O QUE É QUE HÁ DE NOVO?

Em agosto, a revista Logweb vai
mostrar quais são as novidades em
todas as áreas da logística.

E mais:

Financiamentos (BNDES + Bancos)

E ainda:

Seguro de cargas

EM SETEMBRO

- Guia Setorial Supermercadista • Especial Softwares: WMS, TMS, ERP, MRP
- Investimentos para o próximo ano • Locação de empilhadeiras • Mezaninos
- Show Logistics: Expologística (Rio de Janeiro)

O mundo logístico está nas páginas da revista Logweb.

Não perca tempo, reserve agora o seu espaço

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

NASCE UMA GERAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE MOVIMENTAÇÃO



EMPILHADEIRAS
ELÉTRICAS
Capacidade
1,6/2,0/2,5 t

FB

REBOCADORES
ELÉTRICOS

TB TBS

Capacidade 6/8/10 t Capacidade 2/3/4/6 t



PALETEIRA
ELÉTRICA
COM TORRE
Capacidade
1,2/1,6/2,0 t

PBS



EMPILHADEIRAS GASOLINA,
GLP (LÍQUIDO) E DIESEL
Capacidade
1,8 a 10 t

FD FG



O conceito de *Smart Move*, vai além da movimentação inteligente de cargas com um custo baixo. Para nós, *Smart Move*, engloba a empresa, o operador e o compromisso da Meggalog de fazer parte de um dos maiores grupos de importação de máquinas e equipamentos. O nosso conceito de *Smart Move* significa parceria. Pense grande, e faça parte desse conceito. Seja você também *Smart Move*.