

ACE assume seguro da Transportadora Americana

A ACE passou a se responsabilizar pelo seguro de transportes da Transportadora Americana, que mensalmente realiza mais de 22 mil viagens com cargas, alcançando quase 5 milhões de quilômetros. (Página 9)

Startrade apresenta nova cola para produtos paletizados

A Startrade está anunciando o lançamento do Slip-Stop, uma cola antiderrapante à base de água que pode ser usada em papelão, papel cartão, papel normal, PVC e sacarias de plástico. (Página 16)

Braskem inaugura Centros Logísticos com a Ballylog e BR Distribuidora

A Braskem inaugurou, em janeiro último, um Centro Logístico – CELOG em Triunfo, RS, e um outro em Maceió, AL. O terceiro, em Camaçari, BA, terá sua construção iniciada nos próximos meses. (Página 19)

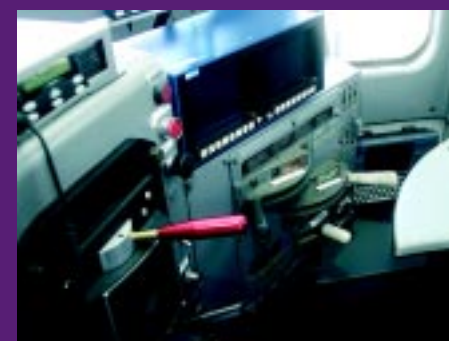
VEÍCULOS LEVES E PESADOS

Mercado aponta forte tendência de crescimento

ISTO SERIA CONSEQÜÊNCIA DO CRESCIMENTO DOS CENTROS URBANOS, AUMENTO DAS VENDAS PELA INTERNET, FORTE INDUSTRIALIZAÇÃO DE ALIMENTOS, NECESSIDADE DE ENTREGAS CADA VEZ MAIS RÁPIDAS E DA AMPLIAÇÃO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. (Página 20)



MULTIMODAL



A IMPLANTAÇÃO DE CABINES PADRÃO NAS LOCOMOTIVAS DA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA – FCA É O DESTAQUE DESTA SEÇÃO.

(Página 4)

Bitrens: O que muda com as recentes alterações nas leis?

Além desta questão, o presidente da ANFIR e o assessor técnico do NTC&Logística abordam outros assuntos relacionados às características dos bitrens. (Página 14)

EMPILHADEIRAS

Manutenção preventiva é fundamental

É DE GRANDE IMPORTÂNCIA EXECUTÁ-LA, SOBRETUDO PARA GARANTIR O USO DO EQUIPAMENTO COM BAIXOS CUSTOS. MAS, VALE A PENA O INVESTIMENTO? QUAL O CUSTO/BENEFÍCIO?

(Página 6)



O que os Rolling Stones têm em comum com a Novelis?

A alta performance em soluções logísticas da Movicarga.

A Movicarga tem 32 anos de experiência desenvolvendo projetos para empresas dos mais variados setores, como tecnologia, bebidas, aviação, papéis, embalagens, entre outros. Sua precisão e velocidade vêm construindo cada vez mais casos de sucesso em operações spot, como megashows internacionais e o grande circo da Fórmula 1.

Movicarga. Logística com a agilidade que você precisa.

Saiba mais no site: www.movicarga.com.br Fale conosco: (11) 5014-2477



Palavra do leitor

Com relação à matéria “Operador Logístico: O conceito está ou não banalizado?”, publicada à página 6 do jornal *LogWeb* nº 47, janeiro – 2006: “Como seria bom se, em vez de criar polêmicas, os Operadores Logísticos/Transportadores e entidades de classe partissem com seriedade para o objetivo-fim, que é dar o melhor atendimento ao cliente, princípio, meio e fim de sua existência!”

Laudizio Jorge Marquesi
Diretor da Consulog –
Consultoria Logística

“.. gostaria, também, de elogiar a edição Nº 47, do Jornal *LogWeb*, a qual acabo de receber. Excelente conteúdo. Persistam, persistam, pois faltava algo assim na mídia especializada.”

Engº Carmelo Carvalho
Prospect Consultoria Aplicada

“Gostaria de parabenizar o Jornal *Logweb* pelo seu vasto conteúdo e pelo jornalismo técnico dinâmico e explicativo.”

Thomy Perroni, Gerente de Logística e Distribuição da Editora Três – Revista IstoÉ

“Fica meus parabéns pelas excelentes publicações e pelo desempenho das matérias.”

Ivon S. Bulgarelli
CEO - Hormino Maia Logistics

**Mande-nos,
você também,
as suas
opiniões e
críticas sobre
o jornal
LogWeb.**

e-mail:
jornalismo@logweb.com.br

Editorial

LogWeb completa quatro anos

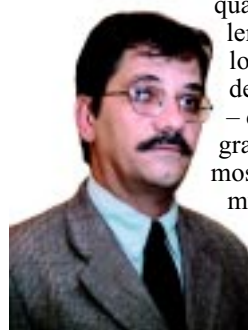
Com esta edição, o jornal impresso *LogWeb* chega ao seu quarto ano. Nascido a partir do portal *LogWeb* – este um projeto pessoal de Valéria Lima lançado dois anos antes –, o jornal é integrado por uma equipe de profissionais que se mantém unida desde o início – 2002 – e tem amplo conhecimento do mercado de logística, um dos fatores que justifica o sucesso da publicação.

Aliás, gostaríamos de agradecer aos profissionais do segmento que nos deram apoio nestes quatro anos. A colaboração destes foi fundamental, no sentido de indicação de pauta para a realização de matérias diferenciadas e de nos mostrar os caminhos que nos permitiram conduzir o jornal – e também o portal – de modo a atender ao real interesse dos nossos leitores. Sobretudo com relação ao aspecto “business”, ao lado de matérias de cunho técnico e de importância tanto para os que já atuam a longo tempo no setor, quanto para os que agora estão iniciando suas atividades na área.

Agradecimento especial aos anunciantes – muitos deles conosco desde o início, e que acreditaram na publicação ainda no “boneco” – que souberam distinguir o jornal como uma mídia adequada para divulgar a sua empresa.

Esperamos poder continuar contando com o apoio do segmento, lembrando que o nosso objetivo – tanto do jornal impresso (agora com uma nova diagramação, que proporciona uma leitura ainda mais agradável, como o amigo leitor pode perceber)

quanto do portal, reunidos sob o lema “a multimídia a serviço da logística” – é divulgar a logística de e para o Brasil como um todo – de norte a sul, sem se ater aos grandes centros urbanos – e mostrar o que acontece em todo o mundo no segmento.



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

O veículo certo para seu plano de mídia 2006



Jornal LogWeb
é muito mais:
Logística
Supply Chain
Transporte Multimodal
Comércio Exterior
Movimentação
Armazenagem
Automação
Embalagem



Consulte-nos: 11 3081 2772 - 11 7714 5380

e-mail: comercial@logweb.com.br

JORNAL
LogWeb

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

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

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

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

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

Assistente de Redação
Carol Gonçalves

Direção de Arte
Fátima Rosa Pereira

Marketing
José Luiz Nammur
jlnammur@logweb.com.br

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

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

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

Representante Comercial
RJ: Perfil Corp.
Fone: (21) 2240.0321
Cel.: (21) 8862.0504
comercial@perfilcorp.com.br

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



Este jornal e outras informações também estão no portal www.logweb.com.br
A multimídia a serviço da logística

MULTIMODAL MULTIMODAL MULTIMODAL MULTIMODAL MULTIMODAL

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

CABINE PADRÃO É A NOVIDADE DA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA

A implantação de cabines padrão em suas máquinas é a mais nova notícia da Ferrovia Centro-Atlântica – FCA (Fone: 0800 285.7000).

Este novo sistema foi inserido em 30 locomotivas SD40 - adquiridas nos Estados Unidos e Canadá e que operam na malha de Minas Gerais - e proporciona melhores condições de trabalho aos maquinistas, já que fornece conforto e segurança.

Elas contam com ar condicionado digital, frigobar, forno elétrico, revestimento termo-acústico, sanitário, cadeira ergonômica, vidros mais resistentes, portas com controle eletrônico, limpadores e lavadores de pára-brisa elétricos mais eficientes e silenciosos e banheiro ecológico com exaustão, além de mesa dobrável para maquinistas e auxiliares. Cada cabine padrão custa aproximadamente R\$ 50 mi e R\$ 1,5 milhão é o valor do investimento total.

Antes desta modificação, as locomotivas SD40 passaram por revitalização total na Oficina de Vitória, ES, e foram adequadas para operar na malha da FCA.

As SD40 possuem grande capacidade de tração, permitindo transportar a mesma quantidade de carga que transportaria as U20, por exemplo, com a metade das máquinas, ganhando agilidade e confiabilidade.

Já circulam 11 das 30 locomotivas SD40 com cabines padrão, e tracionam vagões com produtos siderúrgicos como aço, gusa e granito no trecho entre Divinópolis, MG, e a estação Eldorado, em Betim, MG. Posteriormente, as máquinas também seguirão com vagões de soja e farelo de soja entre as estações Batista Frazão e Eldorado, no mesmo Estado.



A MAIOR EXTENSÃO EM FERROVIA DO BRASIL

A Ferrovia Centro-Atlântica - FCA é considerada a maior ferrovia do país em extensão, responsável por uma malha com 7 840 km de linhas que abrange os estados de Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Sergipe, Goiás, Bahia, São Paulo e o Distrito Federal, sendo também o principal eixo de conexão entre as regiões Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste.

A concessionária funciona desde setembro de 1996, originada do processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal - RFFSA. Possui 11 mil vagões e 500 locomotivas monitoradas via satélite (GPS). Os principais produtos transportados pela FCA são álcool e derivados de petróleo, calcário, produtos siderúrgicos, soja, farelo de soja, cimento, bauxita, ferro-gusa, clínquer, fosfato, cal e produtos petroquímicos. ●



Você busca solução em Automação ?

EA3

Entre em contato com a EA3

Fone: +55 11 6967.3000 Fax: +55 11 6967.0003
 e-mail: ea3@ea3.com.br www.ea3.com.br
 Rua Newton Braga, 524 02120-020 Vila Maria
 São Paulo — SP Brasil

Notícias

r á p i d a s

Agrale lança caminhões com motorização mecânica

“A Agrale foca atualmente suas vendas no segmento de caminhões leves, os quais trazem como novidade a introdução de modelos com motorização mecânica que atende o Euro III, obrigatório em 100% das unidades vendidas a partir deste ano de 2006, em complemento aos modelos com motorização eletrônica.” A afirmação é de Pedro Soares, gerente de vendas de veículos da Agrale. Fone: 54 3238-8000)

Iveco tem novidades na linha de leves e de pesados

A novidade na linha de leves da Iveco – linha Daily – é que os produtos estão com motorização totalmente adequada aos níveis de emissões gasosas e de ruídos exigidos pelo Conama V – Euro III. Além disso, a montadora começou a produzir as primeiras unidades do Daily 4x4. Disponível na configuração chassi-cabine, especialmente desenvolvido para aplicações mais severas, o Daily 4x4 será uma opção para o mercado dos veículos de trabalho com tração integral. “Quanto à linha de pesados que até pouco tempo limitava-se a um único modelo, o Stralis 450S38T, a Iveco ampliou a gama e apresentou na Fenatran 2005 cinco novas versões. Com detalhes importantes: até o final de 2006, todos os modelos serão produzidos na fábrica de Sete Lagoas, MG, e equipados com o motor Iveco Cursor 13. Os modelos são: Stralis HD570S38T e HD570S42T (versão 6X2); Stralis HD740S42TZ (versão 6X4) e Stralis HD450S42T (versão 4X2). A Iveco também apresentou no mesmo período os caminhões chassi Trakker 380T38 e 720T42 6X4”, afirma Vicente Garcia, da área de marketing de produto da empresa. Fone: 0800 553443



Onde tem CLARK tem produtividade máxima.

- Menor custo operacional
- Melhor pós-venda do mercado
- Melhor valor de revenda
- Tecnologia reconhecida mundialmente

 **ISO 14001**



Unidade de Montagem CLARK Valinhos-SP inaugurada em 14-06-2005.

AESA - Grande SP aesa@aesaempilhadeiras.com.br fone: (11) 3488.1466	DINÂMICA - RJ - AC rdm@dinamica.com.br fone: (99) 535.5364	LVM - AM - RR lvman@lvm.com.br fone: (52) 3629.3430	RECOMAP - GO - DF - TO winder@recomap.com.br fone: (62) 3207.2110 / (61) 361.0966	TRATOMAD - PA - MA - AP tratomad@ui.com.br fone: (91) 3278.0031
ALPHAQUIP - Grande SP andrelkass@alphaquip.com.br fone: (11) 4198.3553	FORMÁQUINAS - CE - PI formaquinas@vivoemail.com.br fone: (85) 3474.3819	MAPEL - Interior de SP hamilton@mapelnet.com.br fone: (18) 3278.1822	TECNOESTE - MS - MT alfredoneto@tecnoste.com.br fone: (67) 3641.2688 / (65) 618.1336	TRATORMASTER - BA - SE vanooetoro@ui.com.br fone: (71) 3301.9519
DAFONTE - RE - RN - PB - AL gualtermes@dafonte.com.br fone: (81) 3367.0268	LINCK S.A. - RS - PR - SC mar@lincksaquinas.com.br fone: (51) 3398.3333 (41) 332.1300 / (47) 483.8068	MAPEL - Grande SP hamilton@mapelnet.com.br fone: (11) 3642.1100	TRACBEL - MG - RJ - ES manoeiribeiro@tracbel.com.br fone: (31) 3396.1800 (21) 2401.7576 / (27) 2123.9830	

**PRODUTIVIDADE MÁXIMA**
www.clarkmhc.com

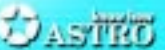


Um estoque de idéias em soluções para logística e armazenamento

Racks Empilháveis	Check-outs
Block Pallet Desmontável	Caixas Padrão de Medição
Drive-in Drive-thru	Estantes e Bancadas
Porta-Pallet's	Mezanino e Divisória
Protetores de Coluna	Estruturas Cantilever
Gôndolas e Balcões	



AGRA



Av. Major Pinheiro Fróes 2207 - Suzano SP
Fone (11) 4748-6222
e-mail: agra@terra.com.br
agra@osice.com.br

www.agraastro.com.br

EMPILHADEIRAS

Manutenção preventiva é fundamental

É DE GRANDE IMPORTÂNCIA EXECUTÁ-LA, SOBRETUDO PARA GARANTIR O USO DO EQUIPAMENTO COM BAIXOS CUSTOS. MAS, VALE A PENA O INVESTIMENTO? QUAL O CUSTO/BENEFÍCIO?

Crucial e, por outro lado, polêmica, a manutenção preventiva nas empilhadeiras elétricas ou a combustão quase nunca é levada a sério por parte das empresas usuárias destas máquinas, seja pelo desconhecimento de sua importância, seja pela impossibilidade de parar a máquina para submetê-la à manutenção.

Este é o assunto tratado nesta matéria especial de *LogWeb*, envolvendo os especialistas nas áreas – fabricantes, distribuidores e representantes de empilhadeiras.

IMPORTÂNCIA

Sobre a importância da manutenção preventiva das empilhadeiras, o principal fator apontado é garantir a constante disponibilidade dos equipamentos com baixos custos.

Segundo Sérgio Luiz Guimarães, diretor técnico da Retrak (Fone: 11 6431.6464), ela permi-

te reduzir o custo total de manutenção do equipamento, aumentando a vida econômica. Assim, o investimento para substituição do equipamento é diminuído.

“A manutenção preventiva é fundamental para alta produtividade e disponibilidade mecânica do produto. A Clark investe em treinamentos para a sua rede de distribuidores conscientizando-os da importância de transmitir aos usuários finais a sua necessidade. A Clark tem como padrão um cheque list de 53 itens incluindo checagem de pressões do sistema hidráulico e da transmissão, que é feito a cada novo intervalo de manutenção. Com esses registros identificamos potenciais defeitos que são imediatamente corrigidos.” A análise é do Eng. Marco Aurelio Carmacio, gerente nacional de vendas e marketing da Dabo Brasil – Clark (Fone: 19 3881.1599). Realmente, a manutenção preventiva tem um papel essencial quando se



Gallo, da Skam: empresas devem manter contrato de manutenção preventiva

trabalha de forma a buscar o melhor desempenho e durabilidade dos equipamentos.

“Ao definir um plano de manutenção preventiva, o cliente deve considerar todas as condições definidas no manual do fabricante e, quando necessário, ajustar as condições de sua operação”, avalia, por sua vez, Bruno Barsanti, supervisor de pós-vendas da Jungheinrich Lift Truck (Fone: 11 4815.8200).

Para Mauro Fernandes dos Santos, diretor da Movelev (Fone: 11 6421.4545), outros fatores justificam a manutenção preventiva das empilhadeiras: oferece aos equipamentos condições seguras e de eficiência operacional; permite programar as paradas dos equipamentos nos períodos de baixa atividade ou determinar quais ações paralelas possam ser tomadas durante essas paradas, que serão por tempos determinados e previsíveis, não havendo, assim, paradas

corretivas em momentos críticos da movimentação; e preservação do patrimônio.

Já para Jean Robson Baptista, do departamento comercial da Empicamp (Fone: 19 3289.3712), um dos fatores mais expressivos é ter um profissional qualificado e treinado para dar assistência preventiva e corretiva no equipamento, visando minimizar, assim, o tempo de máquina parada.

Segundo Luiz Antonio Gallo, gerente de vendas da Skam Empilhadeiras Elétricas (Fone: 11 4582.6755), pelo trabalho forçado que se exige de uma empilhadeira, ter manutenção preventiva é de fundamental importância para se precaver da quebra do equipamento em momentos de pico. “Portanto, recomendo sempre que as empresas mantenham um contrato de manutenção preventiva, a fim de evitar transtornos em momentos cruciais nos quais uma máquina não pode ficar parada”, diz ele.

“A manutenção preventiva em empilhadeiras é fundamental. Normalmente trata-se de uma máquina sem substituição imediata; portanto, parada de máquina significa prejuízo na operação. Como em um carro, atitudes preventivas simples como verificação do óleo do conjunto de tração, medição da carga da bateria, lubrificação dos mancais, etc. impedem que o equipamento pare por um problema de pouca relevância”, destaca Antonio Augusto Pinheiro Zuccolotto, diretor de operações da Palettrans (Fone: 16 3951.9999).

Para João Lourenço Rodrigues, supervisor de vendas de peças e serviços, e Carlos Eduardo Rossi Kiss, supervisor de serviços técnicos, ambos da Somov (Fone: 11 3718.5090), manutenções preventivas são as revisões realizadas periodicamente de acordo com as especificações do fabricante da empilhadeira. “Quando bem feita, ou seja, seguindo-se exatamente as instruções da fábrica, o usuário mantém o equipamento em perfeito estado para operação e tem condições de prever e otimizar os custos com reformas dos componentes do equipamento. As falhas não programadas são minimizadas”, destacam.

Já na opinião de José Roberto Coelho, gerente de pós-vendas da Still do Brasil (Fone: 11 4066.8100), a manutenção preventiva de um equipamento de movimentação e armazenagem de materiais está diretamente ligada à disponibilidade do equipamento para a operação.

Segundo Coelho, equipamentos que não são submetidos a revisões programadas pela fábrica ficam sujeitos a paralisações imprevistas que reduzem a sua disponibilidade, podendo comprometer programas de produção ou de expedição de uma empresa. “A revisão tem por objetivo ajustar peças e componentes, além de substituir insumos que possuem vida útil determinada pelo fabricante e que, quando não efetuada, pode danificar outros itens que não deveriam ter desgaste”, adverte o gerente da Still. Para Mauro Chiavoloni de Andrade, chefe de serviços da Toyota Industries Mercosur (Fone: 11 3511.0438), as empilhadeiras rotineiramente transportam grandes valores dentro das empresas. Seja a matéria-prima ou o produto acabado, elas são responsáveis pela movimentação da produção e faturamento da empresa. “Assim, o maior prejuízo que uma empilhadeira quebrada pode causar é o que ela não movimentou enquanto esteve parada para reparos. As manutenções preventivas proporcionam maior confiabilidade do equipamento e podem ser programadas para o dia mais conveniente à empresa, evitando os dissabores e os custos das quebras”, assinala Andrade.

VALE A PENA O INVESTIMENTO?

Sobre se vale a pena investir em manutenção preventiva, Norival Geraldo Capassi, gerente de operações para a América Latina da BT International e BT do Bra-



Rodrigues e Kiss, da Somov: manutenção preventiva é mais que a simples troca de óleo e filtros

sil (Fone: 41 3334.1255) diz que certamente, pois em atividade e/ou contrato de manutenção preventiva, os ajustes e checagens efetuados proporcionam um aumento no MTBF (tempo mínimo entre falhas) do equipamento em questão. “Com os ajustes e checagens de componentes como filtros, óleos, cartas, cabos, transmissão, etc. é possível minimizar em muito a possibilidade de anomalias e falhas que podem acarretar custos desnecessários que, em alguns casos, são dezenas de vezes superiores ao custo da manutenção preventiva.”

“Os custos são determinados conforme o modelo de manutenção que o cliente preferir, pois quando é contratado um serviço autorizado da fábrica para realizar os atendimentos de revisão e de manutenção corretiva, o cliente não precisa manter uma estrutura própria de manutenção dentro de sua empresa.”

nibilidade dos equipamentos, o investimento é válido.

Gallo, da Skam, tem a mesma opinião, pois se a máquina ficar parada por quebra, é de responsabilidade do contratado. Ele também ressalta que um contrato de manutenção é relativamente barato em comparação a chamados esporádicos que podem custar muito caro quando o equipamento apresenta alguns defeitos ou quebras em sequência.

“Vale a pena o investimento, pois uma manutenção preventiva eficiente realmente diminui o tempo de equipamento parado para intervenções técnicas e consequentemente torna-o mais produtivo, aumentando seu tempo de operação e prolongando o ‘lift time’ do equipamento.” A análise é de Baptista, da Empicamp. Barsanti, da Jungheinrich, também aponta vantagens na manutenção preventiva. Afinal, segundo ele, os serviços compreendidos no plano de manutenção preventiva - lubrificação, limpeza, ajustes, regulagens, detecção e diagnóstico de defeitos, entre outros - têm não só como objetivo garantir a utilização das peças até o final de sua vida útil, como também antecipar futuros problemas, os quais devidamente equacionados reduzirão os custos de manutenções corretivas e operacionais.



Coelho, da Still: revisão tem por objetivo ajustar peças e componentes

“Acompanhando-se os índices mensais veremos que sem manutenção preventiva teremos aumento das horas paradas por quebra e por possíveis acidentes decorrentes dessas quebras, causando afastamento de pessoas eventualmente acidentadas e danos às instalações, produtos, etc.; baixo índice de disponibilidade (independentemente do número de horas trabalhadas por mês, aliando-se a um bom e adequado programa de manutenções preventivas, com disciplina e treinamento dos operadores visando zelo e manuseio, chega-se a uma disponibilidade acima de 96% e, com isso, se tem um ótimo aproveitamento do investimento em equipamentos, já que a baixa disponibilidade força o aumento no número de equipamentos na ope-

ração, gerando mais investimentos em máquinas, operadores, etc. para suprir as necessidades de movimentação); e diminuição da tensão entre áreas da operação ocasionada pela falta de equipamentos”, avalia, por sua vez, Santos, da Movelev.

Marlon Garighan, gerente comercial da Requimaq Comércio e Representações (Fone: 49 3323.8797), também é da mesma opinião e, como exemplo, diz que um kit de escovas que apresentar desgaste e não for substituído na hora certa pode danificar um motor de tração ou

hidráulico, e sua recuperação leva em média 10 dias com um custo muito maior.

“Os gastos com a manutenção preventiva são investimentos com retorno garantido. De maneira geral, os elementos móveis são preservados quando lubrificados e ajustados a intervalos regulares. Nos procedimentos de manutenção preventiva também são detectadas falhas no seu início, evitando que os danos alcancem componentes mais caros”, destaca Guimarães, da Retrak.

Rodrigues e Kiss, da Somov, avaliam que quando se realiza manutenções preventivas é possível saber quando o equipamento irá parar e o quanto irá se gastar. Caso contrário não se tem essa percepção. Além disso – ainda segundo os representantes da Somov –, “há o que chamamos de custos invisíveis por falta de manutenção preventiva numa frota de empilhadeiras. É o caso, por exemplo, de acidentes em virtude da não regulagem de freios, custo de hora/homem da manutenção devido a retrabalho ou a queda na produtividade ou paradas de uma fábrica em razão de equipamentos em reparo”. Advertência é o que faz Zuccolotto, da Palettrans, ao abordar este item. De acordo com ele, o investimento deve ser bem feito. “Como existem poucos especia-

“O maior prejuízo que uma empilhadeira quebrada pode causar é o que ela não movimentou enquanto esteve parada para reparos. As manutenções preventivas proporcionam maior confiabilidade do equipamento e podem ser programadas para o dia mais conveniente à empresa.”

Carmacio, da Dabo Brasil/Clark, também considera a manutenção preventiva um excelente investimento pois reduzem-se drasticamente as intervenções corretivas e com isso o usuário final ganha em produtividade. Segundo o engenheiro, muitos clientes possuem um frota antiga em sua logística de materiais, aumentando, assim, o número de intervenções corretivas e, por consequência, diminuindo a disponibilidade mecânica da sua frota. Em muitos casos, o número de equipamentos necessários para executar a movimentação logística está superdimensionado devido à baixa disponibilidade mecânica. Através da renovação de frota e de um plano de manutenção preventiva, o aumento dessa disponibilidade é imediato, o que em muitos casos poderá levar a uma redução do número de equipamentos necessários para executar a mesma operação logística, explica o gerente da Dabo Brasil/Clark.

Badar Uz Zaman, gerente de assistência técnica da Nacco - Hyster e Yale (Fone: 11 5683.8525), também destaca que, uma vez aceito que a manutenção preventiva é responsável pela dispo-

GKO frete
o sistema líder para quem contrata fretes

- Auditoria de Fretes
- Apoio à Negociação
- Acompanhamento de Processos
- Avaliação de Qualidade no Transporte
- Integração Contábil e Fiscal
- Interfaces entre o GKO FRETE e os sistemas corporativos
- Integração com as transportadoras via WEB
- Diversas funções via internet
- Economia de 5% no valor dos fretes

“Gerenciar a conferência e escrituração dos fretes tornou-se uma atividade ágil e confiável após a implantação do software GKO FRETE.”
Fernando Gualda e Ailton Santos, Novartis

PRIMEIRO PRÊMIO MARCAÇÕES 2005

syngenta, HAITEC, LIOUNAS, DANONE, ESSE, VOLVO, Johnson & Johnson, Bristol-Myers Squibb, Portabella, NOVARTIS, TELEMAR, Schering-Plough, BIC, Gillette, MSD, FABER-CASTELL, AMANCO, Continental, COFEMAR

Agende já uma demonstração sem compromisso!
(21) 2533 - 3503
info@gko.com.br
www.gko.com.br

listas no assunto, os preços tendem a subir. É necessário entregar a frota para uma empresa idônea, sempre recomendada pelo fabricante, porém vale a pena cotar com mais de uma para evitar grandes diferenças. O investimento mensal deve ser inferior a 1% do valor do equipamento”, informa.

Complementando este tópico, Coelho, da Still, alerta que a manutenção preventiva não pode ser considerada um investimento, mas sim uma forma de evitar gastos não previstos com manutenção corretiva. Segundo ele, a execução das revisões programadas pela fábrica, além de garantir a disponibilidade do equipamento, impede que determinados componentes do equipamento sejam danificados por peças ou insumos não substituídos nos prazos recomendados, além de que, no momento de revenda do equipamento, o que possui histórico de manutenções e de revisões é muito mais valorizado que o sem qualquer histórico.

CUSTO X BENEFÍCIO

Sobre o custo x benefício da manutenção preventiva, Zaman, da Nacco, diz que a única palavra é disponibilidade.

Já Capassi, da BT, informa que o custo x benefício depende de vários fatores, como do tipo,

aplicação e modelo do equipamento, além do ambiente operacional. Porém, um contrato de manutenção preventiva em uma retrátil, por exemplo, pode compensar facilmente a razão de 10 vezes o que se emprega em mão-de-obra e peças em manutenções corretivas quando há queima de uma carta lógica, por exemplo, cujo custo é elevado e a falha for ocasionada por outros componentes que poderiam ter sido contemplados em preventiva.

Baptista, da Empicamp, explica que, em geral, existem duas principais modalidades de contratos de manutenção. Uma chamada Full Service, que engloba toda a manutenção preventiva e corretiva além das taxas de deslocamento, pela qual o cliente paga apenas as peças utilizadas. “O cliente/fornecedor deve estar ciente que assumirá riscos, pois haverá períodos em que o equipamento terá um índice menor de quebras e, por consequência, o fornecedor terá um retorno maior. Em contrapartida, existirão períodos em que, com mais intervenções técnicas, o cliente sairá no lucro pois terá um custo fixo de horas/homem. A grande vantagem é a facilidade de administração do contrato, pois o valor de mão-de-obra é sempre o mesmo, o que varia são as peças ou serviços externos.”

A segunda modalidade – ain-

“A manutenção preventiva custa em torno de 0,3% do preço do equipamento novo ao mês. Considerando-se como benefício o equipamento estar sempre em condições de operação, depreciação somente por tempo e não por mau uso, equipamento não parar em momentos críticos, operador não ocioso, etc., o custo de 0,3% ao mês é favorável.”

da de acordo com o representante da Empicamp – envolve a separação de valores de preventiva (com taxa mensal) e corretiva (valor hora/homem). Neste caso o valor varia de acordo com a utilização da mão-de-obra, tendendo a ser mais barata que a anterior.

Barsanti, da Jungheinrich, destaca, por seu lado, que o custo é composto essencialmente da mão-de-obra necessária para realização do plano, o qual pode ser

levantado através do custo da visita do técnico multiplicado pela periodicidade definida. Segundo ele, devem ser considerados também os custos de alguns itens, como óleos lubrificantes, fluidos, filtros em geral, etc., os quais têm a vida útil definida pelo fabricante.

“Já os benefícios são enormes, muitas vezes não corretamente calculados, quando se evita: ocorrência de quebra prematuras (antes do final da vida útil das peças e/ou conjunto), gerando alto custo de manutenção corretiva; maior consumo de peças de desgaste (rodas, correntes, etc.); baixo desempenho do equipamento; e, principalmente, menor disponibilidade do equipamento”, completa o supervisor da Jungheinrich.

Santos, da Movelev, destaca que, grosso modo, podemos estimar que a manutenção preventiva custa em torno de 0,3% do preço do equipamento novo ao mês. De acordo com ele, considerando-se como benefício o equipamento estar sempre em condições de operação, depreciação somente por tempo e não por mau uso, equipamento não parar em momentos críticos, operador não ocioso, etc., o custo de 0,3% ao mês é favorável.

Em sua análise, o gerente comercial da Requimaq diz que, a princípio, toda manutenção preventiva é mais barata que a

corretiva e realizada em menos tempo, portanto o equipamento fica disponível para operação por um período maior e com um custo menor.

Para Zuccolotto, da Palettrans, é difícil responder a esta questão. Segundo ele, deve ser levado em conta o investimento realizado (ativo), o custo de locação, a idade da máquina, o porte da empresa (se possui ou não manutenção internamente), a vida útil do equipamento, etc. “Não acredito em fórmula mágica, o fator que pode alterar de forma relevante a relação custo x benefício do equipamento é o treinamento correto e a conscientização do operador”, destaca.

Rodrigues e Kiss, da Somov, afirmam que a manutenção preventiva é mais que a simples troca de óleo e filtros. Segundo eles, a tendência de desgastes pode ser traçada, a vida dos componentes prevista e as manutenções ou reparos, programados. O programa de manutenção preventiva mantém os custos baixos pela redução da probabilidade de falha, mantendo a eficiência da máquina e elevando o valor de revenda do equipamento usado. O programa pode indicar o melhor momento para reparar, reformar ou substituir o equipamento.

O chefe de serviços da Toyota também considera esta uma questão relativa – mas pode dizer que as peças substituídas nas revisões periódicas (filtros, velas lubrificantes, etc.) são as mais baratas da empilhadeira. Segundo Andrade, o não cumprimento do plano de manutenção, por outro lado, compromete a confiabilidade das peças mais caras, como peças de motor, transmissão, sistema hidráulico, etc.

“O principal benefício das revisões efetuadas dentro dos prazos estabelecidos pelo fabricante é proporcionar médias acima de 95% de disponibilidade operacional, aumentando também o tempo de vida útil da empilhadeira. Os custos são determinados conforme o modelo de manutenção que o cliente preferir, pois quando é contratado um serviço autorizado da fábrica para realizar os atendimentos de revisão e de manutenção corretiva, o cliente não precisa manter uma estrutura própria de manutenção dentro de sua empresa com ferramentas, peças e insumos de estoque, pagando somente pela mão-de-obra aplicada na manutenção do equipamento, além de ter garantia da peça e da mão-de-obra e ainda poder utilizar o faturamento da prestação de serviços como abatimento de impostos”, completa Coelho, da Still. ●

EQUIPAMENTOS PARA UMA LOGÍSTICA DE RESULTADOS

SAUR SOLUÇÕES ESPECÍFICAS PARA CADA APLICAÇÃO

Aparelho Giratório



Garra para Bobinas



Lança Guindaste



Posicionador Duplo de Garfos



Push - Pull Empurra Puxa Carga



Garra para Tambores



Empilhador Trilateral



Garra para Fardos



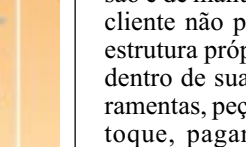
Rampa Niveladora Rebocável



Niveladora de Doca



Plataforma Elevadora



SAUR EQUIPAMENTOS S.A.

Matriz: Panambi - RS - Fone: (55) 3376-9300 - Fax: (55) 3376-9344 - saur@saur.com.br - www.saur.com.br

Filial São Paulo: São Paulo - SP - Fone: (11) 2148-1012 - Fax: (11) 2148-1013 - Filial Cuiabá: Cuiabá - MT - Fone/Fax: (65) 3637-1020

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Central do Transporte oferece cargas e fretes pela internet



informações sobre fretes ou cargas excedentes”, diz Held.

A Central do Transporte possui sede em Itapira, interior de São Paulo, e foi criada com o objetivo de reduzir custos operacionais e prestar serviços via Internet. O serviço vai propiciar às empresas transportadoras e aos

transportadores autônomos localizarem e ofertarem cargas sem a necessidade de intermediários. ●

Criar um balcão de ofertas de cargas e fretes via internet. Está é a proposta da Central do Transporte para empresas transportadoras e transportadores autônomos de todo o país. O serviço, que já está disponível no site — www.central-dotransporte.com.br —, permite a localização e oferta de cargas diretamente, sem ação de intermediários.

Ao acessar o site, o transportador autônomo consegue localizar ofertas de cargas disponibilizadas por empresas transportadoras. “Através do sistema, o caminhoneiro evita rodar vazio e o transportador reduz os custos com fretes”, afirma o administrador da Central do Transporte, João Luís Held.

Tanto para ofertar, quanto para acessar as informações sobre as cargas é preciso realizar um cadastro. As informações são mantidas em um campo restrito, garantindo a confiabilidade da operação.

Para facilitar o acesso do caminhoneiro em viagem, a Central está firmando parcerias com postos de combustíveis de estrada, que viabilizarão o acesso aos computadores e com operadoras de celular, para utilização de ferramentas como os torpedos. “Nosso objetivo é integrar as duas pontas, oferecendo agilidade e comodidade na troca de

Seguros

ACE ASSUME SEGURO DA TRANSPORTADORA AMERICANA

O contrato envolve seguro contra roubo de cargas nos percursos terrestres e aéreos, além de coberturas de Responsabilidade Civil que abrangem todos os acidentes no transporte de carga efetuado com a responsabilidade da transportadora.

A ACE (Fone: 11 4504.4306) passou a se responsabilizar pelo seguro de transportes da Transportadora Americana, que mensalmente realiza mais de 22 mil viagens com cargas, alcançando quase 5 milhões de quilômetros.

“Pela primeira vez, uma seguradora passou a se envolver diretamente com o gerenciamento de riscos deste cliente. O gerenciamento de riscos nesta atividade é importantíssimo, pois previne sinistros como o roubo de cargas. E, ao reduzir a sinistralidade, passamos a fazer o seguro de todas as viagens da transportadora, elevando o valor coberto das apólices para uma base de R\$ 2 milhões por veículo e

por viagem. São condições diferenciadas para este mercado”, diz Ricardo Roda, superintendente de seguros de transportes da ACE.

Ainda de acordo com ele, o contrato com a Transportadora Americana oferece seguro contra roubo de cargas nos percursos terrestres e aéreos, além de coberturas de Responsabilidade Civil que abrangem todos os acidentes no transporte de carga efetuado com a responsabilidade da transportadora. “Cada apólice é feita sob medida e busca atender o cliente em suas necessidades específicas”, salienta.

Por sua vez, Carlos Zutin, diretor de suprimentos da Transportadora Americana, destaca

que, a partir desta nova parceria, foram modificados todos os sistemas de rastreamento, reduzidos os custos desta operação e diminuída a sinistralidade.

“Além disso, a transportadora passou a fracionar menos as suas mercadorias, melhorando a logística. Já o contato direto com a seguradora tornou as decisões mais ágeis e melhorou a flexibilidade de cada cobertura”, diz ele.

Por outro lado, “para assegurar a qualidade do gerenciamento de riscos, montamos uma filial dentro da transportadora, com 18 profissionais”, completa Anderson Feliz Ferreira, diretor comercial da Skymark Gerenciadora de Riscos, que há três anos trabalha neste projeto. ●



Carregadores para Baterias Tracionárias

para Empilhadeiras, Paleteiras, Rebocadores e Máquinas Elétricas em Geral

A Carga Ideal para Impulsionar sua Empresa



Modelo DTM Microprocessado

Modelo DIB-T Automático

23 Anos

100% Nacional

Dieleto Eletro Eletrônica Ltda.

Rua Marcelo Muller, 910 - Jd. Independência - Cep: 03223-060 - SP - Tel. (11) 6911 2048 - Fax: (11) 6916 4784

E-mail: vendas@dieleto.com.br - Site: www.dieleto.com.br

Comércio Exterior

PARA A MODALLPORT, INVESTIMENTO EM TI AMENIZA PROBLEMAS ESTRUTURAIS

Somente investir em tecnologia não resolve os problemas estruturais das empresas, mas fornece um “fôlego” enquanto se aguarda o retorno das aplicações a longo prazo.

Continua existindo uma grande demanda por automatização das atividades voltadas para a logística e o comércio exterior na área de TI.” A afirmativa é de Luiz Carlos Bonetti, diretor comercial da Modallport Sistemas (Fone: 47 3348.0434), empresa que atua no setor de desenvolvimento de softwares para comércio exterior desde 1995.

Para Bonetti, cada vez mais estão sendo realizados investimentos pesados na área de tecnologia para poder otimizar a atuação das empresas no mercado e, principalmente, vencer as dificuldades de infra-estrutura logística (física), cujos investimentos obtêm retorno em longo prazo, enquanto o investimento em TI gera resultados em menos tempo.

“Logicamente que somente investir em tecnologia não resolve os problemas estruturais das empresas, porém, fornece um ‘fôlego’ necessário enquanto se aguarda o retorno das aplicações a longo prazo”, conclui.

SISTEMAS E CONSULTORIA

O objetivo da Modallport não se resume somente ao desenvolvimento de sistemas específicos. A empresa trabalha também com prestação de serviços de consultoria para implantação de processos integrados de gestão administrativa e operacional às empresas do setor.

A filosofia de trabalho da Modallport é “oferecer ao cliente uma solução que atenda desde



Bonetti: investimentos pesados na área de tecnologia

as necessidades de controle pontual de processos, como movimentações de contêineres, emissão de guias e documentos de importação e exportação, até a

gestão administrativa do negócio, como fluxo de caixa e estatísticas gerenciais”, explicita Bonetti.

A Modallport também oferece soluções que permitem o intercâmbio eletrônico de informações entre clientes e fornecedores que compõem o universo das empresas que lidam com a atividade portuária e de comércio exterior.

Em relação às novidades, a Modallport está desenvolvendo um aplicativo de automação portuária, denominado Yard Planning, que irá interligar os planejamentos de navios e de pátio por meio de coletores de dados. “Este aplicativo será uma evolução do sistema de controle de gestão portuária, já no mercado, e implantado em muitos de nossos clientes”, revela Bonetti.



Os módulos NVOCC e Rex-dex, lançados durante uma das maiores feiras de transportes e serviços de comércio exterior do país, a Intermodal, também são novidade e renderam à Modallport em 2005 a implantação de mais de cinco projetos, dando continuidade ao crescimento dos negócios da empresa. “A demanda por este tipo de serviço está bastante elevada”, declara o diretor comercial.

E qual seria o principal diferencial da Modallport no setor? Bonetti acredita ser “o profundo conhecimento do negócio que, aliado à capacitação técnica dos profissionais, resulta num grupo de aplicativos perfeitamente ajustados ao ambiente para o qual foram desenhados”. ●

PEÇAS PARA EMPILHADERAS

Intrupa

05

de Brasil

parceiros nota dez.

VENHA CONHECER A QUALIDADE RECOMENDADA PELAS MELHORES MARCAS A 45 ANOS NO MUNDO E A MEIA DÉCADA NO BRASIL.

Peças originais para as melhores marcas de empilhadeiras • Qualidade recomendada pelas melhores fábricas • Melhor custo-benefício

• Know-how internacional, atendimento local • Peças para modelos elétricos e a combustão • A melhor logística reduzindo o tempo ocioso

www.intrupabrasil.com.br

2005 CATÁLOGO

ENVIAR PARA O SEU

2005 CATÁLOGO

ENVIAR PARA O SEU

USA • SINGAPORE • HOLANDA • ALEMANHA • FRANÇA • INGLATERRA • ITÁLIA • CANADÁ • MÉXICO • BRASIL

Tel.: +55 11 6653 7113

Fax.: +55 11 6653 7013

intrupa@intrupabrasil.com.br

R. Durval José de Barros, 63 | Vila Matilde | São Paulo

Seu parceiro de confiança.

Livro

TRANSPORTE E LOGÍSTICA EM SISTEMAS AGROINDUSTRIAIS

Organizadores: José Vicente Caixeta-Filho e Augusto H. Gameiro
 Editora: Atlas
 Nº Páginas: 224
 Informações: 0800 171.944



Foi com base em pesquisas na área de Economia de Transportes, desenvolvidas no Departamento de Economia, Administração e Sociologia da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (ESALQ), da Universidade de São Paulo, que os organizadores desenvolveram esta obra, cujos principais objetivos são apresentar as mais importantes relações existentes na logística de sistemas agroindustriais baseadas em aplicações reais e demonstrar alguns conceitos teóricos importantes e os instrumentos para o gerenciamento desses sistemas.

Notícias

r á p i d a s

Volvo lança cavalo mecânico

Este ano, a Volvo está comercializando seu novo cavalo mecânico VM, na configuração de eixos 4x2, com motor eletrônico de 310 cv. Segundo informa Álvaro Menoncin, gerente de engenharia de vendas, o novo VM é voltado para o mercado que necessita de veículos para carretas com até três eixos e 43 toneladas de PBTC. "Outra novidade é o VM na configuração 6x4, ideal para operações nos segmentos de construção, transporte de madeira e de cana-de-açúcar. Os Volvo VM 4x2 e VM 6x2 rígidos, que já eram produzidos pela Volvo no ano passado, foram inteiramente aperfeiçoados: têm agora novo design e novos motores eletrônicos com opções de 210 cv e 260 cv", completa Menoncin. E-mail: newton.chagas@consultant.volvo.com

Renault atua no segmento de veículos leves

A Renault atua somente no segmento de veículos leves. "Neste ano estaremos apresentando versões derivadas da gama Master, como o Renault Master Cabine Dupla, cujo pré-lançamento ocorreu na Fenatran. Também estamos ampliando a nossa gama de veículos adaptados, com transformações direcionadas para os segmentos de telefonia, eletricitário, hospitalar, transporte de perecíveis e veículos oficina." A explicação é de Alberto Neumann, gerente de marketing - veículos utilitários da Renault. Fone: 08000 55.5615



QUEM IMPORTA PARTICIPA QUEM EXPORTA TAMBÉM

A **Intermodal 2006** está chegando e isso é muito importante para você que está envolvido com comércio exterior, o setor que mais cresce no País.

A maior feira da América Latina concentra os melhores serviços, produtos e informações que colocarão a sua empresa em um outro patamar competitivo que vai além de bons preços e produtos inovadores. Conheça os caminhos que vão fazer com que suas cargas cheguem mais rápido ao seu destino, com eficiência e regularidade.

Visite os 350 expositores que sabem da importância estratégica da logística internacional para a conquista de novos mercados e negócios.

Veja os melhores especialistas, empresários e consultores no Fórum Transnacional e no III Seminário da Fiesp de Logística que trazem o que há de mais moderno em idéias, conceitos e tendências do setor.

Selecionamos o público, oferecemos o melhor local de exposição e direcionamos o evento mais importante do setor para que a **Intermodal 2006** seja indispensável para os seus negócios.

Se você está interessado em falar com quem vai importar ou exportar, participe da **Intermodal 2006**.

Afinal, o que importa é marcar presença no maior evento de transporte e comércio exterior das Américas.

INTERMODAL SOUTH AMERICA 2006

Encontre quem é importante.

Reserve agora mesmo o seu espaço na **INTERMODAL 2006**

26 a 28
Abril / 2006
Transamérica Expo Center

Realização
GRUPO INTERMODAL
www.intermodal.com.br
intermodal@grupointermodal.com.br
tel 11 3815 9900 fax 11 3814 9473

DECMAR

LOCALPRO SA

Patrocínio

MARIMEX

TANKPOOL

Apoio

Global

Agenda

Março

2006

O Motorista Autônomo e o Vínculo Empregatício

2 e 3 de março

Local: São Paulo – SP

Realização: SETCESP

Informações:

www.setcesp.org.br

treinamento@setcesp.org.br

Fone: (11) 6632.1088

Fundamentos da Logística Integrada e Supply Chain Management

4 de março

Local: Recife – PE

Realização: Focus Trigueiro

Consultoria e Treinamento

Informações:

www.focustrigueiro.com.br

treinamento@focustrigueiro.com.br

Fone: (81) 3432.7308

Especialização em Logística

6 de março a 29 de novembro

Local: São Paulo – SP

Realização: IMAM

Informações:

www.imam.com.br

imam@imam.com.br

Fone: (11) 5575.1400

Painéis Segmentados Simultâneos em Supply Chain – Setores Automotivo, Bens de Consumo & Varejo, Farmacêutico, Eletroeletrônico, Operação Logística, Químico & Petroquímico

9 de março

Local: São Paulo – SP

Realização: Ciclo Marketing &

Comunicação

Informações:

www.ciclo.srv.br

ciclo@ciclo.com.br

Fone: (11) 6941.7072

Gestão de Transporte Aéreo

9 e 14 de março

Local: São Paulo – SP

Realização: Ceteal

Informações:

www.ceteal.com

ceteal@ceteal.com

Fone: (11) 5581.7326

Formação em Logística Empresarial

Início 11 de março

Local: Rio de Janeiro – RJ

Realização: CEL - Coppead/RFRJ

Informações:

www.cel.coppead.ufrj.br

cel@coppead.ufrj.br

Fone: (21) 2598.9812

Logistics English in Business

13 a 24 de março

Local: São Paulo – SP

Realização: Log Intelligence

Informações:

www.logintelligence.com.br

treinamento@logintelligence.com.br

Fone: (11) 3285.5800

No portal www.logweb.com.br, em “Agenda”, estão informações completas sobre os diversos eventos do setor a serem realizados durante o ano de 2006.

NA PONTA D



TECNOLOGIA DE ÚLTIMA GERAÇÃO.

MAIS SENSIBILIDADE OPERACIONAL / MAIS
RAPIDEZ / MAIS EFICIÊNCIA / MAIS RENTABILIDADE.

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

DCDN
www.dcdn.com.br
AL-CE-PB-PE-RN

J. MALUCELLI
www.jmalucelli.com.br
PR

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

Notícias

r á p i d a s

CTLI promove a divulgação de conceitos

O CTLI - Centro Tecnológico de Logística Integrada é um centro de excelência para demonstrações práticas, divulgação de conceitos e metodologias, testes, desenvolvimento de equipamentos de movimentação e armazenagem de materiais, softwares, hardwares, embalagens relacionados à infra-estrutura de logística em funcionamento real e integrado. O Centro reúne empresas das áreas de Tecnologia de Informação, armazenagem, embalagem e movimentação do segmento logístico - Águia Sistemas, Datasul, Scheffer, Knapp, Linde, Unipac e Hand Held Products - em uma área de 1.300 metros quadrados, onde estão disponíveis estruturas e sistemas integrados que possibilitam a demonstração em tempo real e a interação de diversos equipamentos e softwares garantindo simulações de operação de clientes em escala laboratorial, materialização da operação e seus gargalos.

Fone: 11 3621.6534

Caminhões Mercedes-Benz são oferecidos com motores adequados para a nova legislação de emissões

O caminhão leve 710 e o semipesado L 1620, da Mercedes-Benz, estão sendo produzidos com motores adequados para atender aos novos limites de emissões da legislação Proconve P 5 (Euro III), abrangendo 100% da produção de caminhões. O caminhão L 1620, com terceiro eixo de fábrica, conta com o motor eletrônico Mercedes-Benz OM 906 LA turbocooler de seis cilindros, gerando 231 cavalos de potência a 2.200 rpm e torque de 83 mkgf entre 1.200 e 1.600 rpm. São vinte cavalos a mais de potência e 16 mkgf a mais de torque em relação à versão anterior. Para atualizar o caminhão leve 710, a Mercedes-Benz equipou o modelo com a nova versão do motor mecânico OM 364 LA. O 710 ganhou torque mais elevado, já que passa a contar com 47 mkgf a 1400 rpm. Anteriormente, o torque era de 39 mkgf a 1.400 rpm. Fone: 11 4173.7324

OS DEDOS.



www.hyster.com.br

HYSTER*sinônimo de empilhadeira em qualquer lugar do mundo*PONTES
www.pontes.com.br
RS-SCSOMOV
www.somov.com.br
SP - Capital e InteriorSOMOV
www.somov.com.br
AC-AM-MS-MT-RD-RRTECNICO
www.tecnico.com.br
BA-SE

BITRENS

O que muda com as recentes alterações nas leis?

ALÉM DESTA QUESTÃO, O PRESIDENTE DA ANFIR E O ASSESSOR TÉCNICO DO NTC&LOGÍSTICA ABORDAM OUTROS ASSUNTOS RELACIONADOS ÀS CARACTERÍSTICAS DOS BITRENS.



Recentes alterações, por parte do DNIT - Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes e do Contran - Conselho Nacional de Trânsito, prometem trazer mudanças significativas na parte construtiva e no modo operacional dos bitrens.

Veja a seguir a opinião sobre este e outros assuntos por parte de Lauro Pastre Jr, presidente da ANFIR - Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários, e Neuto Gonçalves dos Reis, engenheiro de transportes e assessor técnico do NTC & Logística - Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística.

MUDANÇAS

LogWeb: O que representa a revogação, pelo DNIT, da Portaria 1096, de 16 de setembro de 2005, que mantinha a exigência de AET - Autorização Especial de Trânsito para bitrens em 17 Estados brasileiros, o que conflitava com a resolução 184 do Contran, que vigora desde quatro de novembro de 2005, levando em conta que essa resolução do Contran considera bitrens veículos comuns e, portanto, livres da exigência de autorização especial para circular? Para entender: o principal efeito da Resolução 184 é a dispensa definitiva das exigências das AETs para os bitrens (Combinações de Veículos de Carga - CVC de sete

eixos, com peso bruto total combinado - PBTC - superior a 45 t e até 57 t e comprimento entre 17,5 e 19,8 m).

Pastre Jr: O DNIT acatou a Resolução 184/2005 do DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito, que isenta o bitrem do uso de AET, o que representa redução de custos e burocracia para o transportador e obriga o próprio DNIT a sinalizar as rodovias, identificando os pontos ou trechos onde não é permitida a circulação de bitrens.

Reis: O DNIT reconhece, finalmente, que a Resolução 184 revogou a 164, especialmente o dispositivo que condicionava a dispensa da AET à sinalização das pontes. Embora a 164 não tenha sido expressamente revogada, houve revogação tácita. Primeiro porque uma norma mais recente, que trata do mesmo assunto, revoga automaticamente a anterior. Segundo porque a 184 revogou toda e qualquer disposição ao contrário. Fica claro que o bitrem deve circular como veículo normal, sem necessidade de AET. Acabou a burocracia. O setor vai economizar milhões e não vai perder mais tempo com papelório desnecessário.

LogWeb: O que muda para o setor - em termos da Resolução 68 do Contran, que trata de pesos e dimensões dos veículos - com as mudanças trazidas pela resolução 184 do mesmo órgão? O que ele vai exigir do fabrican-

te? Para entender: a principal alteração trazida pela resolução 184 é a ampliação do Peso Bruto Total Combinado (PBTC) das Combinações de Veículos de Carga (CVCs) com duas ou mais unidades de 45 t para 57 t, desde que sejam tracionadas por cavalo mecânico e tenham comprimento mínimo de 17,50 m e máximo de 19,80 m.

Pastre Jr: A resolução 184/2005 facilita o trânsito do bitrem, consagrando esta posição como uma boa opção para o transporte, sem prejuízo para a segurança e pavimento.

Reis: Em relação ao bitrem nada muda. Em relação aos veículos articulados, ao elevar o PBTC de 45 t para 57 t, a 184 abre possibilidade de novas configurações, como as Vanderléias (carretas com eixos distanciados) que poderão atingir até 53 t, com cavalo 4x2. Há até quem fale em 56 t, com cavalo de três eixos, sendo dois distanciados. Uma Vanderléia de 53 t pode levar 36 t de carga, tornando-se competitiva com o bitrem, que leva, em média, 38 t e exige uma carreta a mais. Claro que os fabricantes terão que adaptar seus projetos e suas linhas de montagem a estas novas configurações. Daí a resistência dos implementadores às Vanderléias acima de 45 t. Sem fazer nada, carretas convencionais de seis eixos com mais de 17,50 m poderão aumentar sua carga de 45 t para 48,5 t. Da mes-

ma forma, a Vanderléia 4x3 com carreta de três eixos distanciados sobe de 45 para 46 t.

CARACTERÍSTICAS PRÓPRIAS

LogWeb: Quais são as características básicas do bitrens? Quais as vantagens do seu uso?

Pastre Jr: Ele é composto por dois semi-reboques com dois eixos acoplados entre si, por meio de quinta roda e tracionado por caminhão-trator com três eixos, nas configurações 6x2 ou 6x4. As vantagens em relação ao semi-reboque são o aumento da capacidade de transporte na ordem de 25% e a redução do desgaste de pneus, o que, conseqüentemente, resulta num volume menor de veículos circulando, otimizando o transporte.

Reis: O bitrem tem cavalo 6x2 (6x4 daqui a cinco anos), um semi-reboque de dois eixos e um segundo semi-reboque de dois eixos acoplado por quinta roda ao prolongamento do chassi do primeiro semi-reboque. Total de sete eixos, 57 t e 19,80 m de comprimento. A tração 6x4 aumenta o preço, o peso e o consumo de combustível. Mas foi especificada por razões de segurança. Evita, por exemplo, que o veículo patine nas subidas, pois a resistência passiva será gerada pelos dois eixos, e não apenas por um deles. Por dispensar dolly, é muito seguro. Tem boa estabele-

dade e pouca amplificação traseira das acelerações laterais. Distribui bem as cargas por eixo, sendo amigável em relação aos pavimentos, por usar conjuntos de eixos e não eixos isolados. Não é crítico em relação a pontes. Economiza pneus. Leva de 38 a 40 t de carga com um único cavalo e um único motorista, reduzindo o custo da tonelada transportada em cerca de 18%.

LogWeb: Quais as suas limitações?

Pastre Jr: Por ser uma combinação de veículos de carga com um caminhão-trator e dois semi-reboques curtos, com caixa de carga máxima de 7,80 metros cada, é limitado ao transporte de mercadorias, líquidos, graneis, paletizados, etc., limitado a produtos indivisíveis com comprimento máximo de 7,70 m, restringindo o transporte de mercadorias longas, como por exemplo tubos, chapas e outros.

Reis: Como é relativamente curto, não se presta ao transporte de cargas volumosas. Para tanto, seu comprimento precisaria crescer para cerca de 23/24 m. Exige potência proporcional ao peso bruto, em torno de 400 HP, para evitar perda de velocidade média e garantir maior segurança em rampas. Devido à amplificação traseira, exige motoristas mais experientes e bem treinados. É mais difícil de manobrar. Exige terminais adequados. Algumas pontes, especialmente as mais antigas (classe 24, por exemplo), não suportam a passagem do bitrem. ●

IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

FINEP libera recursos para internacionalizar a marca Guerra

A FINEP - Financiadora de Estudos e Projetos, empresa pública vinculada ao Ministério da Ciência e Tecnologia, liberou no final do ano de 2005 a primeira parcela do montante de R\$ 15 milhões destinados à implementação do Centro Tecnológico Guerra.

Com a liberação, a Guerra (Fone: 54 3218.3500), considerada a segunda maior fabricante de implementos rodoviários da América Latina, dá início ao processo de construção de novo prédio na fábrica de Caxias do Sul, RS, que será destinado ao desenvolvimento de novos produtos direcionados ao mercado global. O projeto aprovado pela FINEP, de Internacionalização da Marca Guerra, contempla a produção de equipamentos voltados para os Emirados Árabes, a África e a América do Sul, pelos próximos dois anos.

“Os recursos empregados no Centro Tecnológico Guerra e no desenvolvimento de produtos totalizam R\$ 18 milhões, sendo que a Guerra entra com R\$ 3 milhões próprios. Os investimentos serão aplicados, também, na aquisição de equipamentos para laboratório e testes, em softwares, rastreabilidade e controles ligados a P&D (Pesquisa e Desenvolvimento)”, comenta o diretor industrial da Guerra, Valmor Zanandrea.

A entrada em operação do Centro Tecnológico Guerra está prevista para o final do 1º semestre de 2006, quando parte das equipes da Engenharia de Produto e Engenharia de Processo será transferida para o novo prédio, dando continuidade ao trabalho de P&D em instalações mais adequadas. Antes disso, a engenharia da Guerra já vem trabalhando em projetos e deve finalizar protótipos no início de 2006, além de consolidar a base de estrutura da TI (Tecnologia de Informação), que já está em fase de implantação.

“Integrarão este centro, as universidades, através de seus pesquisadores, bem como par-



Para incrementar as exportações, a Guerra firmou parcerias comerciais em vários mercados e uma joint venture com a Excel, dos Emirados Árabes.

cerias com empresas afins”, diz Zanandrea.

As exportações da Guerra, que hoje representam cerca de 5% do faturamento total, devem atingir 20% a médio prazo, com a implementação do P&D.

O projeto de expansão visan-

do ao mercado global começou pelo investimento de recursos próprios superiores a R\$ 30 milhões na construção de uma nova unidade industrial em Caxias do Sul, RS, inaugurada em agosto de 2005, na abertura de uma nova fábrica em São Paulo, em setembro, e na abertura de outra fábrica na Argentina, em outubro.

Com as três novas plantas, a Guerra ampliou a capacidade produtiva de 850 unidades/mês para 1200 unidades/mês. Além disso, para incrementar as exportações, a empresa firmou parcerias comerciais em vários mercados estratégicos e uma joint venture com a empresa Excel, dos Emirados Árabes, que vai responder pela montagem de toda linha de produtos Guerra e pela venda em toda a região do Golfo, no Oriente Médio. ●

RASTREAMENTO

Sitrack.com atua em todo o Mercosul

A Sitrack.com (Fone: 31 3271.7827), empresa do grupo Pescarmona, um dos maiores grupos industriais da Argentina, com filial em Belo Horizonte, MG, rastreia e gerencia atualmente cerca de 7.000 veículos. E conta com uma central de atendimento atuando 24 horas, além de centros de instalações e revisões espalhados por todo Mercosul, o que proporciona tranquilidade em viagens de curta e longa distância.

“A Sitrack.com usa tecnologias avançadas, como GSM/GPRS e Satelital (Inmarsat D+), que oferece cobertura em toda América Latina, sem obter ‘áreas de sombras’ (falta de cobertura)”, afirma Talita Melo, chefe de operações da empresa.

Ainda segundo ela, para auxílio no posicionamento, a Sitrack.com

utiliza suporte de mapas de países do Mercosul - Brasil, Chile, Uruguai, Argentina e Colômbia.

“Uma característica muito importante é que a Sitrack.com emprega como ferramenta para acesso ao gerenciamento de frotas um sistema com funções diversificadas para fácil manuseio do cliente. Por outro lado, os serviços mais utilizados incluem alarme mediante acionamento de botão de pânico; envio de mensagens ao veículo; alarme de desengate de carreta; posicionamento de veículos de acordo com as necessidades do cliente; alarme de abertura de portas de cabine e baú; corte de combustível; registro de paradas; registro de excesso de velocidade; monitoramento com maior evidência em áreas definidas como área de risco; e evento de desconexão de bateria”, completa Talita. ●

A STILL parabeniza e agradece à LogWeb pelos 4 anos de uma parceria de sucesso



STILL

R. Emir Macedo Nogueira, 211 - Jardim Ruyce - Diadema - SP - CEP 09961-720 . Tel.: (11) 4066-8100 . www.stillbrasil.com.br

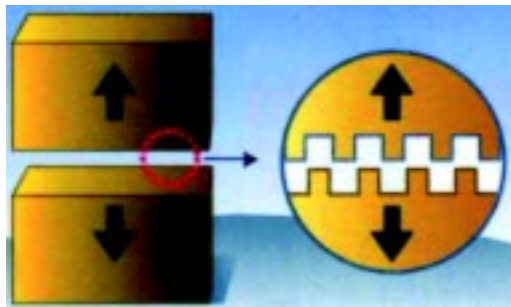
PALETIZAÇÃO

Startrade apresenta nova cola para produtos paletizados

A Startrade Assessoria e Comércio Exterior (Fone: 41 3285.8825) está anunciando o lançamento do Slip-Stop, desenvolvido na Coreia do Sul pela empresa KMG Inc.

Trata-se de uma cola antiderapante à base de água para aplicação em produtos paletizados, gerando maior resistência a eventuais tombamentos, e que pode ser usada em diferentes materiais, como papelão, papel cartão, papel normal, PVC e sacarias de plástico.

“O Slip-Stop possui altíssima resistência lateral (antiderapante) e baixa resistência vertical, ou seja, permite retirar o produto embalado simplesmente erguendo o invólucro. Além de não danificar as caixas ao serem separadas, a cola não deixa resíduos ou marcas e não afeta o produto, pois é atóxica. Dessa forma, mesmo depois de separados, os pro-



duto mantém um elevado coeficiente antiderrapante, o que auxilia em casos de entregas múltiplas”, explica Luís Gardolinski, diretor da Startrade.

Ele também destaca que a solução já foi testada e aprovada internacionalmente por empresas como Coca-Cola, Pepsi-Cola, Carrefour, LG Chemicals e Samsung, inseridas nos mais variados segmentos, sejam eles da indústria alimentícia, química ou eletroeletrônica, entre outras.

“Outra grande vantagem com o uso do produto é a substituição do plástico termocolhível (shrink) e do poliestireno, bem como das fitas em PE usadas para amarrar os paletes. Além de ser até sete vezes

mais barato que o plástico, o Slip-Stop evita os indesejáveis resíduos sólidos gerados por este material e pelas fitas, pelo fato de não ser derivado do petróleo e de não necessitar de nenhum processo para reciclagem”, afirma o diretor.

Finalizando, Gardolinski informa que a aplicação do Slip-Stop pode ser feita manual ou automaticamente, com a utilização de equipamentos simples e portáteis. ●

EMPILHADEIRAS

Movicarga atende a nova unidade da Kepler Weber



Fabricante de sistemas para estocagem de grãos, a Kepler Weber acaba de entregar à Movicarga toda a movimentação interna de sua nova unidade, em Campo Grande, MS.

Para esta operação, a Movicarga alocou 35 máquinas novas de 2,5, 3 e 4 toneladas, além de empilhadeiras elétricas de 1,6 toneladas que trabalham na linha de produção e na estocagem, em dois turnos.

Na unidade Campo Grande da Kepler Weber também foi instalado um centro técnico para atender não apenas às máquinas próprias, como também à frota própria da empresa, totalizando 50 unidades que terão sua manutenção e eventuais reparos feitos pela equipe Movicarga.

A Movicarga também acaba de restaurar sua parceria de 20 anos com a Variglog. As operações no Terminal de Cargas 2 do Aeroporto de Cumbica em São Paulo incluem paletização/despaletização e carregamento/descarregamento das aeronaves, num processo ininterrupto.

A gerente de novos negócios da Movicarga, Cristiane Izzo, revela que “a movimentação na Variglog é como na Fórmula 1: não admite falhas. Também não pode haver atraso, o que acarretaria em pesadas multas, e nem qualquer avaria ao material”.

Para esta operação, a Movicarga mantém equipamentos e funcionários próprios no local.

OPERADOR LOGÍSTICO

Não é só com locações de empilhadeiras que trabalha a Movicarga. De acordo com Miriam Korn, diretora geral da unidade de São Paulo da empresa, “há 15 anos contamos com operadores especializados, realizando um serviço de terceirização in-house”.

Falando sobre as funções do operador logístico, em voga atualmente, Miriam diz ser necessário um forte estudo na área. “O maior problema acontece quando os operadores não estão inseridos na empresa contratada. Na verdade, o operador logístico, antes de atuar, deveria estudar e analisar o cliente por alguns meses a fim de realizar um trabalho adequado às necessidades deste e uma implantação sem rupturas e queda do nível de serviço”, analisa.

A empresa não utiliza o rótulo de operador logístico, mas o seu foco é a logística, seja por meio dos equipamentos oferecidos ou pelos serviços especializados na área. ●

CHEGOU A FEIRA QUE VOCÊ MAIS ESPERAVA.

Prepare-se para transportar novos negócios para sua empresa.

FTL Brasil 2006 de 15 a 18 de maio.
Centro de Convenções de Pernambuco.

WWW.FTLBRASIL.COM.BR



congresso internacional

cases

exposições

seminários técnicos



Realização:
Meira Ramos
EVENTOS E TURISMO DE NEGÓCIOS

Associado:
RECIFE

Patrocinio:
Banco do Nordeste
Banco de negócios e desenvolvimento

RAMOS
TRANSPORTES

Apoio:
SETCEPE
SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DO ESTADO DE PERNAMBUCO

ABML
Associação Brasileira de Maquinistas de Logística

Feltrus
FEDERAÇÃO DE EMPRESAS DE LOGÍSTICA

ASLOG
Associação Brasileira de Logística

GEPE
Associação Brasileira de Empresas de Logística

Janfir
Associação Brasileira de Logística

ABR
Associação Brasileira de Logística

ARTF
Associação Brasileira de Logística

ZBTI
Associação Brasileira de Logística

NatComex
Associação Brasileira de Logística

LogWeb
A multimídia a serviço da logística

LogWeb
A multimídia a serviço da logística

Informações: Rua Manoel Bezerra, 61 • Madalena • Recife • PE • Fone 81 3236.5336 • comercial@ftlbrasil.com.br

Notícias

r á p i d a s

Coletores de dados da Hand Held Products em diversas empresas do setor



A Hand Held Products, especializada na produção de sistemas de coleta de dados baseados em imagem, continua conquistando novos clientes. Entre eles está a mineira Tora Transportes, especializada em sistema integrado de transporte e logística e com atuação no Brasil e Mercosul. Argentina, Paraguai e Uruguai também são mercados regularmente atendidos pela paulistana Brazul, transportadora de veículos zero quilômetro que incrementou recentemente seus depósitos com mais unidades de coletores da família Dolphin 7300. Já a Metropolitan, atuante na prestação de serviços de terceirização logística, investiu na compra de coletores Dolphin 9500 para a sua unidade em Salvador. No Rio de Janeiro, o Grupo Libra, especializado em logística portuária, adquiriu um lote de coletores Dolphin 7400.

Fone: 11 2178.0500

Fiat tem novas versões do Ducato

Em 2005, a Fiat lançou a família do novo Ducato, equipada com motorização de gerenciamento eletrônico e duas versões, com entre-eixos alongado. "Estes veículos se constituíram nos destaques do ano, uma vez permitirem 2 m³ a mais na capacidade volumétrica, com a mesma dirigibilidade e ainda maior economia (custo por metro cúbico), pois permitem mais volumes com o mesmo consumo", afirma Leonardo Pascoal, gerente de vendas de Ducato da Fiat.

Fone: 31 2123.2310

FORTTES

Pneus superflexíveis



Agora com Tecnologia Alemã



Pneus com aplicação em: empilhadeiras, rebocadores, varredeiras, dolleys aeroportuários e equipamnetos especiais

Linha Direta com a Fábrica - Tel.:(19) 3876-6665
Av. dos Industriais, 100 - Distrito Industrial - 13280-000 - Vinhedo - SP
www.forttes.com.br e-mail:forttes@forttes.com.br

Estamos cadastrando novos distribuidores e representantes em todo o Brasil

EXATO[®]

TRANSPORTES URGENTES

A MARCA DA PERFEIÇÃO



Excelência em Distribuição de Cargas na Grande São Paulo.

A EXATO TRANSPORTES é uma empresa altamente especializada em distribuição sincronizada e estratégica de cargas urbanas.

- * Distribuição de cargas fracionadas.
- * Sistema de entregas diretas (porta a porta).
- * Coletas "Just in Time".
- * Frota dimensionada para transportes urgentes.
- * Cargas consolidadas para outros municípios e estados.
- * Atendimento personalizado.

A EXATO TRANSPORTES FOI A PRIMEIRA EMPRESA DE DISTRIBUIÇÃO URBANA DE CARGAS A CONQUISTAR O CERTIFICADO ISO 9001/2000

Recorde absoluto de agilidade e eficiência: garantimos 100% das entregas no prazo D + ZERO!

Ligue EXATO
PABX (11) 6409-8909
Fax (11) 6409-8874

A EXATO OFERECE AINDA:
* Troca de dados via E.D.I. e Internet
* Rastreamento por satélite
* Informações rápidas e precisas

QUALIDADE ISO 9001/2000

NOVAS INSTALAÇÕES - SEDE PRÓPRIA

Rua Guilherme Lima das Neves, 580 - CEP 07190-910 - Guarulhos - SP
www.exatotransportes.com.br - e-mail: exatoung@igolnet.com.br



Sistemas de Armazenagem

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



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

Estante flow-rack para picking



No seu próximo projeto, consulte nossos profissionais.

Porta-pallets convencional / drive-in / through

Telefax: (11) 272-9377

Av. Henry Ford, 2430 - Ipiranga
CEP 03109-001 - São Paulo - SP

acolug@metalurgicacentral.com.br

http://www.metalurgicacentral.com.br

central
DIVISÃO **Aço Log**

CÓDIGO DE BARRAS

Produtos de higiene pessoal deverão ser identificados até abril

Portaria do Ministério da Saúde de 13 de dezembro último institui novo procedimento, totalmente eletrônico, para a Notificação de Produtos de Higiene Pessoal, Cosméticos e Perfumes Grau 1 à Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa.

A Resolução determina que todos os produtos incluídos nestas categorias sejam identificados com o Sistema EAN.UCC de código de barras – também conhecido como GTIN (Número Global de Item Comercial) – no ato de sua inscrição junto ao órgão.

A GS1 Brasil, organização multisetorial que administra a numeração do código de barras no País, informa que a Resolução tem a finalidade de auxiliar o controle sanitário e a rastreabilidade das informações relativas à regularização dos produtos desse segmento junto a Anvisa.

“Essa portaria é de extrema importância para a cadeia de suprimentos, já que trata de produtos de uso pessoal. A obrigatoriedade do código de barras, além de aumentar a segurança desses itens,

“A obrigatoriedade do código de barras, além de aumentar a segurança desses itens, trará mais confiança ao consumidor.”

trará mais confiança ao consumidor”, afirma Ana Paula Vendramini Maniero, assessora de soluções de negócios da GS1 Brasil.

Ela também destaca que, para facilitar a adaptação aos novos padrões e as transações comerciais entre os parceiros desta cadeia, o Grupo de Trabalho Saúde, da GS1 Brasil, está cuidando da publicação do “Guia de Identificação por Código de Barras para Produtos de Higiene Pessoal, Perfumaria e Cosméticos”. O material deverá estar disponível em março. Os interessados poderão acessá-lo, gratuitamente, no endereço eletrônico www.gs1brasil.org.br.



CATALISADOR PARA EMPILHADEIRA COM CARTUCHO DESCARTÁVEL

VENDAS- (11) 3436-0570

NiL Maquinas e Equipamentos

Supply Chain Management

OUTROS BENEFÍCIOS DOS SISTEMAS APS - ADVANCED PLANNING SYSTEMS

Na edição anterior revimos rapidamente o conceito dos sistemas APS e citamos um de seus benefícios. Agora, daremos continuidade às principais vantagens do APS e apresentaremos os principais ganhos através da sua implementação.

O APS utilizam programação por capacidade finita dos recursos: Quando o MRP planeja materiais, ele assume que os componentes e materiais podem ser obtidos dentro de um prazo constante. Estes prazos (lead-times) são cadastrados no sistema e representam o período de tempo médio necessário para produzir ou comprar um determinado item. Eles são fixos ou, no máximo, possuem uma componente variável em função do tamanho do pedido. No entanto, os lead-times reais variam de acordo com a carga da fábrica, disponibilidades de pessoal e outros recursos, seqüências de produção adotadas e outros fatores restritivos. A abordagem MRP utiliza os lead-times fixos para determinar o início e o fim das ordens de produção, e somente após a distribuição no tempo das ordens, verifica as inconsistências (sub ou sobre

utilização de um determinado recurso). É o que se convencionou chamar de abordagem por capacidade infinita dos recursos. Os APS reconhecem as restrições da manufatura, que são indicadas por regras definidas pelos usuários, ajustando o programa e/ou a capacidade de acordo com estas regras estabelecidas, buscando otimizar a seqüência de produção. É o que se chama de programação por capacidade finita.

APS planejam materiais e capacidade dos recursos simultaneamente: Os sistemas MRP normalmente executam antes um cálculo das necessidades de material, considerando que a planta possui recursos ilimitados de produção (abordagem da capacidade infinita dos recursos), e depois acusam as inconsistências de alocação de equipamentos (por exemplo, utilização superior a 100% de uma máquina

em um período de tempo). Estas inconsistências podem invalidar o planejamento de materiais, gerando faltas e os consequentes problemas de produção, ou mesmo indicando uma data de chegada indevida dos materiais na empresa, com o desembolso desnecessário decorrente. O APS cria um plano de produção integrado, pois utiliza a abordagem de capacidade finita, planejando simultaneamente materiais e capacidade necessária dos recursos. ●

Colaboração técnica:

Cristiano Cecatto, consultor da Qualilog Consultoria, que desenvolve suas atividades no aconselhamento e implementação de soluções em logística e supply chain management no nível estratégico e operacional. www.qualilog.com.br

DISTRIBUIÇÃO

Braskem inaugura Centros Logísticos em parceria com a Ballylog e BR Distribuidora

Petroquímica brasileira considerada líder em resinas termoplásticas na América Latina, a Braskem inaugurou, em janeiro último, um Centro Logístico – CELOG em Triunfo, RS, e um outro em Maceió, AL. O terceiro, em Camaçari, BA, terá sua construção iniciada nos próximos meses. Nesses locais, os motoristas de cargas da Braskem recebem apoio técnico e mecânico, orientação psicológica e de saúde, além de planos de viagens, com indicação de rotas seguras, sugeridas pela Pamcary.

O investimento total para a implantação dos três CELOGs é de R\$ 13,5 milhões e está sob a responsabilidade da Ballylog. Já a BR Distribuidora modernizou e ampliou postos de serviço, além de ceder áreas



anexas para a construção das novas instalações, que deverão receber cerca de 400 caminhoneiros por dia.

“Os CELOGs integram o Programa Segurança no Transporte da Braskem. Implantado em 2005 em parceria com a Pamcary, o programa tem o objetivo de promover a melhoria contínua de práticas seguras, responsáveis e de qualidade no transporte rodoviário de cargas no Brasil – já que, a maior parte do sistema de transporte

utilizado pela empresa ainda é rodoviário (80%)”, informa Isabel Figueiredo, diretora de suprimentos e logística da Braskem.

Além dos postos de combustíveis, os CELOGs possuem borracharia, oficina mecânica, banheiros, chuveiros com água quente, fraldário, cozinha equipada, restaurantes, lojas de conveniências, áreas de lazer infantil e infra-estrutura de apoio necessária para a acomodação das famílias, que muitas vezes viajam com os motoristas.

A Braskem está posicionada entre as três maiores companhias industriais privadas de capital brasileiro e, com 13 plantas industriais distribuídas pelo Brasil, produz anualmente 5,8 milhões de toneladas de resinas termoplásticas e outros produtos petroquímicos. ●

Paletes Matra, A Base Da Sua Logística.



PRÊMIO
MARCAS
LÍDERES
2005

- Venda
- Locação
- Manutenção
- PDS
Pool de Paletes



Avenida Industrial, 775 - Distrito Industrial
Itaquaquecetuba - SP - Cep: 08586-150
Telefone: (11) 4648-6120
e-mail: matra@matradobrasil.com.br
www.matradobrasil.com.br

VEÍCULOS LEVES E PESADOS

Mercado aponta forte tendência de crescimento

ISTO SERIA CONSEQÜÊNCIA DO CRESCIMENTO DOS CENTROS URBANOS, AUMENTO DAS VENDAS PELA INTERNET, FORTE INDUSTRIALIZAÇÃO DE ALIMENTOS, NECESSIDADE DE ENTREGAS CADA VEZ MAIS RÁPIDAS E DA AMPLIAÇÃO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS.

Quais as tendências em veículos leves e pesados? Em que atividades estão sendo mais utilizados atualmente? Quais as novas áreas onde estão sendo usados? Como escolher o veículo leve e/ou pesado? Que fatores considerar? Quais as conseqüências do uso do veículo inadequado? Estas perguntas são respondidas pelos profissionais do setor de veículos leves e pesados nesta matéria especial do jornal LogWeb.

TENDÊNCIAS

Em termos de tendências, Pedro Soares, gerente de vendas de veículos da Agrale (Fone: 54 3238.8000), diz que são de solidificação dos conceitos e que os clientes se dividirão em dois grupos: os que priorizam menor custo de aquisição e manutenção conhecida vão preferir a tradicional motorização mecânica; já os que priorizam custo operacional mais baixo e apostam na evolução tecnológica darão preferência à motorização eletrônica.

“Com o advento dos centros expandidos, a circulação de veículos de grande porte está sendo cerceada na distribuição porta-a-porta. Algumas grandes cidades já praticam esta lógica, como São Paulo e Rio de Janeiro, enquanto outras cidades, como Porto Ale-

gre e Curitiba, estudam sua implementação, mostrando claramente uma tendência desta nova lógica de distribuição urbana”, observa Leonardo Pascoal, gerente de vendas de Ducato da Fiat (Fone: 31 2123.2310).

Este ponto de vista de Pascoal é compartilhado por Alberto Neumann, gerente de marketing - veículos utilitários da Renault (Fone: 08000 55.5615). Ele entende que o crescimento da distribuição urbana de mercadorias, associado à restrição na circulação de veículos de maior porte, continuará incentivando o crescimento do segmento de furgões para esta finalidade.

Rogério Gil Costa, supervisor de marketing do produto - caminhões da Volkswagen (Fone: 11 5582.5439) também observa que os segmentos de veículos leves, pesados e extra-pesados estão com forte tendência de crescimento. Segundo ele, esta evolução é resultado direto do crescimento dos grandes centros urbanos (cidades médias e grandes), aumento das vendas eletrônicas de mercadorias (Internet), da forte industrialização de alimentos, da necessidade de entregas cada vez mais rápidas e da prestação de serviços.

“Todas estas mudanças estão fazendo com que os veículos leves sejam os economicamente viáveis para a alimentação/distribuição de mercadorias nos grandes centros urbanos, em função do seu reduzido tamanho e da excelente agilidade perante o trânsito pesado das cidades. Algumas cidades já impuseram restrições de circulação de veículos



maiores. Já para os caminhões pesados e extra-pesados, em função de sua grande capacidade de carga, cabe a função de ser o alimentador destes grandes centros urbanos e também pelo deslocamento de mercadorias em grandes distâncias, conseqüência direta da condição continental de nosso país”, explica Costa.

Por sua vez, Álvaro Menoncin, gerente de engenharia de vendas da Volvo (Fone: 0 800 41.1050), destaca que o transporte terrestre corresponde por mais de 65% de todo o que é transportado no Brasil, e as tendências são bastante boas, “já que estaremos recuperando a safra agrícola e as cargas industrializadas aumentam seus volumes anualmente”.

MAIOR USO

Respondendo às perguntas sobre em que atividades estes veículos estão sendo mais utilizados atualmente e quais as novas áreas onde estão sendo usados, Soares, da Agrale, destaca, primeiramente, que os caminhões leves, independente do tipo de motorização, sempre serão utilizados fundamentalmente para entregas urbanas e metropolitanas. “Já os nossos veículos 8500 e 9200 E-Tronic, com cabina estendida, estão se firmando cada vez mais no uso para trajetos metropolitanos”, ressalta.

Por sua vez, Pascoal, da Fiat, informa que estes veículos estão sendo mais utilizados atualmen-

te na distribuição porta-a-porta, principalmente nos grandes centros e no transporte rápido nos demais, incluindo-se neste caso o transporte de passageiros. Quanto às novas áreas onde estes veículos estão sendo usados, ele aponta as grandes capitais, como São Paulo, Rio de Janeiro e Recife.

Neumann, da Renault, diz que os produtos da sua empresa são utilizados por autônomos, sobretudo para transporte de pessoas, pequenos empresários (florista, padaria e lavanderia, entre outros), mas também em grandes frotas (distribuição urbana e pequenos trajetos). “Tem crescido a utilização para sistema de Delivery de pequenos comerciantes, assim como a substituição de pick-ups que realizavam o transporte de mercadorias sem proteção ou com necessidade de adaptação”, analisa o gerente de marketing.

“A linha Delivery é indicada para a aplicação urbana e rodoviária de curta distância na coleta/distribuição de cargas e serviços públicos. Já a linha Worker é indicada para as aplicações mais severas, tanto em áreas urbanas como aplicações rodoviárias e fora-de-estrada, contemplando veículos com motores mecânicos e eletrônicos. E a linha Constellation, que conta com cabine-leito, teto alto e tecnologia embarcada, é direcionada para as aplicações rodoviárias”, explica, por sua vez, Costa, da Volkswagen.

No caso da Volvo, segundo conta Menoncin, “são atendidos desde segmentos de distribuição com motores de 210 cv até os segmentos mais exigentes, como de cana-de-açúcar, madeira e cargas indivisíveis. Nesta linha temos veículos de até 460 cavalos em versões 4x2, 6x2 e 6x4”, explica.

ESCOLHA DO VEÍCULO IDEAL

Sobre a escolha do veículo certo para as necessidades do usuário, Vicente Garcia, da área de marketing de produto da Iveco (Fone: 0800 553443), ressalta que a escolha deve seguir a necessidade de aplicação, ou seja, se o produto será utilizado em transportes de médias, curtas e longas distâncias, para qual serviço, capacidade de carga e outros fatores.

“Para atender aos mais variados nichos de mercado, a Iveco lançou diferentes versões para sua linha de leves, médios e pesados. No caso dos veículos leves, a linha Daily vem sendo utilizada pelos mais diversos setores, entre eles, transportadores



de cargas em geral, pequenos e médios comerciantes, prestadores de serviços, operadores logísticos, indústrias, empresas de construção civil, no transporte de pessoas e vários outros tipos de negócios. Já com relação aos pesados, cada versão do Stralis é indicada para composições diferentes. Os modelos HD570S38T e HD570S42T, disponíveis com 380 cv e 420 cv, respectivamente, são ideais para composições do tipo bitrem com PBTC (Peso Bruto Total Combinado) de até 57 toneladas, um segmento em ascensão, estimulado pela demanda dos setores petroquímico, siderúrgico, alimentício e graneleiro. Para o modelo Stralis HD740S42TZ 6X4, de 420 cv de potência, o nicho é outro. Este extra-pesado é indicado para aplicação em composições do tipo rodotrem com PBTC de

“O recomendado é respeitar as limitações de cada veículo e fazer revisões periódicas. Com esses cuidados é possível obter uma redução de gastos com o veículo de até 30%.”

74 toneladas em aplicações rodoviárias, assim como bitrem com PBTC de 57 toneladas e semi-reboques de três eixos convencionais, podendo ser utilizado no transporte de cargas em geral e nos setores siderúrgico, químico, petroquímico, agrícola, graneleiro e outros”, diz Garcia.

Ele também destaca que as versões 4X2 HD450S38T e HD450S42T atendem ao PBTC máximo permitido de 45 toneladas para uma composição cavalo mecânico/semi-reboque de três eixos distanciados.

Referindo-se à escolha do veículo adequado, e quais os fatores a serem considerados, o gerente de vendas de veículos da Agrale diz que deve ser considerada a operação e a carga a ser transportada. “O uso do veículo inadequado pode acarretar em custos operacionais elevados, especialmente com o atual custo do óleo diesel”, adverte.

Já Pascoal, da Fiat, considera que a escolha do veículo mais indicado é sempre muito complexa e que muitos fatores devem ser levados em consideração. Inicia-se pelas perguntas: o que fazer? Como fazer? Percurso a ser percorrido diariamente, tempo



Soares, da Agrale: Uso do veículo inadequado pode acarretar em custos operacionais elevados

disponível para entrega, número de pessoas envolvidas nesta atividade - por exemplo, só motorista, motorista e ajudante. “Depois destas respostas procura-se o veículo mais indicado: tamanho de veículo, custo de aquisição, custo de manutenção, existência de assistência técnica, dirigibilidade, facilidade de manobras, etc. O mercado oferece várias opções, e com certeza, um levantamento feito com critério levará à melhor escolha.”

Ainda segundo o gerente de vendas de Ducato, as consequências do uso do veículo inadequado envolvem um excessivo

aumento de custo operacional que pode comprometer o resultado de toda a operação.

“O uso inadequado de qualquer veículo implica em uma maior ida às oficinas mecânicas e no encurtamento da vida útil do veículo. O recomendado é respeitar as limitações de cada produto e fazer revisões. Com esses cuidados é possível obter uma redução de gastos com o veículo de até 30%. Muitas vezes trata-se de um problema simples que se torna grave com o passar do tempo. Então, a conta que seria pequena fica alta”, completa Garcia, da Iveco.

A análise sobre a escolha do veículo correto por parte de Neumann, da Renault, implica em que é necessário avaliar o produto em questão, sendo a carga útil, volume útil de carga e custo de utilização os principais fatores no momento da escolha. Em algumas situações também se deve verificar a restrição quanto à circulação de determinados tipos de veículos em centros urbanos (VUC-VLC).

“Tão importante quanto o produto é o serviço disponibilizado pelo fabricante, que garante a disponibilidade do veículo que é a ferramenta de trabalho deste tipo de cliente”, diz ele, ressaltando que o uso do veículo inadequado pode provocar desgaste prematuro ou até quebra de componentes, refletindo em parada do veículo, custo de utilização acima do desejado e, em algumas situações, comprometendo a segurança dos ocupantes e de terceiros.

Para Costa, da Volkswagen, a escolha de um caminhão leve ou pesado leva em consideração os seguintes fatores: tipo e quantidade de carga a ser transportada, tipo de rota (urbana, rodoviária, fora-de-estrada) e topografia, distância a ser percorrida, velocidade operacional

desejada, investimentos inicial e os custos operacionais e de manutenção. Segundo ele, após uma análise detalhada destes fatores recomenda-se optar pela opção que gere o maior retorno do investimento inicial, isto é, a que oferece a melhor relação custo x benefício.

Ainda segundo o supervisor de marketing de caminhões da Volkswagen, as consequências do uso do veículo inadequado podem ser várias, mas as principais são: baixo desempenho em carga; baixa velocidade operacional; alto consumo de combustível; quebras/falhas prematuras decorrentes de sobrecarga; e baixo retorno do investimento inicial.

Por último, Menoncin, da Volvo avalia que a escolha está intimamente ligada aos segmentos de transportes no mercado brasileiro, onde existem demandas bastante variáveis. ●



LONGA Soluções em Sistemas de Armazenagem

A medida certa para sua armazenagem.

MPA • Porta Bag • LongPallet • LongTainer
Pallet Aço • LongBox • LongStar • Porta Pallets
Auto Portante • Drive-In/Thru • Push-Back
Porta Pallet Dinâmico • Flow-Rack

ISO 9001

TOP Log MARCAS LÍDERES 2005

Soluções a Longa CNA
Qualidade a Longa TEM
Armazenagem a Longa FAZ

Av. das Menções, 151 - Itaquí - ex 191
CEP 18540-000 - Porto Feliz / SP - Brasil

15 3262.7200
www.longa.com.br

Pallet 1000 x 1200 x 140/170/210mm

PLÁSTICO

100% Ecológico

Padrão PBR Plásticos

Alta Resistência
Anti-Corrosivo
Durabilidade
Higiênico
Atóxico

Produto em conformidade com a Portaria do serviço de vigilância sanitária do Ministério da Saúde - Portaria nº 326 - SVS/MS

Desenvolvemos Também
Pallets leves - Outras medidas e padrões - Sob encomenda

Brasil.550
Central de Vendas - Rua Pará, 330 - Sala 02, Bairro Humaitá
Bento Gonçalves / RS - Cep: 95700-000
Fone/Fax: (0xx54) 3453.7775 Celular (0xx54) 9923.5550
E-mail: contato@brasil550.com.br Site: www.brasil550.com.br

TOPICO SOLUÇÃO PARA ARMAZENAGEM



MEMORIAL DE CÁLCULO

MONTAGEM RÁPIDA E SEGURA

SEM NECESSIDADE DE FUNDAÇÃO

LONA CERTIFICADA PELO FALCÃO BAUER



(11) 3846-2510

armazem@topico.com.br

www.topico.com.br

ARTIGO

Entrepósito aduaneiro: ferramenta pouco utilizada no comércio exterior

A Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal nº 241, de 06/11/2002, e sucessivas modificações dispõem sobre o Regime Especial do entreposto aduaneiro na importação e exportação.

Entrepósito aduaneiro nada mais é que um regime alfandegário especial que permite o armazenamento de mercadorias no País com suspensão de pagamento dos tributos e sem cobertura cambial imediata. Em outras palavras, as mercadorias ficam “em consignação” na espera da nacionalização ou de outro destino final.

O conceito é simples: mercadorias estrangeiras podem ser estocadas em depósitos alfandegados, ou seja, depósitos previamente credenciados pela Secretaria da Receita Federal e administrados por pessoas jurídicas particulares e/ou públicas, por um período de tempo de até um ano (prorrogável por mais dois anos). Normalmente estes depósitos ou recintos alfandegados são localizados em Zonas Primárias (portos e aeroportos, principalmente) e Secundárias (portos secos).

Para o entreposto aduaneiro não é permitida a admissão de bens cuja importação ou exportação seja proibida, bem usados ou bens com cobertura cambial. Cabe ressaltar que os bens usados, de uso aeronáutico ou náutico, ou quando destinados a reparos, reposição ou manutenção de aeronaves ou embarcações, poderão ser autorizados.

Mas, por que tanta ênfase neste regime especial? Vamos tentar entender.

O entreposto aduaneiro de importação, por exemplo, oferece uma série de vantagens ao usuário do regime especial (ver box).

Além disso, as mercadorias admitidas no regime poderão ser submetidas à exposição, demonstração, testes de funcionamento, industrialização e manutenção ou reparo. É o caso de empresas estrangeiras que participam de feiras e queiram expor máquinas para testes ou apresentação: neste caso, com previa autorização da SRF, os organizadores da feira instituem um recinto alfandegado temporário que coincide com os locais que hospedam os eventos, permitindo a exposição de máquinas ou equipamento com completa isenção de impostos.

O exportador, por sua vez, se beneficia também com a utilização do entreposto aduaneiro, pois graças a este regime ele pode manter um estoque estraté-

gico de mercadorias perto dos clientes finais a baixo custo de administração (os custos de estocagem correspondem a aproximadamente 0,22% do valor CIF da mercadoria por períodos de 10 dias) para entrega imediata, tendo ainda a possibilidade de migração para outro regime especial de suspensão de tributos ou a re-exportação dos bens após o término do prazo de entrepostamento ou quando ele assim decidir.

Quanto à operacionalidade do sistema, uma vez concluído o acordo comer-

SISCOMEX. Só através do desembaraço da Declaração de Admissão é atestado o ingresso da mercadoria no regime.

Quando o importador, por fim, desejar adquirir a mercadoria entrepostada (que continua de propriedade do exportador), terá de adquiri-la. No momento em que passa a ser o proprietário haverá também a nacionalização. Caso, depois, ele queira despachar para consumo interno (juridicamente, pelo princípio de extraterritorialidade vigente no Entreposto a mercadoria ainda não ingressou

VANTAGENS OFERECIDAS AO IMPORTADOR:

- ▲ Postergação no pagamento dos tributos até a data de nacionalização das mercadorias, reforçando o próprio capital de giro;
- ▲ Dilação maior para o pagamento dos produtos ao exportador, pois o prazo passa a ser contado da data de nacionalização, e não a partir da data do embarque;

- ▲ Disponibilidade de um local apropriado para armazenamento dos produtos;

- ▲ Agilização do desembaraço aduaneiro, pois o processo é realizado no próprio entreposto;

- ▲ Possibilidade de desdobramento dos produtos em lote, permitindo a nacionalização da mercadoria por etapas;

- ▲ Disponibilidade imediata dos produtos.

cial o importador receberá uma fatura comercial provisória (pro forma invoice) com a cláusula “mercadoria enviada em consignação – sem cobertura cambial, pelo prazo de 365 a contar da data x” (que normalmente coincide com a data de embarque da mercadoria). No conhecimento de embarque tem que haver a cláusula “mercadorias destinadas à admissão em regime de entreposto aduaneiro de importação”.

Com a chegada dos bens no porto de destino, se o entreposto encontra-se em zona secundária, a mercadoria deverá ser transportada até este local em regime de Transito Aduaneiro através de uma Declaração de Transito Aduaneiro (DTA). Quando descarregada na área de pré-admissão termina o regime de trânsito aduaneiro e o beneficiário (importador ou o representante do exportador) terá o prazo de cinco dias úteis para registro e desembaraço da Declaração de Admissão (DA) junto às autoridades aduaneiras e ao

em território nacional), ele deverá providenciar o despacho para consumo por meio de Declaração de Importação (DI), como se as mercadorias fossem importadas do exterior, com a ressalva de averbar, no campo próprio da DI, que se trata de mercadoria oriunda de Entreposto Aduaneiro de Importação. Se, no entanto, o novo proprietário tiver interesse em exportar a mercadoria, sem introduzi-la no mercado interno, poderá exportá-la diretamente do entreposto para o exterior através de Registro de Exportação (RE) junto a SISCOMEX e de fechamento de câmbio com o exportador/vendedor e com o importador/comprador no exterior. ●

Marco Cestrone – Sócio-gerente da Vidar Pesquisas e Marketing. Graduado em economia pela Università degli Studi di Parma, Itália, e MBA em Marketing de Serviços pela Escola Superior de Propaganda e Marketing, ESPM/RJ. vidar@bighost.com.br

Notícias

r á p i d a s

Volkswagen tem
três novas linhas
de veículos

A Volkswagen tem como novidades as três novas linhas de produtos lançadas na Fenatran 2005: Linha Delivery - veículos leves; Linha Worker - veículos leves, médios, pesados, rodoviários e fora-de-es-trada; e Linha Constellation - veículos rodoviários.
Fone: 11 5582.5439

Divisão de
equipamentos de
movimentação
da R Stahl AG
foi integrada ao
Grupo KCI
Kone Cranes

Desde primeiro de janeiro último, a divisão de equipamentos de movimentação de carga (Foerdertechnik) da R Stahl AG foi integrada ao Grupo KCI Kone Cranes, com sede em Hyvinkää - Finlândia. Com esta aquisição, a KCI Kone Cranes, que atua no segmento de pontes rolantes industriais pesadas e equipamentos portuários de grande porte, completa o terceiro pilar de sua estratégia - a de ser um fornecedor global na área de aplicações especiais de movimentação. Esta nova divisão da KCI é denominada Stahl CraneSystems GmbH, enquanto a empresa Stahl CraneSystems manterá e continuará as suas atividades de produção e desenvolvimento nas fábricas de Kuenzelsau (talhas elétricas e componentes) e Ettlingen (pontes rolantes), na Alemanha. A linha de produtos e peças sobressalentes continuará sendo comercializada sem alteração com a marca Stahl e será complementada com novos produtos da Stahl CraneSystems. As subsidiárias internacionais continuarão a ser dirigidas operacionalmente pelo escritório central em Kuenzelsau/Alemanha. A Stahl CraneSystems será uma unidade separada e independente do grupo KCI, continuando com a marca Stahl.
Fone: 11 4781.0266

Mais um Equipamento Paletans
que já nasce Campeão!

Novo TM2220

O legítimo Sangue Azul dos Transpaletes

O Melhor Transpaleta do Mercado, totalmente Nacional e com Qualidade reconhecida Mundialmente, agora tem 2.200kg de Capacidade de Carga.

Paletans

Melhor desempenho e melhor performance.
Garantia total de produtividade.



E quem disse que o
Melhor tem que ser o mais caro?

Transpaleta Manual
TM 2220
Capacidade de carga de 2200kg
Roda simples em nylon

1 + 4x
R\$ 153,91
À prazo: R\$ 769,55
À vista: R\$ 741,00

VMP multiuso

Empilhadeira Manual
LM 1016
Capacidade de carga de 1000kg
e elevação de 1600mm

1 + 4x
R\$ 517,67
À prazo: R\$ 2.580,35
À vista: R\$ 2.492,40



Empilhadeira Elétrica para 1000kg
LE 1016C - Corrente Contínua
Elevação de 1600mm

1 + 4x
R\$ 1.521,61
À prazo: R\$ 7.608,65
À vista: R\$ 7.326,00



Empilhadeira Elétrica Tracionária
PT 1616 - para 1600kg
Elevação de 1600mm
Bateria tracionária 218Ah e carregador 40A

1 + 4x
R\$ 5.348,28
À prazo: R\$ 26.741,40
À vista: R\$ 25.750,00

**BRASILIA**www.brasiliamaqfer.com.br

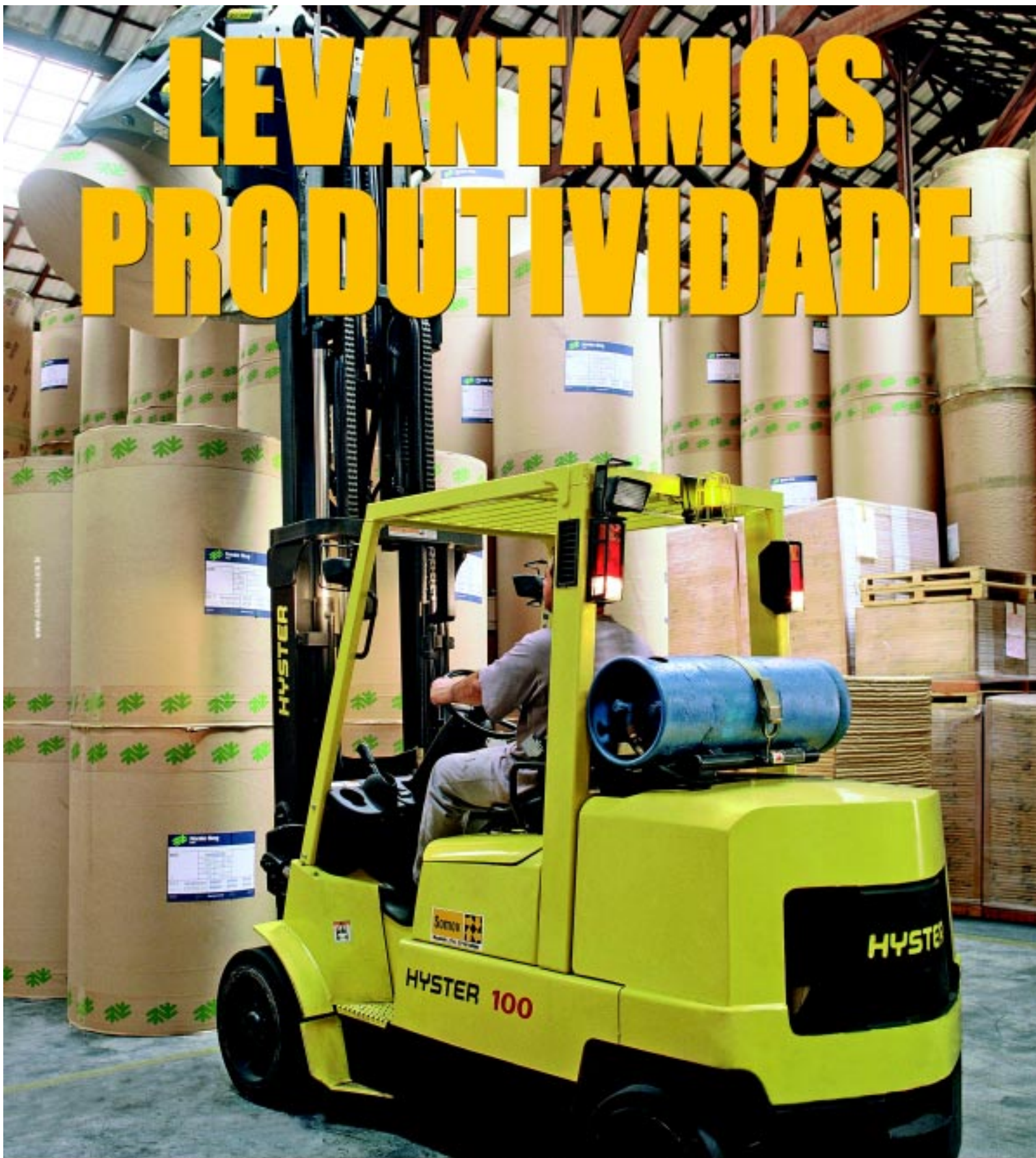
Solicite a visita de um dos nossos especialistas ou ligue Televendas:

0800 77 27 27 4

LOJA 1 - Brasília
R. Bresser, 548/568
Tel: (11) 6097-8500 Fax: (11) 6097-6550
vendas@brasiliamaqfer.com.br

LOJA 2 - Moca
R. Visconde Parnaíba, 908
Tel: (11) 3272-0655 Fax: (11) 3272-0605
visconde@brasiliamaqfer.com.br

LOJA 3 - Anália Franco
Av. Dr. Eduardo Getchling, 258
Tel: (11) 6672-5888 Fax: (11) 6672-5880
tatuape@brasiliamaqfer.com.br



Notícias

r á p i d a s

Datasul fornece TMS

"O TMS - Sistema de Gerenciamento de Transportes (Transportation Management System - TMS) é uma ferramenta que atende ao transporte com redução de custos de abastecimento e distribuição, melhor controle das operações e elevação do nível dos serviços". A afirmativa é de Mauro Gonçalves Pinheiro, consultor do CTIL - Centro Tecnológico de Logística Integrada e gerente de produtos de TMS e WMS da Datasul (parceira do CTIL). Composto de diversos módulos integrados, o sistema disponibiliza funcionalidades que permitem um melhor gerenciamento das operações de transporte em embarcadores (indústrias), transportadoras, agentes de carga, operadores logísticos e outras empresas que operam com transporte ou distribuição de cargas. "O sistema controla pontos críticos do processo de transporte como as negociações de frete, emissões de documentos legais e expedição das cargas entre outras", completa Pinheiro. O TMS Datasul está voltado para o modal rodoviário, tanto para embarcadores como para transportadores. Fone: 47 2101.7070

Savi fornece roletes e roldanas para torres de empilhadeiras

A Savi Comércio e Indústria fornece roletes e roldanas para torres e quadros de empilhadeiras das linhas Clark, Hyster, Yale, Milan, Madal, Toyota, Mitsubishi, Komatsu, Nissan e Linde, entre outras. Desenvolve, também, itens sob desenho ou amostra, como semi-eixos, acoplamentos, cilindros hidráulicos, suportes, sapatas de freio, engrenagens e eixos entalhados. Fone: 13 3235.7817

- Forte atuação em locação de equipamentos de movimentação e armazenamento de cargas.
- Contratos de locação com e sem operadores.
- Contratos de manutenção para a frota do cliente.
- Aluguel em todo o Brasil e distribuidor exclusivo Hyster para venda em SP, AM, MT, MS, RR, RO, AC.
- Soluções inovadoras e eficientes, personalizadas para cada cliente.

Somov 
Soluções em Movimentação de Materiais
GRUPO SOTREQ

São Paulo - SP: Rua Santo Eurilo, 296 CEP 05345-040 - Jaguaré - Tel. (11) 3718-5090 Fax (11) 3766-4390 www.somov.com.br
Campinas-SP: Tel. (19) 3864-6322 Campo Grande - MS: Tel. (67) 3398-1818 Cuiabá - MT: Tel. (65) 2121-1400 Manaus - AM: Tel. (92) 3652-7600