

ANUÁRIO DE **Gestão de frotas** 2011/12

Ano 8 - Nº 8 - R\$ 50,00   

TREINAMENTO & PÓS-VENDAS

www.otmeditora.com.br



**EMPRESAS
ASSUMEM TAREFA
DE QUALIFICAR
MÃO DE OBRA**

**AS NOVAS SOLUÇÕES
PARA CONTROLE
DE CUSTOS**

**O QUE ESPERAR
DA ECONOMIA
PARA 2012**

**ALTERNATIVAS
PARA O USO
CORRETO DO PNEU**

**PRODUTIVIDADE
AUMENTA COM
O USO DA TELEMETRIA**

**OS PREPARATIVOS
PARA O
PROCONVE P7**

**PAGAMENTOS
ELETRÔNICOS SUBSTITUEM
A CARTA-FRETE**

Bosch Diesel Center: Seu especialista em sistemas eletrônicos diesel.

Grafos



Oferecemos a melhor solução para reparo dos sistemas diesel, em especial os modernos sistemas eletrônicos Common Rail. Só uma oficina Bosch Diesel Center oferece:

- ▶ Equipamentos de última geração
- ▶ Infraestrutura e profissionais treinados pela Bosch
- ▶ Garantia dos sistemas eletrônicos diesel
- ▶ Componentes originais

Faça-nos uma visita e experimente as soluções profissionais do Bosch Diesel Center.

www.boschdieselcenter.com.br



Faça revisões em seu veículo regularmente.

É preciso profissionais atualizados para acompanhar os avanços do setor

Ao longo dos últimos oito anos de edições consecutivas do Anuário de Gestão de Frotas o setor de transportes vem se mostrando cada vez mais profissional, utilizando ferramentas de gestão mais elaboradas e tecnologicamente avançadas.

As empresas, assim como seus gestores, já se equiparam em competência e modernidade e o que passa a fazer a diferença para tornarem-se mais rentáveis e competitivas em relação à concorrência é a redução de custos. É nesse momento que a boa gestão da frota assume o topo da lista de itens que merecem cuidados especiais.

Para melhorar a produtividade, estão disponíveis soluções de controle da operação que vão muito além da geração de informações sobre os veículos da frota. Os novos sistemas permitem determinar com precisão os preços de fretes; divulgar simultaneamente informações para todos os departamentos de uma empresa, incluindo a diretoria e os acionistas; e gerenciar até mesmo os direitos trabalhistas da equipe técnica.

Isso significa redução de tempo,

maior produtividade, menor gasto e, conseqüentemente, aumento da competitividade e da lucratividade.

Alguns problemas permanecem e um deles é inerente a quase todos os setores da economia nacional: a falta de mão de obra qualificada. A colaboração do governo, através de cursos como os do Sest/Senat, tem se mostrado insuficiente e, diante disso, os empresários do setor de logística e transporte decidiram tomar as rédeas da questão e montar suas próprias escolas para ensinar e treinar motoristas com habilidade para pilotar os modernos caminhões que apresentam cada vez mais tecnologia embarcada em suas boleias. Estatística do setor mostra que faltam hoje 120 mil motoristas para conduzir a frota nacional que gira em torno de 1,8 milhão de caminhões.

É preciso conscientizar os profissionais da importância de uma atualização constante do conhecimento para acompanhar os avanços tecnológicos que são constantemente implementados nos veículos desse segmento, que é responsável por 60% da movimentação de toda a riqueza do País.

**você imaginou que um cartão pudesse trazer
tanta evolução para as nossas estradas?**

visa
car



Chegou Visa Cargo. Uma evolução nas estradas.

Agora, a carta-frete vai dar lugar a esse cartão. É menos burocracia e muito mais controle e agilidade nos processos de pagamento de frete. As transferências de valores para caminhoneiros são muito mais seguras, eficientes e flexíveis. Além de ser aceito em milhões de estabelecimentos pelo Brasil e pelo mundo.

mais pessoas ao redor
do mundo **vão** com Visa.
visa.com.br/cargo



REDAÇÃO
DIRETOR
Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

EDITOR
Amarilis Bertachini

COLABORADORES
Márcia Pinna Raspanti,
Wagner de Oliveira

EXECUTIVOS DE CONTAS
Alcindo Fontana
fontal@otmeditora.com.br

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA
Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO
Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

MARKETING
Glenda Pereira
glenda@otmeditora.com.br

Samanta Soares
samanta.soares@otmeditora.com.br

EVENTOS CORPORATIVOS
Ana Paula Duarte
anapaula@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS
Tânia Nascimento
tania@otmeditora.com.br

PROJETO GRÁFICO
Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. Paulin/ João Batista A. Silva
Tel.: (41)3027-5565 - spala@spalamkt.com.br

Tiragem
10.000 exemplares

Impressão
Neoband

Assinatura anual: TM R\$ 160,00 (seis edições e quatro anuários); TB R\$ 140,00 (Seis edições e três anuários).

Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta corrente, cartão de crédito Visa, Mastercard e American Express ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoques apenas as últimas edições.

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas da OTM Editora.



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:
Av. Vereador José Diniz, 3.300
7º andar, cj. 707 Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

Filiada a:



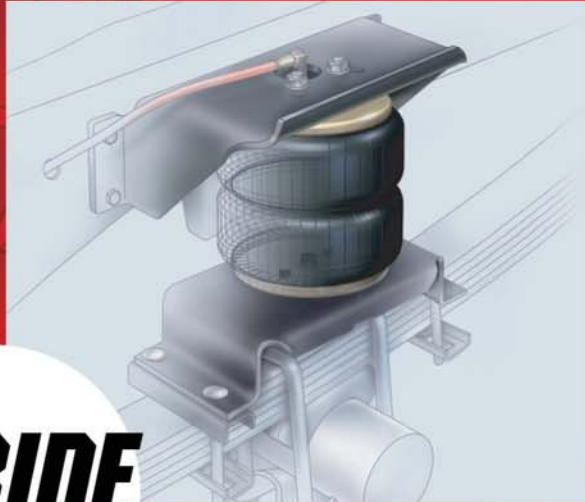
Sumário

Apresentação	3
A chegada do Euro 5 A escolha de diferentes tecnologias para os motores e as incertezas quanto à disponibilidade do combustível marcam a entrada em vigor da nova legislação ambiental a partir de 2012	8
Genário Econômico O economista da equipe do Itaú-Unibanco, Caio Megale, apresenta um panorama da situação macroeconômica mundial e as tendências para a economia brasileira	16
Carência de mão de obra O crescimento das frotas e a falta de motoristas qualificados levaram empresários a criar escolas para garantir seu quadro de funcionários	18
Metacompetência O professor Eugenio Mussak fala sobre a importância da gestão de pessoas e programas de motivação para desenvolver uma equipe competente	22
Segurança no trânsito Reduzir acidentes é uma forma de aumentar a produtividade: é preciso que todos colaborem para acabar com as perdas humanas e os altos custos decorrentes desses incidentes	24
Terceirização de frotas Empresas como a JSL e a Arval mostram como é possível reduzir custos e aumentar a produtividade com o gerenciamento e locação de veículos	26
Controle de custos Para melhorar a produtividade e manter a competitividade as transportadoras precisam reduzir custos e determinar adequadamente o preço dos fretes	28
Gestão por indicadores Mesmo não sendo o proprietário do negócio, o gestor pode e deve ajudar as empresas a reduzir custos, mantendo conhecimento absoluto da operação	30
Meios de pagamento Com o fim da carta-frete começa a redução da informalidade e os bancos apresentam opções de novos meios eletrônicos para pagamento dos fretes	32
Telemetria A convergência de tecnologias facilitará o uso da telemática, simplificando a leitura dos sistemas e colaborando para reduzir os custos operacionais	36
Gestão de Ativos Os novos sistemas emitem informações que ultrapassam o controle sobre os veículos e permitem gerenciar até os direitos trabalhistas da equipe técnica	40
Tecnologia embarcada A Iveco passou a oferecer o serviço de telemetria Frota Fácil, que permite a gestão mais eficiente de toda a operação de transporte	42
Soluções Os sistemas de telemetria e gerenciamento de frotas podem ser adquiridos em módulos e integrados em um único relatório gerencial	44
Integração tecnológica Solução da Totvs facilita integração entre departamentos da Jamef e leva informações para avaliação dos gestores e acionistas da empresa	46
Pneus Somente com a normatização o setor pode oferecer produtos e serviços comparáveis e garantir a reforma com segurança e economia	50
Case Com a incorporação de novas tecnologias, a Pirelli detalha qual a indicação mais precisa para casa perfil de uso e suas vantagens	52
Case O campeão brasileiro de Stock Car, Nonô Figueiredo, fala sobre a importância do planejamento e do trabalho em equipe para conquistar a vitória	56
Artigo José Carlos de Oliveira traça um panorama sobre os atuais desafios dos gestores para aplicar com eficácia todos os recursos materiais, financeiros e tecnológicos disponíveis	58

BOLSAS PARA SUSPENSÃO A AR

Firestone

As mais práticas, eficientes e confiáveis.



AIRIDE
SPRINGS



Para ônibus, caminhões e carretas.

Firestone

World's Number 1
Air Spring.



FIRESTONE INDUSTRIAL PRODUCTS COMPANY

www.firestone.com.br/fipil

Euro 5: novas soluções e tecnologias para 2012

A legislação ambiental que entra em vigor em janeiro próximo traz modificações tecnológicas nas linhas de produtos das montadoras; diesel com menor teor de enxofre e solução de ureia (Arla 32) ainda geram incertezas no mercado

Márcia Pinna Raspanti

De acordo com as principais montadoras do País e a Petrobras Distribuidora, a fase 7 do Proconve (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores) – que corresponde ao Euro 5 – será efetivamente

implementada a partir de janeiro próximo. Isto significa que todos os caminhões e ônibus com motores a diesel que forem produzidos no Brasil deverão seguir as especificações da nova legislação que prevê um limite mais

rigoroso de emissões e o uso do diesel com menor teor de enxofre - diesel S50 (com 50 partes por milhão de enxofre) em 2012, e do S10 (10 ppm) em 2013. Os caminhões também deverão ser dotados de um dispositivo ele-

Montadoras adotam tecnologias diferentes

A MAN Latin America é uma das poucas montadoras que não optou exclusivamente pela tecnologia SCR e vai oferecer ao mercado brasileiro veículos com as duas tecnologias - SCR e EGR – de acordo com a operação a que é destinado o caminhão. “Entendemos que cada tecnologia tem as suas vantagens e estas devem ser avaliadas segundo a aplicação, levando em conta os custos operacionais e a produtividade do veículo. A tecnologia SCR será utilizada nos caminhões extrapésados e em algumas aplicações de leves. A EGR estará presente nos modelos acima de nove toneladas. A MAN domina as duas tecnologias e podemos oferecer ambas aos clientes”, informa Roberto Pavan, supervisor de marketing da MAN Latin America. Os motores EGR não necessitam da solução de ureia para funcionar, ao contrário dos SCR, que não podem rodar sem o Arla 32.



“Entendemos que cada tecnologia tem as suas vantagens e estas devem ser avaliadas segundo a aplicação, levando em conta os custos operacionais e a produtividade do veículo” Roberto Pavan, da MAN

A Mercedes-Benz, a princípio, escolheu a tecnologia SCR para os veículos mais pesados como

os caminhões das linhas Actros, Axor, Atego e Accelo. Já os Sprinter, do segmento de comerciais leves, utilizam a tecnologia EGR para tratamento do gás do escapamento, que é denominada pela marca como BlueEfficiency. Segundo Ronaldo Fontolan, gerente de pós-vendas da Mercedes, a montadora irá observar a reação do mercado e pode haver mudanças. “A Mercedes domina as duas tecnologias que já são amplamente utilizadas na Europa. No Brasil, o mercado é quem irá decidir o que é melhor e apresenta menores custos operacionais. Se houver demanda por caminhões com tecnologia EGR, não teremos problemas em oferecer o produto para os clientes”, afirma.

Os veículos fabricados de acordo com as regras do P-7 devem ser abastecidos com o diesel de baixo teor de enxofre (S-50 e S-10). A utilização do combustível inadequado – o S-500 e o S-1800 continuarão a ser comercializados nos postos – pode danificar o

trônico que avisará o usuário quando os limites forem ultrapassados. Os veículos abastecidos com o diesel S-10 reduzirão em 20 vezes a emissão de óxido de nitrogênio em comparação àqueles que utilizam o S-50 – atualmente, podem ser encontrados nos postos de abastecimento brasileiros vários tipos de diesel (S-50, S-500 e S-1800).

Duas tecnologias serão adotadas no mercado brasileiro para que os motores estejam dentro dos limites estabelecidos pelo P-7: a de recirculação de gases queimados, conhecida como EGR (Exhaust Gas Recirculation, ou Recirculação de Gases de Exaustão); e a adição de uréia nos gases queimados, a SCR (Selective Catalytic Reduction, ou Redução Catalítica Seletiva) – sendo que esta última tem se

motor e trazer perda de potência. Além disso, os veículos com SCR necessitam da adição do Arla 32 para rodar. Segundo os fabricantes, os custos operacionais dos veículos produzidos de acordo com a nova legislação devem ser mais baixos, o que poderia compensar o maior custo dos novos modelos que devem entrar no mercado com um aumento de 15% a 20% em relação aos anteriores.

De acordo com Renato Souza, supervisor de engenharia da Ford, montadora que escolheu a tecnologia SCR, será possível duplicar os intervalos entre as trocas de óleo e aumentar a vida útil dos catalizadores, devido ao uso do diesel mais limpo. A montadora também está preparada para produzir veículos movidos a etanol, que cumprem metas de emissões bem mais rigorosas que o P-7. Atualmente, existem cerca de mil ônibus da marca movidos a etanol circulando pela Europa.

A Scania vai colocar no mercado brasileiro veículos que utilizam

Características do SCR

Atua na redução das emissões de NOx fora da câmara de combustão, através da injeção de Arla 32 (uréia + água) no sistema de escapamento.

Otimização da injeção de combustível.

Redução do consumo entre 4% e 6%, em relação ao P5.

Sistema livre de manutenção.

mostrado a preferida pelos fabricantes por ser mais adequada a longas distâncias. Os caminhões e ônibus que utilizarem SCR precisarão de um aditivo para funcionar: o agente redutor líquido automotivo (Arla 32), uma solução não tóxica de ureia pura e água desmineralizada. O produto será injetado no sistema de escapamento para reduzir quimicamente as emissões dos

exclusivamente a tecnologia SCR. “Na Europa, já trabalhamos com as duas opções (SCR e EGR) desde 2005. No Brasil, optamos pela SCR porque pode haver problemas com a distribuição do diesel mais limpo e o motorista pode ser obrigado a abastecer com um diesel com maior teor de enxofre. Um motor EGR é mais sensível aos níveis de enxofre, já a tecnologia SCR suporta melhor este tipo de eventualidade, que poderá trazer perda de potência para o motor a longo prazo”, explica Marcel Prado, responsável pelo portfólio dos produtos Scania no Brasil.

A Volvo também optou pela tecnologia SCR para seus novos modelos. “É uma solução mais robusta, que se adapta melhor às possíveis variações de combustíveis. Existe um plano de distribuição do S-50 para todo o País, mas pode haver problemas para encontrar o produto em determinadas regiões”, acredita Alexandre Parker, responsável pela área de assuntos institucionais e governa-

Características do EGR

Atua na redução das emissões de NOx dentro do motor, através da redução da temperatura dos gases na câmara de combustão.

Exige a utilização de um filtro de partículas (DPF) para a redução das emissões de material particulado.

Consumo de combustível comparável a motores P5.

Dispensa o uso de Arla 32.

óxidos de nitrogênio (NOx). A redução ocorre por meio de uma reação química entre a ureia e o gás do motor decorrente do funcionamento.

As especificações e ajustes para receber o Arla 32 só valerão para os veículos produzidos a partir de 2012. Os automotores que já estiverem rodando não têm como ser adaptados – o que deve estimular a renovação

mentais da Volvo do Brasil.

Já a Iveco, para atender às novas regras, lança no mercado os modelos Ecoline, que também contam com tecnologia SCR.

“No Brasil, optamos pela SCR porque pode haver problemas com a distribuição do diesel mais limpo”
Marcel Prado, da Scania.





“Os fabricantes podem faturar até março de 2012 os veículos que já foram produzidos no padrão Euro 3” Wagner Fonseca, da Netz

terminarem os estoques”, explica. Até o final da década, a frota P-7 representará metade da frota brasileira em circulação.

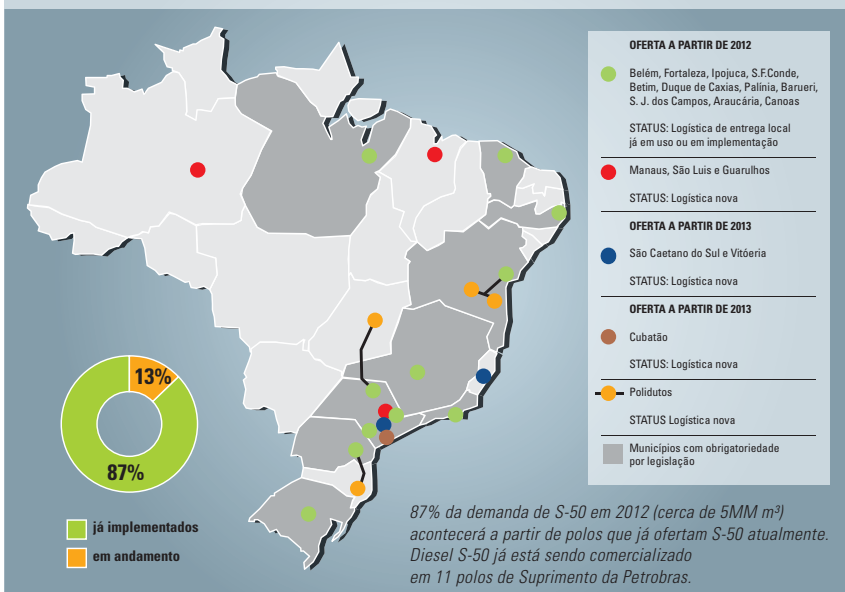
Histórico

Na verdade, segundo a resolução 315 do Conama, de 2002, a adoção no Brasil do padrão de emissões de gases do Euro 4 (Proconve 6) deveria ter sido adotada desde 2009, mas tanto a Petrobras quanto os fabricantes de caminhões e ônibus no Brasil alegaram não ter condições de atender à legislação. A solução do impasse veio com a assinatura de um acordo promovido pelo Ministério Público, sob a supervisão do Conama, com a participação da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), no qual a Petrobras comprometeu-se a fornecer diesel mais limpo (S-50) para as frotas cativas de diversas capitais brasileiras, a partir de 2009. A Petrobras e a indústria automobilística também concordaram com a antecipação da fase P-7 do Proconve (Euro 5) para janeiro de 2012, em uma tentativa de minimizar os efeitos da não implementação da P-6 (Euro 4).

da frota atual de caminhões. Wagner Fonseca, diretor da Netz Engenharia, destaca que os fabricantes podem produzir veículos que seguem os padrões do Euro 3 (P-5) até 31 de dezembro

de 2011. “O fabricante pode faturar estes veículos até março de 2012. E os modelos (com faturamento neste prazo) poderão ser vendidos nas concessionárias sem limite de prazos, ou seja, até

Oferta dos polos de fornecimento de diesel de baixo teor de enxofre



Especificações do Arla 32

Para os modelos de veículos cujos fabricantes optarem pelo sistema SCR, o uso do Arla 32 será necessário a partir de janeiro de 2012. O Arla 32 é um reagente usado para reduzir quimicamente as emissões de óxidos de nitrogênio presentes

“O diesel tem menos enxofre do que o determinado pela nova legislação ambiental”
Alex Messias, da Petrobras Distribuidora

nos gases de escape dos veículos a diesel. O produto é uma solução a 32,5% de uréia de alta pureza em água desmineralizada. “É uma substância não tóxica e de manuseio seguro, que não é explosiva, nem inflamável ou danosa ao meio ambiente. Não causa irritação na pele e é amplamente usada como fertilizante”, explica Benício Silva, coordenador de marketing de lubrificantes industriais da Mobil, que disponibiliza no mercado uma linha de lubrificantes de motor (CJ4) especialmente desenvolvida de acordo com a nova legislação ambiental.

O Arla 32 é classificado como produto de categoria de risco mínimo no transporte de fluidos. Não é um combustível, nem um aditivo de combustível, mas precisa ser utilizado em um tanque específico nos veículos diesel SCR. O abastecimento é feito de forma semelhante ao diesel. Quando aquecida, a solução se decompõe em CO₂ e NH₃ e quando em contato direto com fogo libera NO_x e CO. O Arla 32 no Brasil será regulado pelo Inmetro que adotou o mecanismo de certificação compulsória, com foco na proteção do meio ambiente. O acompanhamento periódico será feito por um Organismo de Avaliação da Conformidade (OAC).

O consumo médio de Arla 32 é de 3% a 5% do consumo de diesel, o que significa, por exemplo, que serão utilizados entre três e cinco litros da solução de uréia para cada 100 litros



de diesel. A Petrobras já colocou no mercado o produto que recebeu o nome de Flua, mas outras empresas também devem fornecer o Arla para os consumidores brasileiros. “O produto tem validade de seis meses e precisa ser transportado em caminhões dedicados a essa função. O tanque não pode ser de aço-carbono para não alterar a qualidade da substância”, explica Alex Messias, gerente de marketing da Petrobras Distribuidora.

O mercado ainda tem uma série de dúvidas quanto ao uso do Arla 32 e suas implicações. Uma delas é relativa ao preço do pro-

duto que ainda está indefinido. Outra questão é se haverá Arla 32 suficiente no mercado para atender aos veículos que utilizarem a tecnologia SCR. “A Petrobras poderá importar o produto já pronto ou as pelotas de uréia para produzir a solução aqui no Brasil. Já existe uma parceria com a Yara (uma das maiores produtoras de uréia do mundo) para que não falte Flua no mercado”, informa Messias. O Arla 32 também poderá ser encontrado nas concessionárias das principais montadoras do País, pelo menos em um primeiro momento. Em dois anos, o produto deverá ser oferecido a granel nos pontos de distribuição. “O mercado brasileiro deverá seguir os mesmos padrões do mercado europeu, sendo fortemente calcado em embalagens nos primeiros anos e com mudanças para granel pos-

PROCONVE – 25 anos | Histórico

- 1977 – Primeiros estudos de um programa de controle das emissões.
- 1978 – A VW inaugura o primeiro laboratório de emissões veiculares.
- 1980 – Introdução do álcool na matriz dos combustíveis.
- 1984 – Estudo de avaliação da qualidade do ar pela CETESB
- 1985 – Criação de Grupo de Trabalho pela SEMA.
- 1986 – Aprovação do PROCONVE pelo CONAMA

O programa brasileiro para veículos pesados se baseou no modelo europeu.

Ticket Car[®]

A solução mais completa em gestão de frotas.

camaloop.com.br



Edenred



Ticket Frete^{MD}

Sua carga extra de vantagens para gestão de fretes.

AGUARDE
LANÇAMENTO
EM BREVE



Ticket Frete^{MD} é a solução ideal para pagamento de frete, combustível e demais despesas de viagem do caminhoneiro.

teriormente”, acredita Messias.

A Petrobras Distribuidora investirá em plantas de envase e diluição para atender à demanda do mercado brasileiro; e no desenvolvimento de distribuição a granel. “Ainda não somos capazes de dizer quais serão os custos de distribuição e as margens a serem adotadas. O objetivo é que tenhamos postos em todos os estados da federação e que todos os nossos clientes consumidores sejam atendidos”, conclui Messias.

Incertezas quanto aos combustíveis

Tanto os veículos que utilizam a tecnologia SCR quanto os que tiverem a EGR precisam ser abastecidos com o diesel de baixo teor de enxofre, o S-50 (50 ppm) ou o S-10 (10 ppm). O uso de combustíveis com maiores níveis de enxofre podem trazer problemas ao motor, como perda de potência ou mesmo pane. O diesel ‘limpo’ possui propriedades que conferem benefícios à combustão do motor e na partida a frio – fração de destilação mais nobre. O diesel com menos enxofre exige alguns cuidados como manter os tanques sempre limpos, já que o combustível possui um comportamento ligeiramente mais solvente de sujeiras do que o diesel S-500, ou seja, é como se ele fosse mais próximo de um querosene, que é mais capaz de limpar uma superfície do que o óleo diesel tradicional.

Os postos e distribuidores têm necessidade de segregar tanques, filtros, bombas e tubulações para evitar contaminação do diesel de baixo teor de enxofre. O produto da Petrobras possui um nível mais baixo que o exigido pelo P-7, com cerca de 35 ppm. “Já prevenindo possíveis contaminações no processo de distribuição, o diesel tem menos

“O produto tem validade de seis meses e precisa ser transportado em caminhões dedicados a essa função. O tanque não pode ser de aço-carbono para não alterar a qualidade da substância”

Alex Messias,
da Petrobras Distribuidora

enxofre do que o determinado pela nova legislação ambiental”, explica o gerente de marketing da Petrobras Distribuidora. Em 2011, foi realizada mais uma etapa da implantação do diesel S-50: em janeiro deste ano, 36 municípios em São Paulo e 19 municípios no Rio de Janeiro passaram a consumir diesel S-50 nas frotas de ônibus.

A Petrobras Distribuidora oferece ao mercado o novo diesel Podium S-50, que atende às exigências do Euro 5 (P-7). “Além dos benefícios ao meio ambiente e ao desempenho do veículo, o diesel Podium possui aditivos de última geração, desenvolvidos exclusivamente para esse produto, que contribuem para a conservação do motor, aumentando sua durabilidade”, afirma Messias.

Abastecimento

O diesel com menor teor de enxofre também está cercado de incertezas, principalmente quanto ao preço que ainda não foi divulgado. A preocupação com disponibilidade do produto também é constante entre as

empresas transportadoras e os próprios fabricantes de veículos a diesel. “A Petrobras está preparada para a demanda, importando o produto, se necessário. A empresa tem feito investimentos fortes nesse sentido. É possível também que a ANP (Agência Nacional do Petróleo) publique uma resolução que exija autorização para uso do S-50, limitando assim o seu consumo”, diz Messias. A utilização de um diesel mais limpo em um motor antigo não compromete sua performance e até melhora o desempenho do veículo.

Segundo Messias, a demanda por diesel foi de 2 bilhões de litros em 2010 e deve dobrar em 2012. Atualmente, 700 postos de combustíveis já vendem o diesel limpo e, no ano que vem devem ser 2,5 mil. “A distância entre os postos que disponibilizam o S-50 não deve ultrapassar 100 quilômetros. Outras distribuidoras também deverão oferecer o produto”, afirma. De acordo com a Petrobras, 87% da demanda de S-50 em 2012 serão supridos a partir de polos que já ofertam S-50 atualmente. O S-50 já está sendo comercializado em onze polos de suprimento da empresa.

Para garantir a qualidade e a oferta do combustível, foram previstos investimentos de US\$ 73,6 bilhões entre os anos de 2010 e 2014. Desse total, 50% dos investimentos destinam-se à ampliação da produção nacional (Rnest, Premium e Comperj); 29% são para projetos para melhoria da qualidade do ar (modernização e hidrodessulfurização); e 11% para melhoria da eficiência da cadeia de suprimentos (otimização, manutenção da capacidade de refino e investimentos em logística). Do restante, 6% são destinados a ampliação de frotas; 3% a destinação do óleo nacional e 1% correspondem a investimentos internacionais.

IVECO

O PRESENTE NUNCA ESTEVE TÃO À FRENTE DO SEU TEMPO.

ECOLINE, A NOVA GERAÇÃO IVECO.

Nos últimos cinco anos, a Iveco lançou seis famílias de produtos que redefiniram os parâmetros de inovação do mercado. Agora chega a nova linha de produtos Iveco, batizada ECOLINE, que vem reforçar a história de sucesso da marca e estabelecer novos patamares de eficiência e confiabilidade para os clientes. São caminhões ainda mais robustos e confortáveis, com motores mais potentes, mais econômicos e menos poluentes. São mais de 140 versões de produtos, que chegam ao mercado entre 2012 e 2014. Trata-se de uma nova geração de caminhões para uma nova geração de clientes.

IVECO. A MARCA DA NOVA GERAÇÃO.



Faça revisões em seu veículo regularmente.

Brasil cresce enfrentando desafios

O economista da equipe do Itaú-Unibanco apresenta um panorama da situação macroeconômica mundial, contextualizando a economia brasileira e, em especial, o setor de transportes

Márcia Pinna Raspanti



O Brasil vive um momento privilegiado no cenário econômico atual, já que os países ditos “desenvolvidos” passam por uma crise cujo final ainda é distante. De acordo com Caio Megale, da equipe do Itaú-Unibanco, o País é um “oásis da demanda” e isto deve garantir o crescimento econômico por um longo período, mesmo com todos os desafios existentes. “O Brasil vive uma fase de crescimento, apesar da recente desaceleração no ritmo da economia, mas existem problemas de longo e curto prazo a serem resolvidos. No que se refere ao setor de transportes, especificamente, a falta de infraestrutura é um dos principais problemas, porém não é o único”, afirma o economista.

Megale acredita que a crise na Europa pode trazer problemas para a economia brasileira. “Já os Estados Unidos não devem atrapalhar o nosso crescimento. Em com-

penção, o crescimento da China deve beneficiar o Brasil”, diz.

Para o economista, a atual dinâmica da dívida europeia é insustentável. Com a criação do euro, o excesso de endividamento acabou gerando uma falsa convergência de juros, que não levava em conta diferenças fundamentais entre os diferentes países da União Europeia. Os Estados Unidos também enfrentam uma crise ainda sem perspectivas de melhora. “Questões estruturais prejudicam recuperação da economia americana. Os consumidores estão muito endividados e devem demorar em se recuperar, enquanto isso, a demanda permanece baixa e a economia, estagnada”, diz Megale.

Situação doméstica

No Brasil, apesar do mercado interno aquecido, houve uma desaceleração na economia, situa-

ção que começou antes mesmo da crise mundial. “Existem pressões inflacionárias e o Banco Central tem tentado combatê-las. A reação do governo tem sido aumentar os juros e adotar medidas macroprudenciais (depósito compulsório, requerimentos de capital) para moderar o crescimento do crédito.

Caso a crise global piore, Megale acredita que o Banco Central deverá reagir mais duramente. “O BC sugere que a deterioração das condições internacionais deve ter impacto equivalente a um quarto do ocorrido na crise que se seguiu à quebra do Lehman Brothers, e com efeitos locais de duração mais prolongada. Esperamos uma redução da Selic ao ritmo de 50 p.b. (pontos-base) por reunião, terminando 2011 em 11% e, 2012, em 10%”. Para o economista, o Brasil passa por um período de crescimento real do PIB, com menos volatilidade, devido a fatores como consolidação financeira, investimentos mais longos, consolidação democrática e o ciclo global de commodities. Por fim, a demanda doméstica deve continuar a puxar o crescimento econômico, principalmente com a ascensão de uma nova classe média.

De acordo com o economista, no longo prazo, não existem problemas do lado da demanda, ou seja, o mercado interno deve continuar a se expandir, garantindo os índices de crescimento econômico do Brasil. No lado da oferta, entretanto,

existem alguns problemas bastante sérios que podem comprometer o crescimento. O primeiro deles é a infraestrutura deficiente. “O País depende muito do modal rodoviário (o rodoviário responde por 58% da matriz de transportes brasileira) e as estradas são muito ruins. Os outros modais também se encontram em situação precária. O transporte é um dos piores gargalos do Brasil”, diz.

Na comparação com os Estados Unidos, os custos logísticos do Brasil são mais elevados, correspondendo a 11,6% do PIB, enquanto nos EUA este percentual é de 8,7%. Neste cálculo, os transportes respondem por 6,8% dos gastos com logística no Brasil. “Este é o famoso ‘custo Brasil’. Os gastos com transporte são muito altos e impac-

tam os preços finais”, avalia Megale.

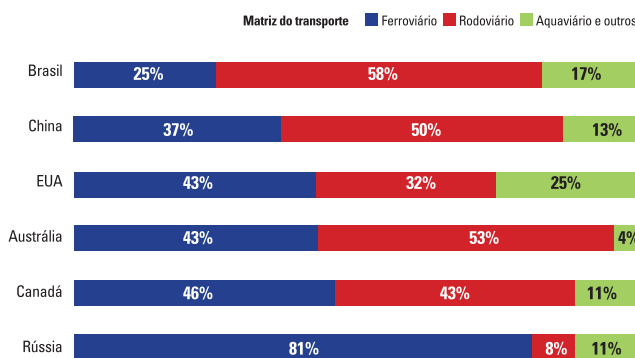
Outro desafio para a economia brasileira é a falta de poupança doméstica. “Há uma escassez de poupança doméstica no Brasil, principalmente por parte do governo. O índice é de 18%, sendo que o setor privado responde por 17% da poupança doméstica. Ou seja, o setor público poupa mui-

to pouco e isto pode prejudicar o País”, diz Megale.

Por fim, a escassez de mão de obra especializada é o terceiro desafio para a economia do Brasil, no longo prazo. “Falta capital humano de qualidade, isto devido ao número de anos de estudo e à qualidade do ensino brasileiro. O Brasil já enfrenta um gargalo nessa área e a tendência é piorar. As empresas, dos diversos setores têm encontrado dificuldades em contratar pessoal especializado”, resume o economista. Segundo pesquisa da CNI (Confederação Nacional da Indústria) realizada em janeiro de 2011, a falta de trabalhadores qualificados representa um problema para 69% das empresas consultadas.

DESAFIO - INFRAESTRUTURA

TRANSPORTE É UM DOS GARGALOS MAIS IMPORTANTES



Fonte: Ministério dos Transportes

FLASH
www.flashnet.com.br

Estamos em novos endereços:

flashnet@flashnet.com.br

Tel.: 11 4136-3046

Siders



Revestimento Térmico



Divisórias Térmicas feitas sob Medida

Adesivação



Decoração de Frota



Pintura de Lona

Araçariguama - SP

Av. Nicolau Ferreira de Souza, 1299

São Roque - SP

Rua Santa Júlia, 03

Porto Alegre - RS

Rua Beco José Paris, 380 Pav. 6 - Sarandi

Faltam 120 mil motoristas de caminhão no País

Crescimento das frotas e déficit de profissionais levam empresas a criar escolas para capacitação

Amarilis Bertachini



“Nosso desafio é atender à demanda”, diz Adamucho

Para acompanhar o crescimento da frota nacional de caminhões seria necessário, em um ano como o de 2010, por exemplo, nada menos que 200 mil novos motoristas para dirigir os cerca de 145 mil veículos que entraram no mercado no ano passado. Além disso, esses profissionais precisariam estar devidamente capacitados para lidar com a evolução dos caminhões que cada vez mais chegam às estradas com novas tecnologias e avançada eletrônica de bordo

“Nosso maior desafio é atender a essa demanda. O último levantamento do mercado mostra que faltam 120 mil motoristas no País, mas ousou dizer que esse nú-

mero está defasado e calculo que a carência já é de mais de 150 mil motoristas”, afirma Cláudio Adamucho, presidente do grupo paranaense G10, formado por cinco empresas transportadoras independentes que atuam nas áreas de grãos sólidos, líquidos, cargas sob encomendas, e defensivos agrícolas, entre outras, em todo o território nacional.

O déficit de mão de obra qualificada vem crescendo com a renovação e modernização da frota nacional. Segundo Adamucho, com base no número de caminhões vendidos em 2010 e na previsão para 2011, o problema deve se agravar ainda mais. Considerando-se um índice de

1,5 motorista por caminhão, há necessidade de 200 mil novos profissionais a cada ano. Segundo estatística do setor estima-se que existam hoje no Brasil 2,5 milhões de motoristas para 1,8 milhão de caminhões.

“Em 2005, quando esse tema começou a ficar preocupante em minha empresa, não havia 5% de veículos parados por falta de motoristas. Hoje, em todas as conversas com empresários o problema é o mesmo: veículos parados por falta de profissionais ou rodando com motoristas não qualificados”, declara Adamucho.

No próprio G10, que conta com mais de 1,5 mil motoristas para tocar uma frota de 1 mil caminhões, não é raro ficarem de 40 a 50 veículos parados por falta de profissionais capacitados.

Além da perda de receita para as transportadoras, a falta de preparo adequado dos motoristas que vão para as estradas torna-se um problema para toda a sociedade porque 35% dos acidentes ocorridos em rodovias federais envolvem veículos de carga, segundo dados do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada). Esses acidentes são responsáveis por mais de 40% das vítimas fatais.

Os acidentes mais frequentes e mais graves são os de tombamento e capotagem por motivo

de alta velocidade e fadiga do motorista, segundo levantamento da Pamcary – corretora especializada em seguros de transporte de cargas. Contribuem para esses acidentes as pistas mal conservadas e as curvas fechadas do trajeto, principalmente para veículos articulados ou sobrecarregados.

De acordo com o estudo da Pamcary, de cada 100 acidentes a falha do motorista está presente em 66% deles, sendo 43% por imprudência, 13% por velocidade incompatível e 10% por fadiga. Segundo Adamucho, para contornar esta última causa de acidentes o G10 impõe a proibição aos motoristas de circularem com os caminhões entre 22h00 e 6h00, justamente o período mais perigoso para o sono e também mais vulnerável aos assaltos.

“A fadiga é um fator preocupante, mas não é o principal. Vejo que o maior motivo de acidentes é a falta de qualificação. Para não ter um caminhão parado na garagem, muitos empresários optam por pegar um motorista despreparado, que não tem a qualificação desejada para aquele tipo de veículo. Qualificar talvez seja a maior problemática atual”, relata Adamucho. Ele destaca que não existe uma “universidade do transporte” e sente que muitos empresários desconhecem onde encontrar cursos e centros de treinamento e aperfeiçoamento.

“Não vejo solução em cinco ou dez anos, ao contrário, vejo o problema se agravando”, diz o empresário, lembrando que enquanto na Europa essa problemática já existe há muitos anos, no Brasil esse déficit começou há menos de dez anos. Antes disso, de acordo com ele, a questão não era um problema porque o número de caminhões era muito menor e a profissão de motorista era mais procurada e valorizada.

CTQT - CENTRO DE TREINAMENTO E QUALIFICAÇÃO NO TRANSPORTE

DADOS PRÉ - TREINAMENTO

Nº DE TROCA DE MARCHAS **36**

Nº DE FRENADAS **28**

TEMPO PROVA **43:04min**

MÉD. DE VELOCIDADE **60**

REDUÇÃO NO CONSUMO DE COMBUSTÍVEL

DADOS PÓS - TREINAMENTO

Nº DE TROCAS DE MARCHAS **25**

Nº DE FRENADAS **06**

TEMPO PROVA **31:36 min**

MÉD. DE VELOCIDADE **52**

1.000 l/2.700 km rodados

A profissão envolvia emoção, conhecer o País era uma aventura e essa áurea era passada de pai para filho. “Hoje os jovens fazem aventura pela internet. Eles não querem mais subir a bordo de um caminhão e guiar por estradas ruins e por longas distâncias com falta de segurança e com uma jornada pesada. Deixou de ser aventura e tornou-se um martírio. Hoje é difícil encontrar pessoas que sintam satisfação nessa profissão”, opina.

Ele reconhece que a questão salarial também é um problema para conseguir mão de obra qualificada. Os salários de motoristas atualmente variam, segundo Adamucho, de R\$ 1.500,00 a R\$ 2.500,00, dependendo do nível do profissional e do tipo do caminhão que ele vai dirigir.

A empresa também desenvolveu ações para valorizar os bons profissionais. A cada 90 dias, os motoristas que não se envolvem em acidentes ganham uma viagem com toda a família. Além disso, os que também não recebem autuação de trânsito e apresentam boa conservação dos caminhões, recebem um certificado de excelência em sua profissão para levar para casa e mostrar à família.

O G10 tem buscado discutir o assunto com órgãos competentes do governo, como Sest/Senat

(Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte), para que intensifiquem cursos de capacitação que podem ajudar a contornar um previsível gargalo no setor por falta de profissionais qualificados.

Enquanto a iniciativa do governo não supre as necessidades dos empresários, o G10 decidiu criar sua própria escola de qualificação de mão de obra para contornar a ausência de cursos oficiais, o CTQT (Centro de Treinamento e Qualificação no Transporte), em Maringá (PR), inaugurado em 2005. Os principais objetivos dos cursos são: reduzir custos operacionais e de manutenção, inserir profissionais qualificados no mercado e diminuir o número de acidentes.

O CTQT tem capacidade para treinar aproximadamente 500 motoristas por ano. São dois cursos preparatórios e a exigência mínima é de que os candidatos saibam ler e escrever e tenham carteira categoria ‘E’. Todos passam por uma triagem inicial para avaliar coordenação motora, concentração, verificar se não são pessoas dispersas, sonolentas, enfim, se têm o biorritmo compatível, caso contrário ele pode ser eliminado já nesta fase inicial.

O primeiro curso tem dura

ção de uma semana, ou 40 horas, com o objetivo de transmitir noções básicas para qualificar o motorista. “Ele entra não sabendo praticamente nada da sua profissão e adquire alguns cuidados básicos. Muitos dizem que pensavam que sabiam de tudo e se surpreenderam com o que aprenderam durante o curso”, conta Adamucho.

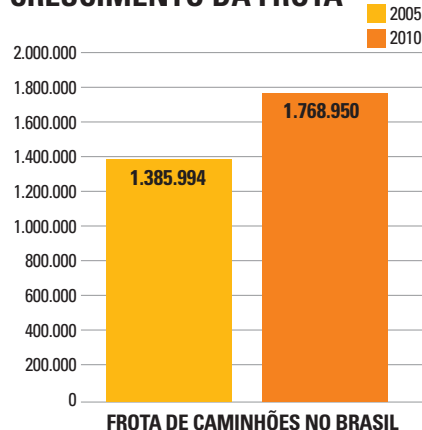
A ideia é informar os alunos sobre as inovações tecnológicas desenvolvidas pelo setor de transportes e muni-los de dados sobre os caminhões para que eles ganhem familiaridade com sua ferramenta de trabalho. Eles aprendem tudo sobre o painel, sobre o que significa cada luz e instrumento do caminhão, e qual medida ele tem que tomar caso precise ligar para o encarregado técnico e explicar qual é a provável causa de uma eventual pane no veículo.

Eles têm aulas sobre manutenção de pneus, legislação de trânsito, normas de segurança, primeiros socorros, sinalização em caso de acidente, e até preservação do meio ambiente.

Adamucho destacou ainda a importância do aprendizado da ginástica laboral, também ministrada no curso, porque frequentemente os motoristas sofrem lesões, a maioria na rótula do joelho, ao descerem do alto da cabine pulando com o corpo frio depois de muitas horas parados, sem nenhum tipo de aquecimento.

O segundo curso é voltado para motoristas que dirigem caminhões de três ou cinco toneladas, acostumados a transporte urbano e outras áreas com perfil de baixa velocidade e pouco trânsito e que ainda não estão preparados para uma rodovia de alta velocidade, com trânsito intenso. São 30 dias de treinamento em que o profissional é acompanhado por outro motorista experiente

CRESCIMENTO DA FROTA



Fonte: Anfavea

rodando de 10 a 12 mil km para pegar prática. Ao final, ele volta a fazer o teste prático de admissão para comparar sua evolução e ter a certeza de que está apto a viajar sozinho.

Economia de 7% no consumo de combustível

Para os empresários, a maior contribuição do curso é a economia final registrada no consumo de combustível e na manutenção depois que os motoristas passam por esse treinamento. Segundo Adamucho, comparando-se dados colhidos antes do treinamento e pós-treinamento, a mudança na maneira de dirigir o caminhão permite uma economia de 7%, em média, no consumo de combustível, com redução de 14 para 13 litros usados para percorrer os 27 quilômetros da prova.

A prova é feita em um veículo lastreado, de 37 toneladas, por um percurso de 27 km. Em média, depois do curso, o número de trocas de marchas baixa de 36 para 25; o número de freadas cai de 28 para seis; e o tempo de prova diminui de 43m04s para 31m36s ao mesmo tempo em que a velocidade média baixa de 60 para 52 km/h. Todos esses fatores resultam em uma redução

no consumo de combustível de 1.000 litros em 2.700 quilômetros rodados. “Só de combustível, para uma frota que roda 1 milhão de quilômetros, seria o equivalente a 70 mil quilômetros rodados sem pagar combustível ou uma economia de R\$ 70 mil”, calcula o empresário.

A vantagem não é somente a redução dos custos operacionais, mas também a inserção de profissionais qualificados para representar a imagem da empresa, reduzindo, inclusive, o número de acidentes. “Como eles recebem instrução sobre sono, fadiga, direção defensiva e imprudência, após o treinamento eles param de fazer loucuras”, afirma o presidente do G10.

Inicialmente, o objetivo do CTQT foi atender somente às empresas do G10, mas o curso de uma semana é aberto a profissionais de fora, a um custo em torno de um salário mínimo. Para Adamucho ganha importância atualmente também o uso de simuladores na iniciação do aprendizado e para reduzir o tempo de treinamento uma vez que esses equipamentos permitem simulações de condições variadas. Outra tendência nesse segmento, segundo ele, é o aumento do número de mulheres ao volante.

Além do CTQT, Adamucho destaca outros dois cursos da iniciativa privada que vêm tentando suprir esse segmento: o Centro-nor-Centro de Treinamento de Motoristas da Região Nordeste do Rio Grande do Sul, em Vacaria, e a Fabet – Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte, em Concórdia, Santa Catarina. Segundo Adamucho, os três centros juntos não atendem a 1% da necessidade do setor. “Seria preciso que esse exemplo fosse seguido por todos os empresários e pelo governo para que talvez esse problema fosse não sanado, mas ao menos amenizado”, avalia.

CITROËN BUSINESS

Conheça quais são os canais de venda corporativa da Citroën: **0800 011 8088**

www.citroen.com.br

EURO RSCG



CITROËN JUMPER VETRATO

LINHA CITROËN JUMPER 2011. VOCÊ MONTA DO JEITO DO SEU NEGÓCIO.



PREÇO
FIXO
REVISÃO

Respeite a sinalização de trânsito

LINHA CITROËN JUMPER 2011. AGORA, MAIS COMPLETA PARA ATENDER AO SEU NEGÓCIO.



CITROËN JUMPER MINIBUS
Novo motor 2.3 JTD 127 cv,
mais econômico.

Citroën Jumper Furgão Vetrato 2.3 35 LH

Furgão envidraçado com chassi alongado e teto alto.
Ideal para transformações em veículos de transporte ou de serviço.
Capacidade de carga de 12 m³ / 1.530 kg.

Citroën Jumper Furgão Chassi Longo 2.3 35 LH

Furgão com chassi alongado e teto alto.
Capacidade de carga de 12 m³ / 1.530 kg.
Também disponíveis versões adaptadas para transporte escolar e executivo.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



Bons resultados dependem de investimento em pessoas

Um caminhão rodando é um trinômio: estrada, máquina, e pessoa; se um dos três falhar todo o negócio fica comprometido

Amarilis Bertachini

Entre todos os compromissos para se montar ou administrar uma empresa, o de formar uma equipe é o mais desafiador porque é preciso reunir gente de todos os tipos, desenvolver e capacitar pessoas. “Gente precisa ser atraída, precisa ser desenvolvida a partir de inteligentes programas de motivação, de capacitação, de gestão de pessoas. “A máquina ainda não anda sozinha. Creio que um dia a gente chegue a dispensar o motorista, mas esse dia está longe. Por enquanto, nós ainda precisamos do fator humano”, comentou Eugenio Mussak, professor e consultor de empresas que proferiu a palestra “Metacompetência, o novo paradigma da gestão nas empresas”, durante o Fórum Nacional de Gestão de Frotas 2011, promovido pela OTM Editora em São Paulo.

Mussak se disse impressionado com o fato de muitas empresas fazerem investimentos milionários em equipamentos, em caminhões caros e não investirem recursos mínimos na formação de seus motoristas, de seus mecânicos e demais profissionais. “Quando vejo um caminhão rodando na estrada eu percebo que ali há um trinômio que é a estrada, a máquina, e a pessoa que está dirigindo essa máquina. Se um dos três falhar o negócio não vai dar certo. Não podemos mais não investir em pessoas”, disse.

Em sua avaliação, o Brasil vive um momento até certo ponto paradoxal porque é um país onde hoje sobram empregos e ao mesmo



tempo sobra mão de obra.

Para falar sobre a importância da boa gestão e da capacitação de pessoas, Mussak fez uma abordagem sobre competência e metacompetência, um conceito que vem ganhando destaque no ambiente corporativo. A competência é o pressuposto da competitividade. É atingir o melhor resultado, no menor tempo possível e gastar pouco para ser eficiente, competente. E para competir é preciso ampliar e disseminar conhecimento, além de desenvolver habilidades. Ao contratar pessoas, é importante selecionar as que tenham prazer em fazer o que fazem, mas é relevante que existam boas condições no ambiente de trabalho para o funcionário desenvolver sua competência.

“Muita gente não quer perder tempo para capacitar seus funcionários, quer pôr logo o caminhão para rodar. Mas é preciso investir

tempo porque esse tempo voltará em termos de resultado”, analisou Mussak.

Já a metacompetência é algo que vai além do esperado, uma performance que transcende a competência. É o encontro de quatro tipos diferentes de competências: as técnicas, as práticas, as éticas e as estéticas. Para explicar cada uma delas, ele começou pela que chamou de mais fácil, a competência técnica. O motorista tem basicamente três competências técnicas: a de saber dirigir, a de conhecer o roteiro que vai seguir, e a de entender um pouco de assuntos como mecânica e borracharia. Ele lembrou que é fundamental a atualização permanente porque a área de transportes tem constantemente novas tecnologias sendo implementadas tanto nos caminhões, quanto na forma de gestão da frota.

Já a competência prática é aquela que permite exercer a competência técnica com qualidade.

O terceiro tipo de competência é a chamada ética, que Mussak classifica basicamente como ter respeito. “Respeitar significa que não posso me apropriar de algo que não é meu, seja um objeto, seja um recurso financeiro”, exemplificou.

A última competência é a estética, que é tudo aquilo que agrada aos olhos e aos sentidos. “Os caminhões que vocês têm em suas frotas não estão apenas ficando cada vez mais eficientes tecnologicamente, mas estão ficando também mais bonitos, mais belos”, complementou.

VERSATILE

A qualidade do seu produto em todos os cantos da cidade.



VERSATILE, a compacta da HC.

A HC acaba de lançar a carroceria mais versátil do mercado. Desenvolvida especialmente para veículos leves, a Versatile é ideal para o transporte de cargas dentro das cidades, facilitando a distribuição de seus produtos. É a qualidade HC em versão compacta.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DO MODELO VERSATILE

- Uma das carrocerias mais leves do Brasil.
- Lâmpadas em led.
- Portas traseiras com desing moderno, fechos e varões embutidos em aço inox aisi 304.
- Carroceria totalmente em fiberglass, garantindo maior resistência e melhor isolamento térmico.
- Painéis termoisolantes em chapas de poliuretano de alta densidade (36/40 kg/m²).
- Poliuretano autoextinguível (não propaga o fogo).
- Revestimento interno com ação antimicrobiana (evita proliferação de fungos e bactérias).
- Chassi e piso com sistema monobloco, muito mais leve, otimizando maior capacidade de carga.
- Acabamento externo em alumínio.



HC HORNBURG[®]
CARROCEIRAS FRIGORÍFICAS

Jaraguá do Sul - SC

47 3274 1200 - www.hchornburg.com.br

Reduzir acidentes é uma forma de aumentar a produtividade

É preciso esforço do governo e das empresas para diminuir o número de desastres com caminhões e evitar as perdas humanas e os altos custos decorrentes desses incidentes

Segurança, e em especial a segurança no trânsito, não é algo com que o brasileiro médio costume se preocupar, mas deveria. Todas as manhãs há notícias nos telejornais sobre os longos congestionamentos que travam o trânsito das principais cidades, muitos deles causados por acidentes. A questão, além do aspecto humanitário, envolve os prejuízos com o veículo acidentado, com a carga danificada e com milhares de homens-hora perdidas por funcionários presos no tráfego que prejudicam a produtividade de suas empresas.

“A lista de prejuízos é enorme, e a grande maioria dos prejudicados possui um ponto em comum: nenhum deles tem qualquer envolvimento direto com o acidente que gera aquele prejuízo”, afirma J. Pedro Corrêa, especialista em segurança no trânsito. Ele lembra que desde os tempos de Washington Luís, na década de 30, e de Juscelino Kubitschek, na década de 50, que a filosofia do governo sempre foi a de construir estradas para criar mais desenvolvimento, mas a palavra “segurança” nunca apareceu seriamente nos discursos oficiais.

“Não é apenas uma falha nas ações do governo, mas antes disso, é uma falta em nossa cultura. Sem a pressão da sociedade, nenhum governo se move para resolver qualquer problema. Isso ajuda a explicar porque trânsito não é uma prioridade no Brasil”, diz Corrêa. Há poucas pesquisas, segundo ele,



Segurança no trânsito é um grande negócio, diz Corrêa

sobre o tamanho e a gravidade dos prejuízos causados por acidentes de trânsito e o setor privado nacional ainda não se deu conta de quanto perde nem de quanto ganharia se tivesse uma maior atenção sobre a segurança no trânsito. Ele estima que o setor privado pague uma pesada conta de R\$ 30 bilhões por ano apenas com prejuízos causados por acidentes de trânsito.

Em sua visão, nenhum país evoluiu de péssimas condições de segurança de trânsito para estatísticas mais favoráveis sem algum esforço para mudar e manter a mudança. Nos Estados Unidos, durante a década de 50, morriam 55 mil pessoas por ano no trânsito. Em 2010 morreram apenas 32 mil, a despeito da população ter dobrado e a frota circulante

ter triplicado neste período. Na Suécia, quando alguém se acidenta, não se pensa apenas nas responsabilidades dos envolvidos diretamente com o acidente, mas também nas falhas e nas responsabilidades de todos os elementos do trânsito atuantes naquele caso. A cada acidente, tudo é repensado: a iluminação, a sinalização, a estrada e as proteções.

A ONU (Organização das Nações Unidas), a partir de 2003 fez uma série de reuniões para discutir a problemática da segurança no trânsito no mundo. A partir destas discussões, foi aprovado o período de 2011 a 2020 como a Década de Segurança no Trânsito no Mundo, e a OMS (Organização Mundial da Saúde) ficou incumbida de coordenar esforços entre todas as nações do mundo no sentido de reduzir as fatalidades no trânsito em 50% neste período. O Brasil ratificou em 2004 esse acordo internacional, mas, segundo Corrêa, nada foi concretamente realizado desde então.

Seguindo a linha das normas ISO 9000 e ISO 14000, a ISO (Organização Internacional de Padronização) vem propondo e implementando outras normas nas quais a responsabilidade sobre a segurança no trânsito se faz presente. Entre elas está a ISO 26000, que oferece diretrizes sobre responsabilidade social, expressando o desejo das corporações de incorporar considerações socioambientais nos seus processos de decisão e responsabilizando-se pe-

los impactos causados à sociedade e ao ambiente em função de suas decisões e atividades. Há também a ISO 31000, que busca prover um paradigma universal reconhecido para empresas que empregam processos de gerenciamento de risco, no sentido de substituir toda uma miríade de padrões, metodologias e paradigmas presentes em diferentes setores.

Segundo Corrêa esta é uma visão que outros países possuem e vêm implementando, e que deveria ser assumida pelo Brasil. E isso não significa o reconhecimento da responsabilidade apenas por parte do governo, mas também de todos os agentes da sociedade, incluindo empresas e cidadãos. No caso dos governos ele acredita que é uma questão de se estabelecer políticas que levem a novas leis e regulamentos, fiscalização, informação e educação do cidadão.

Já para as empresas, o processo começa pelo reconhecimento de sua responsabilidade ética. “E para as empresas de transporte o problema ético é ainda mais complexo”, declara, destacando que no Brasil morrem 8 mil pessoas por ano, vítimas de acidentes envolvendo caminhões. “É muito fácil imputar a culpa destas mortes aos motoristas. Entretanto, muitas vezes estes motoristas vivem sob a pressão de prazos irreais de entrega, com turnos de trabalho desumanos, de até 72 horas sem dormir, sob o efeito de ‘rebites’ e sem um mínimo de tempo para descanso, dirigindo veículos sem as mínimas condições de segurança e com sobrecarga. Nada disso é culpa exclusiva dele, mas pesam muito no sentido de causar um acidente. E os responsáveis por estes fatores nunca recebem sua

parcela de culpa pelo acidente”, desabafa Corrêa.

Na opinião de Corrêa, segurança no trânsito é um grande negócio e a primeira forma de lucrar é deixar de perder. Ele acredita que as empresas de transporte ainda não se deram conta disso, mas avalia que essa é uma ação da maior importância estratégica num mercado altamente competitivo. “É evidente que mais segurança leva a uma cadeia óbvia de economia, reduzindo acidentes, que levam a menos danos, custos e perda de produtividade”, avalia.

Para ele, o gestor de frota é a pessoa melhor posicionada para se conscientizar desses fatos e mobilizar toda a empresa, do mais alto ao mais baixo escalão, criando programas de treinamento, de informações e de educação focados não apenas em seus subordinados, mas em toda a empresa e além dela.

INCompany Cursos

Leve os mais completos cursos do setor de transportes para dentro de sua empresa.



Para mais informações ligue:

5096.8104

ou pelo e-mail:

cursoscorporativos@otmeditora.com.br

ABASTECIMENTO MONITORADO
GTFrota

Acabe com os desvios e desperdícios de combustível de sua frota.

Com o sistema GTFrota sua empresa ganha em economia e confiabilidade, além de melhorar o desempenho da frota.

O sistema GTFrota também contribui com significativos ganhos na gestão da manutenção.

DESPERDÍCIOS!

FRAUDES!

Acesse www.excelbr.com.br e saiba mais.

Rua Jaboatão, 580/592 - São Paulo - SP
excelbr@excelbr.com.br

Fone: (11) 3858-7724



As vantagens da terceirização da frota

Empresas como a JSL e a Arval mostram os benefícios do gerenciamento e da locação de veículos, além dos impactos de tais medidas na redução dos custos

Márcia Pinna Raspanti

A JSL (Júlio Simões Logística) atua em diversas áreas, como terceirização de frotas e equipamentos; fornecimento de serviços para cadeia de suprimentos em contratos logísticos, que vão desde a coleta de matéria-prima até a gestão da informação e a entrega do produto final; transporte de passageiros; e transporte de carga em geral. No setor de gestão e terceirização de frotas, a empresa disponibiliza veículos leves e pesados para clientes em todo o Brasil. Atualmente, o grupo é o maior comprador de veículos pesados do mercado brasileiro. Com 55 anos de experiência, o grupo JSL está presente em todas as regiões do País, com 121 filiais espalhadas em 15 estados. Para 2011, a expectativa é de que o grupo atinja um crescimento de

25% em sua receita, na comparação com o ano anterior.

A atuação da JSL no segmento de terceirização e gestão de frotas tem se tornado cada vez mais significativa nos negócios do grupo. Segundo José Geraldo Franco Júnior, diretor comercial de locação de pesados da JSL, os compradores de caminhões e ônibus estão deixando de ver a locação como uma opção para necessidades imediatas de curto prazo e estão passando a tratar o assunto como uma estratégia de longo prazo. “A terceirização ganhou destaque no mercado nacional com o grande crescimento econômico do Brasil e, por consequência, o crescimento da logística na última década. Tal crescimento é proveniente de multinacionais que já se utilizam de

produtos e serviços em suas matrizes nos Estados Unidos e Europa, assim como de grandes segmentos internos, tais como mineração, florestal e sucroalcooleiro”, explica.

Franco Júnior afirma que a redução de custos que uma empresa pode obter com a terceirização de sua frota chega a 7%. “A despesa e o risco, associados com a posse e a manutenção de uma frota, não são previsíveis. O empresariado busca agregar valor ao próprio negócio, desafiado pelo aumento do consumo e, por consequência, da produtividade, para atender a esse mercado e crescer ou manter seu market share. Sendo assim, a tendência é que as empresas prefiram terceirizar os custos operacionais mais representativos direcionando-os a especialistas no assunto”, diz.

De acordo com o executivo da JSL, uma série de incertezas tornou o mercado de veículos comerciais da atualidade mais complexo, quando comparado ao passado. Entre elas, ele cita escassez de mão de obra especializada; mudanças constantes nos regulamentos e leis nas operações de transporte; necessidades de interagir com novas tecnologias e gerenciar riscos relacionados à segurança do motorista, passageiros e da carga transportada. Ele acrescenta ainda falta de previsibilidade de valores e prazos de venda dos ativos a serem vendidos na renovação; necessidade de uma maior capilaridade para atender seu cliente final,

Franco Júnior: custos podem cair em até 7%



sem a certeza de manter custos de operação; maior concorrência, fazendo com que exista uma busca constante por melhorias e necessidade por maiores investimentos, para se chegar à diferenciação na operação.

Franco Júnior destaca que, em algumas situações, a necessidade do aumento de frota vai além da capacidade de crédito das empresas. “No cenário atual as locadoras passaram a ter um papel de consultoria. Engajadas na operação do cliente, trabalham juntas na estratégia da companhia, oferecendo a infraestrutura, know-how, instalações, treinamento, visando sempre, com um minucioso estudo, a redução de custo e melhoria de performance da operação do mesmo”, diz.

O executivo da JSL relaciona algumas das vantagens que uma empresa especializada em terceirização e gestão de frotas pode oferecer aos seus clientes: gestão total da frota (serviços de telemetria); atendimento especializado; renovação de frota programada; padronização; redução dos custos de manutenção; foco no negócio; oportunidade de remuneração de capital; expansão de ativos, sem afetar a capacidade de crédito; parceria estratégica com todas as montadoras; excelência no atendimento; customização de produtos e serviços; socorro 24 horas; diferencial no atendimento com uma equipe dedicada à gestão comercial de contratos após fechamento da venda, atuando desde a implantação da frota até o apoio na gestão no cotidiano da empresa.

Custos totais

A Arval - empresa especializada em gestão de frotas empresariais, subsidiária do Banco BNP Paribas - tem 20 anos de experiência e é considerada a segunda empresa mundial em “operacional leasing”.

Vantagens e Diferenciais

- Gestão Total da Frota (serviços de telemetria)
- Atendimento Especializado
- Renovação de frota programada
- Padronização de frota
- Redução dos Custos de Manutenção
- Foco no Negócio
- Oportunidade de Remuneração de capital
- Expansão de Ativos, sem afetar a capacidade de crédito
- Parceria estratégica com todas as montadoras
- Excelência no atendimento
- Customização de Produtos e Serviços
- Socorro 24 horas

Desde 2006 no Brasil, a multinacional francesa, que possui 22 filiais espalhadas pelo mundo, tem no posto brasileiro um de seus principais focos. Em quatro anos, a frota da empresa no País aumentou de 2,1 mil para 9 mil veículos em operação, além de apresentar crescimento médio de 80%.

A Arval oferece consultoria em Outsourcing de Frota, baseada na metodologia de custo por quilômetro (TCO – Total Cost of Ownership). Segundo Cléber Kouyomdijan, diretor comercial da Arval, o TCO, um conceito já mundialmente utilizado em diversos segmentos, pode trazer uma série de benefícios às empresas brasileiras. “É uma metodologia baseada no fato de que decisões devem ser tomadas considerando-se todos os custos (visíveis e invisíveis). Nem sempre o menor preço inicial é o de menor custo total, considerando-se todas as variáveis. O TCO leva em conta todas as despesas e custos associados a uma frota”. No Brasil, de acordo com o executivo, apenas 14% das grandes transportadoras terceirizam sua frota. “Há um mercado muito grande a ser

conquistado”, diz.

Kouyomdijan acredita que uma correta definição de política de veículos, associada a uma boa gestão de frotas, age não só no lado das despesas, mas também no lado das receitas, garantindo: satisfação ao usuário, boa imagem da empresa, produtividade dos funcionários, carros sempre renovados, aumento de vendas e retenção de funcionários. Para se avaliar corretamente o custo da frota, é necessário levar em conta tanto os custos diretos dos veículos (IPVA e documentação; licenciamento; seguros e franquias de seguros; frete de entrega; manutenção preventiva; manutenção corretiva; pneus; combustível; depreciação real), como também os indiretos (despesas de gerenciamento da frota; pessoas envolvidas no processo; tempo gasto para o gerenciamento e solução de problemas; instalações físicas; conhecimento técnico para avaliações mecânicas e sinistros).

Em caso do veículo ficar parado, há uma série de outras despesas a serem contabilizadas. “A política de gestão também implica vários gastos indiretos, com pessoal, manutenção, financiamentos, administração e outros. Há ainda a revenda da frota, que depende do mercado de usados, por sinal, em queda desde a crise de 2008. Sem falar em todos os custos de oportunidade”, explica Kouyomdijan. A redução de custos que uma empresa pode obter com terceirização e gestão de frotas no Brasil, pode chegar a 8%, e a implementação de uma estratégia de financiamentos adequada e de uma eficiente política de veículos pode trazer até 18% de economia.

No Brasil, de acordo com o executivo, apenas 14% das grandes transportadoras terceirizam sua frota. “Há um mercado muito grande a ser conquistado e a Arval tem expertise para ampliar cada vez mais sua atuação”, afirma.

Fazendo diferença na gestão de fretes

Em um mercado extremamente competitivo, as transportadoras precisam determinar o preço correto dos fretes e reduzir custos

Márcia Pinna Raspanti



Calcular o preço do frete é sempre uma equação complexa: há uma série de gastos que deve ser levada em conta como impostos, pedágios, custos de combustível e de manutenção, remuneração dos funcionários, entre outros. Para determinar um preço competitivo e com uma margem de lucro justa, Jorge Miguel dos Santos, presidente da Talentum Tecnologia e diretor-executivo da Transfretur (Sindicato das Empresas por Fretamento e Turismo de São Paulo e Região), explica que o empresário deve buscar atualmente controlar os seus custos sempre com foco no cliente. “Antigamente, a empre-

sa determinava o preço visando o lucro. Hoje é bem mais complexo: para obter lucro é necessário melhorar a produtividade, reduzir gastos e ainda oferecer qualidade ao cliente”, diz.

A situação atual do mercado é bastante difícil: os custos de operação estão em alta devido a fatores como restrições de circulação (legislação ambiental) e falta de mobilidade urbana. “O mercado é muito competitivo e os transportadores disputam o mercado com base no preço. Como não há metodologia de cálculo, as empresas tentam conquistar clientes oferecendo fretes mais baratos e não avaliam

as consequências de tal prática. Forçar preços para baixo exige aumento mais que proporcional das vendas para manter a lucratividade”, diz. Segundo Santos, um desconto de 4%, por exemplo, gera uma obrigação de aumentar as vendas em 12,5%.

Planilha

Para o especialista, a solução está na gestão eficiente dos preços. A fim de chegar a um resultado satisfatório, as transportadoras devem adotar uma metodologia adequada de formação de preço; conhecer estratégias dos concorrentes; promover a integração entre a área comercial e a operacional da empresa; buscar informações precisas e imediatas do custo de cada operação; acompanhar o resultado a cada momento e tomar medidas de correção.

Com o objetivo de ajudar o transportador na gestão de preços, a Talentum e a OTM Editora lançaram o Web-Custos, um portal exclusivo para custos e preços do transporte, que disponibiliza um banco de dados com os valores dos principais insumos do transporte por veículo, cálculo de salários e encargos sociais e uma área exclusiva e segura para o assinante personalizar planilhas e fretes. “A assinatura é anual. A expectativa é que che-

garemos a duas mil assinaturas ainda no primeiro ano de funcionamento”, diz Santos.

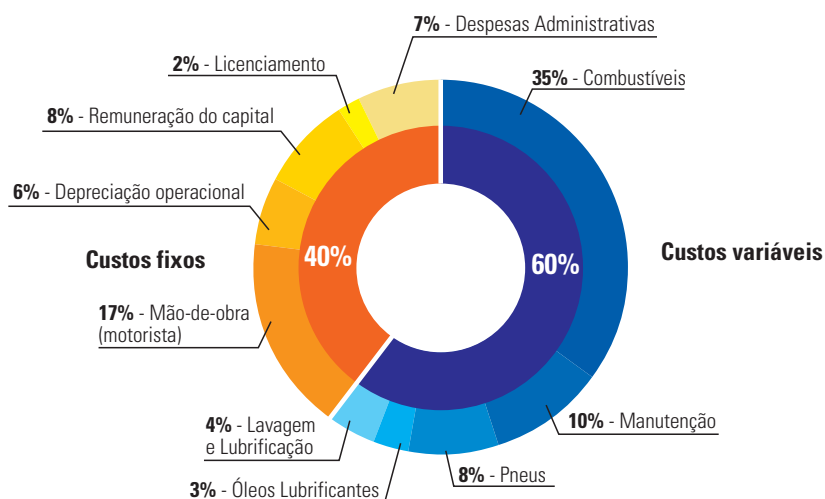
O Web-Custos engloba uma planilha de cálculo para frete de carga lotação e fracionada; frete para serviços de fretamento contínuo e eventual; preço da locação diária e mensal de veículos; tarifa transporte rodoviário e urbano; reembolso do quilômetro rodado pelos veículos; e custo operacional de mais de 500 veículos.

Gestão Comportamental

Eduardo Lopes, coordenador do mercado rodoviário da Ticket Serviços, destaca a importância da gestão adequada da frota – e dos motoristas – para melhorar as margens de lucro das transportadoras e aumentar sua produtividade. “O cenário econômico do País é bastante positivo para o setor de transporte de cargas. Porém, é preciso estar atento a vários problemas que afetam o desempenho das empresas”, diz. A queda nos valores dos fretes, a falta de investimentos em infraestrutura, o aumento do roubo de cargas e legislação e fiscalização inadequadas são alguns dos problemas que tornam as operações cada vez mais complexas.

Para Lopes, a solução está na adoção de uma gestão completa da empresa, incluindo o aspecto comportamental. “O motorista é o ‘coração’ da transportadora. Um caminhão bem dirigido e monitorado pode levar a uma economia de até R\$ 2 mil por mês, além de melhorar a produtividade da frota e aumentar a vida útil dos veículos. Há ainda os ganhos social e ambiental”, resume. Atualmente, existe uma carência no setor de 120 mil caminhoneiros. “A falta de motoristas é apontada como limitador do crescimento de 43% das

CUSTOS DE OPERAÇÃO DO VEÍCULO*

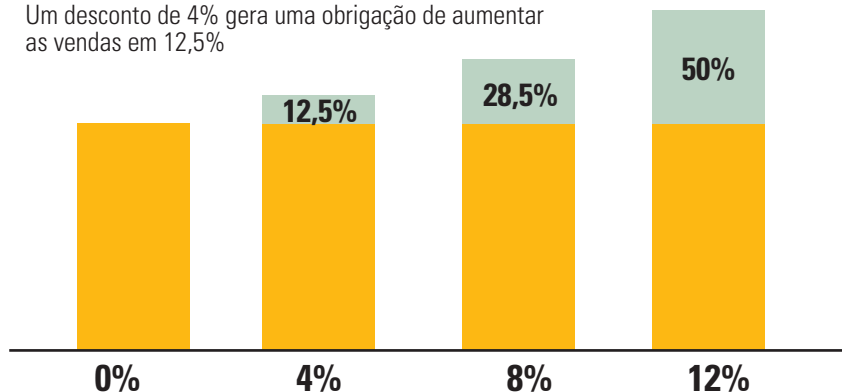


* Veículos Pesados / idade média de 5 anos / média de rodagem de 10.000 km/mês

DESCONTO = AUMENTO DE VENDA

Forçar preço para baixo exige aumento mais que proporcional das vendas para manter lucratividade.

Um desconto de 4% gera uma obrigação de aumentar as vendas em 12,5%



maiores transportadoras brasileiras”, informa.

Dentre os problemas ligados à questão da mão de obra, Lopes cita a baixa qualificação, a grande quantidade de acidentes nas estradas (40 mil por ano) e a falta de preparo dos motoristas para lidar com o aumento da tecnologia embarcada nos veículos. “O caminhão deve ser visto como uma unidade de negócios e o motorista é o responsável por gerir cada unidade. Para se obter ganhos com produtividade, não se deve esquecer que o lado humano da operação é fun-

damental”, conclui.

A Ticket Serviços oferece uma gama variada de produtos que ajudam o empresário a exercer a gestão completa da sua transportadora. O Ticket Car Track (frota com tacógrafo) e o Ticket Car Track On Line são ferramentas para monitoramento de gastos e monitoramento de veículos que trazem mais eficiência à operação, permitindo a análise detalhada do comportamento do motorista. O Ticket Frete é um cartão com chip para pagamento eletrônico de frete, combustível, pedágios e outras despesas de viagem.

Gestor de frota tem de se sentir parte do negócio

Mesmo não sendo o dono da receita, o operador pode e deve ajudar as empresas a reduzir custos

Wagner Oliveira



O gestor de frota tem que ter um olhar amplo para toda a operação da companhia para a qual presta serviço e não deve só ficar acompanhando a movimentação de veículos. O conselho é de Valter Silva, gerente-comercial da BgmRodotec, um dos palestrantes do segundo dia do Fórum Nacional de Gestão de Frotas, realizado em São Paulo. “É como disse o Nonô Figueiredo (piloto de Stock Car, que também foi um dos conferencistas do evento): só dirigir bem não basta. É preciso dedicação extrema para saber a estratégia da empresa e, com isso, interpretar tudo o que está à sua volta para tomar as melhores decisões em busca de resultados concretos”, disse.

Silva entende que é preciso que o profissional envolvido com frotas amplie seu conhecimento para

além da operação e da manutenção do veículo. “O profissional precisa dispor de ferramentas que lhe permitam acompanhar diariamente toda a operação do cliente. Com isso, pode ajudar a empresa a atingir aquilo que é essencial para qualquer corporação privada: o lucro”, afirmou.

Mesmo não sendo o dono da receita, o operador pode e deve ajudar as empresas a reduzir custos. “Uma empresa bem gerida pelo gestor de frota não precisa ter estoque com R\$ 1 mil de peças para cada veículo. Bem controlada a operação, é possível reduzir para R\$ 250,00. O restante servirá para a empresa reinvestir, criar novos negócios ou contabilizar a quantidade como lucro. Com os processos enxutos e alta competitividade em vários setores, o gestor de frota

pode fazer a diferença para a empresa para qual presta serviço”, enfatizou Silva.

Falando sobre o tema “Gestão de Frotas por Indicadores, Amplie os Limites da Análise”, Silva convidou a plateia, formada por técnicos, gerentes, especialistas, empresários e estudantes de gestão de frotas, a fazer o seguinte exercício: quanto uma empresa de transportes precisa ter de capital investido para pôr R\$ 5 mil no bolso? Segundo seu próprio cálculo, para uma operadora do transporte rodoviário de passageiros lucrar essa quantia são necessários pelos menos quatro ônibus, que custam cerca de R\$ 2 milhões – fora o pessoal para a operação, custo com combustível, garagem. Ou seja, é preciso muito dinheiro para um lucro não tão expressivo, na opinião do gerente-comercial da BgmRodotec.

“Eu tenho certeza que coloquei minhoca na cabeça de muita gente”, disse Silva, após a palestra. “Muitos ficam revoltados porque argumentam que é muito difícil mexer nas estruturas das empresas, que, em muitos casos, dificultam a entrada de novos processos”, declarou. Para ele, as empresas que não souberem ou não começarem a fazer a gestão integrada tendem a perder espaço para as modernas companhias, que já estão atentas para cada item de sua operação.

Com a modernização de sistemas, que precisam de ferramentas e sistemas eletrônicos que ajudam a integrar os processos da empre-

Variáveis da gestão

- Um simples relatório de custo por km não é mais o suficiente
- Em qualquer setor as análises ficaram mais complexas
- As apurações de resultados estão sob a influência de mais variáveis
- Com isso a tomada de decisão está mais sujeita a erros



sa, o gestor de frota passa a ser também um administrador mais completo. “Com isso, não seremos mais as ‘amantes argentinas’”, afirmou, ao se referir, como o fundador do Grupo Martins, Alair, tratava, na brincadeira, profissionais que cuidavam da frota da empresa e “só sabiam gastar” o dinheiro do atacadista.

Para Silva, o gestor agora tem que se envolver no negócio da companhia para, de fato, fazer uma gestão de frota por indicadores. Também disse que o profissional deve saber interpretar os números que os vários sistemas de rastreamento fornecem para o melhor proveito dos operadores. “Não adianta enviar um monte de dados com os quais as empresas não sabem o que fazer. É preciso controlar, ver e agir. Só assim, é possível ser uma parte importante do negócio”, afirmou.

Com o crescimento econômico, Valter Silva afirmou que a gestão de frota e os serviços logísticos tendem a se confundir – não é à toa

que os maiores operadores do País já têm em seu portfólio serviços específicos para administrar frotas. Atualmente, a gestão de frotas já é considerada um dos braços da logística. “Mas há aquelas empresas focadas só na gestão que conseguem sobreviver e competir com organizações que oferecem múltiplos serviços”, acredita.

Dentro dos chamados serviços dedicados, esta linha já representa, por exemplo, 52% do faturamento de R\$ 2,6 bilhões do JSL, o grupo Julio Simões. Para a Cummins, por exemplo, o JSL desenvolve a integração de todo o processo produtivo da indústria de motores diesel, sendo responsável pela locação de veículos leves para uso operacional e executivo; serviço de coleta de peças, no modelo milk run; logística reversa, montagem de kits; entregas de peças na linha de montagem; gerenciamento de estoque e expedição de produto.

Uma das empresas com forte atuação em vários campos da logística, a Rapidão Cometa tam-

bém depende de uma boa gestão de sua própria frota para atender clientes em diferentes segmentos da economia. Ao todo são mais de 3 mil veículos circulando por todo o País, transportando diversos tipos de cargas. Composta de motocicletas, utilitários leves, médios, semipesados e pesados, a Rapidão Cometa transporta desde grandes contêineres, passando por cargas fracionadas, até pequenas encomendas.

Segundo Valter Silva, os gestores brasileiros passaram a desenvolver soluções locais para atender às necessidades das empresas nacionais, que sofrem com as dificuldades burocráticas e de infraestrutura no Brasil. “Acostumadas às condições favoráveis na Europa, muitas empresas que tentam vir para cá para este tipo de serviço acabam levando um susto e muitas vezes até desistindo da empreitada de atuar no Brasil, onde é preciso muito trabalho e persistência para gerar resultados positivos”, acrescentou.



Assine
transporte
Todos os modais MODERNO

e saiba tudo
que acontece
no mundo
dos transportes

11-5096.8104

Injetores
originais

DELPHI

www.biazattiinjectordiesel.com.br

Fim da informalidade: multa para quem usar carta-frete

Com a adoção de meios eletrônicos para pagamento dos fretes, as instituições bancárias acreditam em um novo nicho de mercado e lançam produtos para atender à legislação

Márcia Pinna Raspanti



Adriana Alves:
maior liberdade
aos motoristas

que terminaria em 24 de outubro de 2011, foi estendido por mais 90 dias. A carta-frete já estava proibida desde junho de 2010, em função de uma emenda assinada pelo ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva à lei do transporte rodoviário de cargas (Lei nº 11.442/2007). A regulamentação veio com a Resolução nº 3.658, da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), publicada em abril de 2011, que estabelece que todos os pagamentos de frete devem ser cadastrados em uma administradora de meios de pagamento eletrônico de frete, a ser habilitada pela agência, e cada operação será registrada por meio de um Código Identificador de Operação de Transporte.

Assim, os pagamentos de fretes rodoviários para os transportadores autônomos deverão ser feitos por meio de depósito em conta bancária, desde que o titular da conta seja o transportador, com RNTRC (Registro Nacional de Transportador Rodoviário de Cargas), ou pelo sistema de pagamentos eletrônicos regulamentado pela ANTT. Todas as operações de pagamento de frete, seja via depósito bancário ou sistema eletrônico, estão atreladas ao conhecimento de transporte e ao registro RNTRC do transportador. Caso opte por

Está próximo o fim da carta-frete: a partir de janeiro de 2012 quem utilizar este meio de pagamento de fretes – seja

caminhoneiro ou contratante – estará sujeito à multa. Na verdade, o prazo para adequação às novas formas de pagamento,

R3NT4B1L1D4D3

Quem recapa com Tipler, enxerga além dos números. Vê rentabilidade.

Só a Tipler, maior especialista em recapagem, garante mais rentabilidade por km rodado. Cada pneu recapado com Tipler conta com a qualidade da marca e um pacote de valor inigualável: mais de 3 décadas de trabalho focado no mercado de reforma de pneus alicerçado em sustentabilidade e inovação, produtos Premium com bandas de alta performance nas mais diversas aplicações, ferramentas de suporte à gestão do frotista, garantia total até a 3ª reforma, suporte técnico e Concessionários equipados com a mais alta tecnologia em processos. **Rode mais. Rode rentável. Rode com Tipler.**

tipler.com.br

 **TIPLER**
A marca da Rentabilidade



receber o frete via cartão eletrônico, o transportador poderá utilizar o sistema para fazer saques e pagamentos de compras como em um cartão de débito comum, mediante uso de senha pessoal. O cartão só aceitará créditos provenientes das rubricas frete, vale-pedágio obrigatório, combustível e despesas.

A partir de janeiro de 2012, o contratante de frete que desrespeitar o sistema de pagamento fica sujeito à multa equivalente a 100% do valor do frete, limitado ao mínimo de R\$ 550,00 e ao máximo de R\$ 10.500,00. Se deixar de cadastrar uma operação de transporte, o contratante terá que pagar uma multa de R\$ 1.100,00 por operação. Os caminhoneiros autônomos que receberem frete por meios fora dos regulamentados pela ANTT estarão sujeitos à penalidade de perda do registro RNTRC e pagamento de multa de R\$ 550,00.

O uso da carta-frete para pagar os caminhoneiros autônomos do Brasil é uma prática antiga. A maior reclamação dos motoristas é que, na maioria das transações com a carta-frete, é preciso pagar um ágio. Por exemplo, cada litro de diesel pode custar R\$ 0,15 ou R\$ 0,20 a mais, pois a transação é contabilizada como se fosse a prazo. O mesmo acontece com outros itens. Além disso, o caminhoneiro não pode escolher o posto onde irá abastecer de acordo com sua preferência, já que fica limitado àqueles que fizeram acordos prévios com a transportadora ou o embarcador. Além disso, como as transações com a carta-frete são feitas com base em um docu-



mento sem nenhuma legislação, não há qualquer tipo de fiscalização, o que significa uma grande oportunidade para sonegação de impostos.

As instituições financeiras já estão se preparando para atender às novas demandas que virão com a extinção da carta-frete. Segundo Adriana Alves, gerente de negócios do banco Bradesco, a utilização do sistema bancário para o pagamento dos fretes irá beneficiar os caminhoneiros que poderão comprovar sua renda e ter acesso a programas de financiamento e operações bancárias e linhas de crédito. “O setor de transporte rodoviário é muito importante para a economia nacional, já que 52% de todas as cargas são transportados pelo modal rodoviário. O segmento responde por 5% do PIB nacional e existe um milhão de caminhoneiros no País. O fim da informalidade virá fortalecer a economia. E os caminhoneiros passarão a ser reconhecidos pelo sistema financeiro”, diz.

O Bradesco mantém parcerias com a Pamcard, Apisul e Global Visa para disponibilizar cartões eletrônicos para pagamento de pedágios, combustíveis e do próprio frete. “O cartão traz muitas vantagens, como otimização dos

processos e menores custos, além de dar maior liberdade ao motorista, que não precisa mais ficar restrito aos estabelecimentos que aceitam a carta-frete da sua empresa. Há um ganho de produtividade muito significativo”, afirma Adriana.

O Bradesco oferece várias opções de produtos nesse segmento, como Cartão Bra-

desco Transportes, o Visa Carde, e o Pamcard (em parceria com Pamcard). O Pamcard Bradesco, por exemplo, possui as funcionalidades de débito pré-pago, crédito, Visa Vale-Pedágio, além de saque e identificação do cadastro Telerisco. O cartão é um instrumento de portabilidade do caminhoneiro para a utilização dessas funcionalidades geradas pelo sistema Pamcard. O chip do cartão também é usado para separar os valores previstos para frete, pedágio, combustível e outras despesas de viagem. O sistema também é capaz de programar os custos com pedágios a partir da identificação da rota.

De acordo com Adriana, o Bradesco já atua no segmento de pagamento de fretes desde 2000, quando foi criado o Visa Vale-Pedágio. “De 2001 a 2005, fizemos estudos do mercado. Depois, firmamos parcerias com Apisul e Pamcard e lançamos novos produtos. Em 2010, em parceria com a CTF Technologies, foi criado o sistema de pagamento de combustível por meio de chips. Agora já é possível que as empresas adquiram um cartão ao portador para os caminhoneiros autônomos, de acordo com a nova legislação”, resume.



QUEM PLANTA RESPONSABILIDADE COLHE CONFIANÇA



É bom pra você, é bom pro planeta.

Fabricadas 100% com matérias-primas nobres, as lonas para freio Fras-le são mais seguras e duráveis e garantem o retorno do investimento de quem as utiliza. Até na hora do descarte elas oferecem benefícios: o Programa Pró-Ambiente Fras-le recolhe as lonas para freio usadas pelos frotistas e conduz a um destino final adequado, evitando impactos ambientais e simplificando a sua vida. Mais uma iniciativa dessa empresa que foi a primeira fabricante de materiais de fricção da América do Sul a receber certificação ISO 14001. **Acesse www.fras-le.com/programaproambiente para conhecer as regras do programa e saber se ele já está disponível para a sua região.**



www.fras-le.com

Respeite a sinalização de trânsito.

Convergência de tecnologias facilitará uso da telemática

Tendência é a simplificação no uso e leitura dos sistemas, que têm a missão de cada vez mais contribuir para a diminuição dos custos operacionais

Wagner Oliveira

É incrível o que telemetria já faz. Mas é mais incrível ainda o que telemática poderá fazer para profissionalizar negócios e racionalizar processos num mundo que será cada vez mais guiado e influenciado pela inteligência. Daqui para frente, a tendência é a convergência não só de tecnologias, mas também da infraestrutura da informação. O resultado desta integração será a simplificação do uso de sistemas e ferramentas, visando uma conectividade cada vez maior. O ganho, na gestão de frotas, por exemplo, será diminuição de custos e ra-

cionalização na redundância de informações e equipamentos.

“Com a convergência dos sistemas, a tecnologia ficará mais amigável”, prevê Cileneu Nunes, membro do Conselho de Administração da Zatix, em palestra realizada durante o Fórum Nacional de Gestão de Frotas, em São Paulo. “Desde o gerenciamento de semáforos, cargas, veículos, trâmites fiscais, tudo poderá ficar mais eficiente com o uso das tecnologias. Com a economia de custos e processos, podemos deixar as cidades e as estradas melhores e mais seguras, geran-

do menos estresse e com mais sobra de tempo para as pessoas”, teorizou.

Muitas das novas tecnologias já estão em fase de implantação, principalmente, em países mais desenvolvidos. Mas por aqui algumas delas ainda parecem coisa de filme de ficção científica. Maior metrópole do Brasil, São Paulo ainda não consegue nem sincronizar seus semáforos para a maior fluidez do trânsito. Mas, para os especialistas, não há com escapar da evolução tecnológica, chegando às vias inteligentes. Aos poucos, elas tendem a dominar a maioria das atividades em todo o mundo.

Para Nunes, a dispersão dos vários meios de informações não é racional, além de causar o risco da distração para aqueles que lidam diretamente com eles. Em uma cabine de caminhão podem conviver atualmente navegador GPS, PDA (controle de rotações), terminal de pagamento (máquinas de cartão de crédito, já encontradas, principalmente em táxis), bafômetro (evita o acionamento do motor), tacógrafo, assessórios do rastreador, rastreador, TAG Pedágio, telemetria, sensor de temperatura, anel do controle de abastecimento, e câmera de marcha à ré, que projeta a imagem no retrovisor. É uma enxurrada de equipamentos que requerem atenção para a leitura.

“Podemos deixar as cidades e as estradas melhores e mais seguras”, prevê Cileneu Nunes



Além da distração, alerta Nunes, o uso de todas essas ferramentas em conjunto também causa custos desnecessários para os gestores. A geração de informações em múltiplos sistemas (originais e adaptados) é complexa. “São problemas que devem ser simplificados daqui por diante”, acredita o especialista.

A tendência é que o acesso à inteligência do veículo seja feito por meio de sensores não invasivos, com facilidade no diagnóstico e atualização constante. Com o avanço das tecnologias, o Brasil terá o desafio de criar uma nova infraestrutura de atendimento para conviver com uma nova frota onde vão prevalecer os módulos, ferramentas para diagnóstico, configuração de sistemas (em detrimento da simples regulação) e atualização de softwares.

A lei que estabelece o Sistema

Nacional de Prevenção, Supervisão e Repreensão ao Roubo e Furto de Veículos de Carga já é um passo no sentido de aumentar a telemetria embarcada no Brasil, que pode tirar melhor proveito das tecnologias existentes. A partir do ano que vem, os veículos terão que sair de fábrica com rastreadores.

Com a implantação de um chip no parabrisa, o Simrav (Sistema Integrado de Registro Automático dos Veículos) visa a localização e bloqueio. Já o Siniav (Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos) prevê a instalação de um dispositivo que terá o objetivo de controlar a frota – identificando, por exemplo, veículos não-licenciados. Ambos visam diminuir furto e roubos em todo o território nacional. A implantação dos dois sistemas está sendo coordenada pelo Dena-

tran (Departamento Nacional de Trânsito), que estabeleceu metas e parâmetros, em parceria com vários órgãos e entidades públicas, para o padrão de rastreabilidade da futura frota nacional.

Ainda envolvido em discussões políticas, o sistema tem a implantação em suspense. Não está devidamente esclarecido quanto o consumidor vai pagar a mais no preço dos veículos, além do sistema para ativar o rastreador – que terá sinal por satélite ou telefonia celular. O Simrava e o Siniav ainda também enfrentam desconfiança em relação ao real interesse do estado, que poderia estar mais preocupado com aumento de arrecadação.

A fase final dos testes de implantação dos dois sistemas está prevista para novembro. Estão envolvidos na discussão e aprovação da tecnologia, sob supervi-

QUER CONTROLAR SEUS CUSTOS E SABER A RENTABILIDADE REAL DO SEU NEGÓCIO?

PELISSARI LOG[®]

Solução SAP para empresas de transporte e logística.

- ✓ Sustente o crescimento do seu negócio.
- ✓ Melhore a gestão dos seus resultados.
- ✓ Acompanhe a produtividade da sua empresa.
- ✓ Tenha informações confiáveis e integradas em tempo real.
- ✓ Integre sua empresa com mais de 18 mil clientes SAP.

ACESSE: www.pelissari.com



CARTÃO TRANSPORTES BRADESCO VISA CARGO. FRETE, COMBUSTÍVEL E PEDÁGIO EM UM ÚNICO CARTÃO.

O Cartão Transportes Bradesco Visa Cargo é o melhor meio de pagamento para o transporte rodoviário de carga. Com ele, as empresas ganham agilidade e controle, e os caminhoneiros, mais praticidade e segurança. É a Presença do Bradesco nas estradas brasileiras.

Para saber mais, acesse bradescocartoes.com.br



Informações vão além dos dados sobre a frota

Sistemas ultrapassam o controle sobre os veículos e permitem gerenciar até os direitos trabalhistas da equipe técnica

A telemetria remota de veículos vem passando por grandes transformações nos últimos anos e, com o barateamento do equipamento, os sistemas começam a oferecer informações e controles para muito além da própria frota. Até por volta de 2005, a telemetria era vista como geradora de informações básicas de localização e uso dos veículos. Focava apenas dados imediatos como onde cada veículo estava, a que velocidade se deslocava e quanto tempo ficava parado.

Segundo Gustavo Ladeira, CEO da Pointer, esse era um mercado premium, que começou na Europa porque os produtos ainda eram muito caros. No Brasil o sistema sempre foi considerado como um mero equipamento acessório. Ele destaca que esses equipamentos eram usados apenas pelas maiores empresas do mercado, somen-

te em alguns segmentos da frota, e emitiam relatórios de dados elementares, como velocidade média, velocidade máxima e freada brusca, apenas como controle básico e experiência com o sistema.

Hoje a telemetria mudou de enfoque. É uma ferramenta de informação e está disponível para todos: motos, automóveis e caminhões. Empresas como a Pointer instalam o equipamento gratuitamente no veículo, em regime de comodato, em troca de uma taxa mensal de serviços.

Se antes essa tecnologia era orientada a gerar informações para relatórios, agora consegue integrar as informações ao sistema gerencial da empresa permitindo enfrentar os novos desafios que vão surgindo. “O tamanho das empresas e o comprimento das rotas mudou”, afirma Ladeira. Ele destaca que antes o sistema era

disponibilizado para frotas de até 150 veículos, enquanto agora está disponível para frotas com alguns milhares de carros. Além disso, o perfil de uso dos veículos, que antes era rotineiro, atualmente é imprevisível. Essas diferenças forçaram uma mudança na forma como essas informações são tratadas, consolidadas e apresentadas, atendendo às necessidades específicas de cada cliente.

Outra evolução da telemetria é que no passado ela era focada no veículo e no motorista. O sistema era usado para redução de custo, tratamento do combustível, redução de acidentes, controle do consumo de pneus, mas a cada dia encontram-se novos dados que permitem observar e controlar processos de formas completamente novas e mais eficientes.

De acordo com Ladeira, os dados gerados pela telemetria cresceram em volume, complexidade e funcionalidade. Hoje, diz ele, com frotas de milhares de veículos, fica inviável a concentração de todas essas unidades em pátios de estacionamento ao final do expediente de trabalho. Por isso, a empresa libera os veículos para os funcionários voltarem para casa e usa a telemetria para controle do uso desses veículos, evitando a utilização indevida, abusos e fraudes em abastecimentos, e ainda mantém um controle de horas extras dos funcionários, indo muito além de um simples controle de variáveis físicas imediatas dos veículos.



Para Gustavo Ladeira, dados cresceram em volume e complexidade

Na verdade a telemetria pode oferecer muito mais informações para os sistemas gerenciais do que puramente informações sobre o veículo, através do cruzamento e da integração dos seus dados com a de outros sistemas da empresa. Da forma convencional, desconectada, é praticamente impossível controlar as horas trabalhadas dos funcionários fora da empresa, gerando inclusive demandas trabalhistas posteriores. Com a telemetria é possível controlar remotamente a atividade do trabalhador.

Um bom exemplo de como as informações de telemetria dos veículos podem ser usadas para inferir outras informações que vão além da própria frota pode ser tomado pela aplicação realizada pela Ability, uma prestadora de serviços em campo nas áreas de telecomunicações, telefonia, TV a cabo e internet banda larga. A empresa atua numa área que compreende a região da Grande São Paulo, litoral Norte, Vale do Paraíba até a divisa com o estado do Rio de Janeiro.

A Ability presta entre 120 e 160 mil serviços por mês utilizando uma frota de 2,5 mil veículos para deslocamento de pessoal técnico e ferramental. Segundo Cláudio Monteiro, gerente de planejamento e logística da empresa, essa estrutura exigiu um sistema de gerenciamento, não só da frota, mas de todos os serviços prestados, totalmente integrado ao sistema gerencial da empresa.

Numa experiência inicial, a Ability utilizou uma solução baseada no veículo para controle da frota e outra baseada em smartphone para o gerenciamento do serviço prestado pelo técnico, mas essa experiência não ofereceu os resultados esperados, conta Monteiro. Já quando adotou o sistema da Pointer, houve uma quebra de paradigma, uma vez que a solução acabou servindo para gerar informações mais abrangentes de

controle sobre o serviço prestado. O sistema permite identificar a localização do prestador de serviço no instante do atendimento do chamado, com a certeza de que o técnico está realmente junto ao cliente no transcorrer do serviço.

Controle de horas extras

É possível também verificar o início e o fim do período de trabalho, evitando que o técnico comece tardiamente ou termine precocemente seu turno, além de conhecer suas horas extras, o que permite o controle dos direitos trabalhistas da equipe técnica.

Segundo Monteiro, pela abrangência geográfica e pelo tamanho da frota, a empresa decidiu que era melhor liberar o uso do veículo de trabalho para o técnico voltar para casa com ele. Isso garante maior agilidade da empresa e maior produtividade do funcionário, mas necessita de monitoramento para que seja bem administrado. Para isso, foi estabelecido um limite, uma espécie de cerca virtual, em torno da residência desse técnico, onde é monitorada a permanência do veículo durante o período de inatividade, evitando se uso fora dos objetivos profissionais.

Para melhor rendimento, os dados da telemetria devem ser integrados às demais informações da empresa e os relatórios mais direcionados à atividade precisam ser estruturados. Isso permite que os chamados gerados pelos clientes lançados no call center da empresa possam ser cruzados com a localização dos técnicos em campo, buscando o profissional disponível mais próximo para atender a este chamado. Esta disponibilidade, é claro, está condicionada às escalas, aos plantões, à jornada de trabalho, e às faltas de cada profissional do quadro.

A integração total do sistema de telemetria com os demais sistemas



Cláudio Monteiro: funcionários levam os carros para casa

da empresa cria uma sinergia que engloba todas as atividades realizadas. Ela controla diretamente os aspectos de utilização do veículo, como seu abastecimento, horários de uso e utilização indevida.

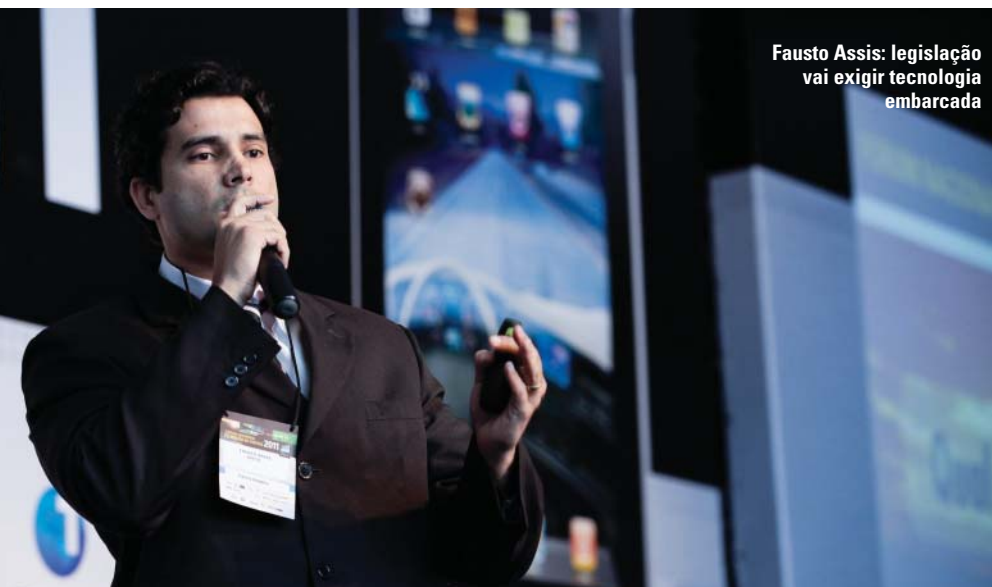
Os resultados, segundo o executivo, são positivos em diversos aspectos como aumento da produtividade, menor número de visitas frustradas, redução do início tardio e término prematuro de atividades, diminuição de usos indevidos do veículo e controle mais efetivo das atividades dos profissionais que agem em campo.

O executivo da Pointer acredita que o mercado de telemetria naturalmente se dividirá entre empresas de segurança e de gestão de frota. Ele avalia que muitas dessas empresas, em pouco tempo, estarão mais preocupadas em integrar as informações de telemetria com os sistemas gerenciais dos clientes do que apenas operacionalizar os sistemas de telemetria e segurança. De meras operadoras de serviços acessórios de localização e informação instantânea de veículos, estas empresas se transformarão em algo mais próximo de empresas de Tecnologia da Informação (TI). Segundo ele, esta é uma evolução calcada nas exigências dos gestores de frotas, já bastante sobrecarregados de dados.

Telemetria da Iveco foca linguagem simples

Objetivo é facilitar a gestão e o controle da operação para frotistas e autônomos

Wagner Oliveira



Fausto Assis: legislação vai exigir tecnologia embarcada

Desde o lançamento do caminhão pesado Stralis, a Iveco passou a oferecer nas categorias mais completas o serviço de telemetria Frota Fácil, que permite a gestão mais eficiente do caminhão, da viagem e do negócio de transporte. Durante o Fórum Nacional de Gestão de Frotas, Fausto Assis, gerente de marketing de produto da

Iveco, afirmou que o serviço também poderá ser disponibilizado para caminhões de menor porte. Por enquanto ainda não embutido no preço final dos veículos da marca, a tendência é que o serviço também passe a ser cobrado.

“Essas ferramentas de telemetria serão obrigatórias”, afirmou Assis. “Muitas montadoras já dis-

ponibilizam, mas todas as marcas vão passar a oferecer a tecnologia daqui para frente, até em razão da legislação que vai exigir dos fabricantes a telemetria embarcada nos caminhões”, disse Assis.

De acordo com ele, pesquisas feitas pela montadora mostraram que o controle de custos é assunto constante em qualquer conversa de proprietário de caminhão, principalmente em relação ao combustível. Em resposta a isso, o Frota Fácil busca ser uma ferramenta simples e eficaz. Com arquitetura e eletrônica aberta, o objetivo é proporcionar, do autônomo ao grande frotista, a possibilidade de gestão e controle total.

Segundo Assis, o gasto com combustível representa até 40% do custo fixo na operação de um caminhão. Qualquer ferramenta que proporcione um melhor controle deste custo é bem-vinda. Assim, o Frota Fácil busca alcançar o menor consumo ao relatar imperfeições na direção do caminhão.

Segundo o gerente de marke-

S-ABA Ajustador Automático de Freio

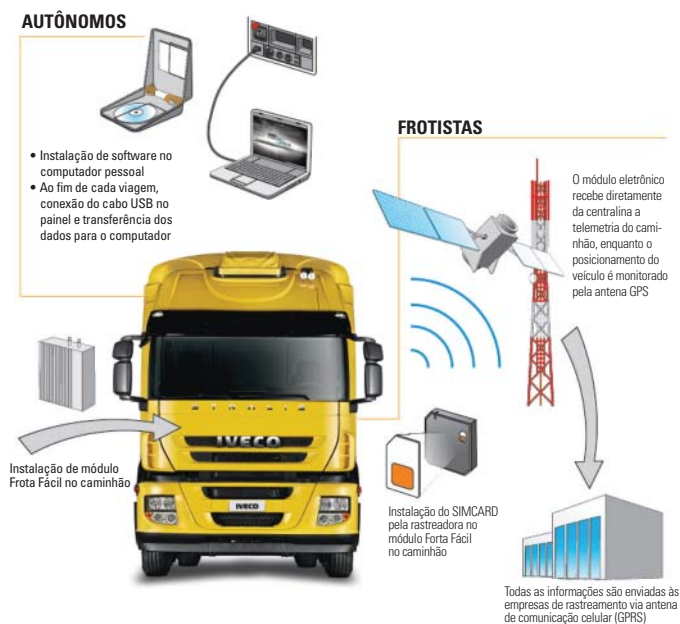
EB+

Sistema de freio que combina ABS com controle de estabilidade Anti-Tombamento.

ting de produto da Iveco, o desenvolvimento do Frota Fácil foi pensado de forma a reduzir o alto índice de retrabalho para a instalação de sensores/atuadores. Entre outras vantagens, Assis aponta a transparência na disponibilização das informações de telemetria via comunicação celular (GPRS); flexibilidade na escolha dos principais provedores de serviço do mercado; informações locais de telemetria via software acessível, amigável e fácil de operar.

“Muita gente, principalmente, os pequenos transportadores e autônomos, não quer pagar pelo custo da geração de dados”, disse Assis. “Com o sistema oferecido pela Iveco, qualquer motorista que tenha um laptop pode conectar o computador no painel do caminhão, extrair os dados e analisar aquilo que mais lhe interesse para deixar a viagem e a gestão do seu negócio econômica e transparente”, disse.

O foco do programa de gerenciamento está nos custos operacionais, na qualidade da condução, ao observar o desempenho do motorista, na escolha das rotas, ao observar trajetos e paradas, e no gerenciamento de risco e segurança, ao analisar ocupantes, carga, e



caminhão. Além do gerenciamento, o sistema também faz o rastreamento e o bloqueio do veículo.

Além da análise dos dados, o sistema Frota Fácil permite o rastreamento do caminhão. Para isso, o cliente pode ligar o sistema a uma empresa provedora. Os parceiros da Iveco no desenvolvimento do Frota Fácil foram a Autotrac, Sascar e Onixsat.

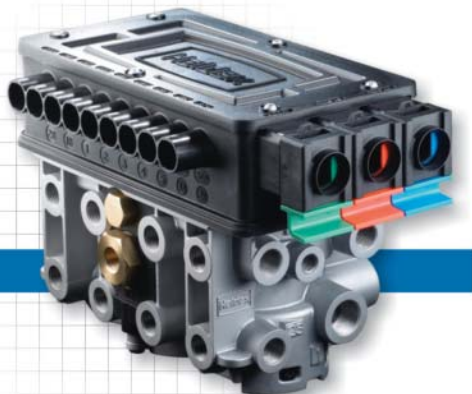
Além da leitura própria, informações como velocidade, rotação do motor, frenagem, tempo na faixa econômica, frenagens de emergência, consumo de combustível, entre outros itens, também podem ser enviados ao provedor, analisadas e recebidas de volta pelo transportador no formato e padrão ao que ele já está acostumado.

Com uma leitura em linguagem que busca ser simples, o Frota Fácil busca ser um diferencial de um sistema de fábrica que oferece serviço com arquitetura aberta para facilitar a escolha do provedor ou do prestador de serviços.

Para os veículos que têm o rastreador ativado, os dados podem ser enviados via GSM (celular). O rastreamento pode ser feito via GPS e via SMS. O sistema ainda oferece a possibilidade de instalação de sensores da parte

das empresas que fazem o acompanhamento da carga e do veículo. Todas as informações ficam armazenadas no hardware embarcado no caminhão, assim como a rota percorrida fica impressa num mapa virtual.

Os dados podem ser acessados ao final de casa viagem. Para isso, basta a conexão do cabo USB ao painel do caminhão, que a transferência dos dados para o computador pessoal é transferida. O módulo eletrônico recebe diretamente da centralina a telemetria do caminhão, enquanto o posicionamento do veículo é monitorado via GPS. Todas as informações são enviadas às empresas de rastreamento via antena de comunicação celular.



**Segurança.
Dinâmica Veicular.
Meio Ambiente.**



Innovative Vehicle Technology

Faça revisões em seu veículo regularmente.

para Tratamento de Ar • Freio a Disco • Válvulas para Suspensão Pneumática

Valecard apresenta as vantagens das soluções integradas

Sistema de telemetria e gerenciamento de frotas, que pode ser adquirido em módulos, é uma ferramenta importante para as empresas reduzirem gastos e atingirem maior produtividade

Márcia Pinna Raspanti

Há 16 anos no mercado, a mineira Valecard é uma empresa que oferece serviços de gestão de pagamentos, convênios e frota. Com mais de 25 mil clientes, a Valecard fornece soluções integradas que permitem ao cliente controlar, medir, planejar e rastrear tudo que envolve a utilização dos veículos, como consumo, manutenção, rastreamento, comportamento de condutores entre outros dados. Com isso, por meio das informações obtidas por esta solução, o processo de gerenciamento de frotas é facilitado.

Luiz Antônio Abreu, conselheiro-executivo da Valecard, explica as vantagens desse tipo de ferramenta integrada. "O cliente terá um único relatório gerencial para os módulos disponibilizados, com a análise real do custo do quilômetro rodado da frota, além de um plano de ação detalhado sobre a conduta dos colaboradores, ajudando a corrigir e reduzir custos com conduções inapropriadas da frota, que aumentam o consumo e o gasto com manutenção".

Abreu apresenta dois cases de sucesso de empresas que utilizam os módulos oferecidos pela Valecard. O primeiro cliente é uma empresa do setor de saneamento, em Minas Gerais, que adquiriu os módulos de abastecimento e telemetria. "O cliente é maduro em gestão de frotas e já trazia a experiência em gerenciar a sua frota por meio de cartão. Estabelecemos metas a serem cumpridas em determina-



Abreu: sistema integrado permite otimização e redução de custos

do período e os resultados foram muito bons", explica. Nos três primeiros meses da implantação, por exemplo, os desafios eram treinar a equipe e padronizar o cadastro.

Após esse primeiro período, já era esperada uma diminuição de 6% da quilometragem percorrida pela frota e, com isso, a redução automática dos custos com manutenção. "Essas metas foram cumpridas sem comprometer a qualidade dos serviços oferecidos aos clientes. Em termos de abastecimento de combustível, por exemplo, chegou-se a uma redução no consumo em torno de 5% ao mês (R\$60.000,00). Com o módulo abastecimento completamente instalado, a implantação da solução de telemetria implicou a necessidade do controle real da

condução e posição dos veículos em busca de maiores reduções nos custos", informa Abreu.

O segundo case apresentado é de uma empresa do setor de eletricidade, também em Minas Gerais, que implantou os módulos de abastecimento, manutenção e telemetria. "O cliente não trazia a experiência em gerenciar a sua frota por meio de cartão. Como resultado houve diminuição nos gastos com combustíveis de cerca de 11,5% ao mês (R\$19. 600,00). No módulo de manutenção, o foco era o processo e a operação do cliente, buscando eficiência e controle, proporcionando redução de custos", diz Abreu. O ganho na aquisição de peças foi, em média, de 14,6%; e houve redução na indisponibilidade dos veículos em torno de 15%.

De acordo com Abreu, as empresas que colocaram em prática ações com um sistema integrado provam que, se o gestor de frota conseguir avaliar o desempenho de seus motoristas, veículos e equipamentos, ele não só conseguirá reduzir os custos operacionais como também aumentará a segurança de sua própria equipe e de outras pessoas. "E o objetivo do sistema integrado é fornecer subsídios e informações para que o gestor alcance o máximo possível em informação, controle, otimização e redução de custos, potencializando em mais 16% de redução de custos operando os três sistemas (manutenção, telemetria e abastecimento)", resume.

Saiba como grandes empresas estão reduzindo seus custos de abastecimento e manutenção de frota e ainda estão construindo um futuro melhor para o planeta.

gadred®



3M

vivo



Kimberly-Clark
Essencial para uma vida melhor



Através da gestão de abastecimento e manutenção da Ecofrotas, essas empresas já reduziram, em média, **13% dos custos totais de suas frotas** e ainda evitaram a emissão de **30 mil toneladas de CO₂e na atmosfera**, conforme metodologia desenvolvida em conjunto com a Keyassociados e validada pela KPMG. Resultados atingidos com controle da emissão de CO₂e, customização da política de utilização da frota, treinamento e conscientização de condutores, controle para uso de combustíveis renováveis e dos pneus, manutenção preventiva, renovação de frota e relatório de inteligência de frota.

São mais de **400.000 veículos** de **7.000 clientes-corporate** que validam as soluções da Ecofrotas.

Entre em contato com a Ecofrotas e faça parte das empresas que buscam excelência nos processos de gestão sustentável de frotas.



A Ecofrotas emite cartões recicláveis PET com a bandeira Good Card, aceita em 6 mil oficinas e mais de 12 mil postos de combustíveis do Brasil.



Obs.: medir a emissão de CO₂e significa que, além do CO₂, foram considerados o CH₄ e N₂O na mesma equivalência, sendo esses os três principais gases causadores do efeito estufa.

Solução da Totvs facilita integração entre departamentos da Jamef

Informações geradas pelo sistema são disponibilizadas rapidamente, ao fim de cada mês, para avaliação dos gestores e acionistas da empresa

A Jamef Transportes – empresa especializada no transporte de cargas fracionadas, fundada há 48 anos e hoje com negócios nas principais regiões do país – tem dedicado atenção especial na evolução e profissionalização de sua estrutura gerencial para oferecer serviços mais ágeis e seguros que possam acompanhar suas projeções de amplo crescimento para os próximos anos.

Segundo Edmar Rodrigues, gerente de manutenção e frota da Jamef, o porte da empresa torna estes objetivos um grande desa-

fió. Sua frota possui mais de 800 veículos, entre leves, médios, semipesados e pesados, com idade média de 2,5 anos. De acordo com ele, tanto a diversidade quanto o tamanho da frota dificultam um gerenciamento preciso de cada veículo, das ações, dos recursos e dos custos.

Para aprimorar sua operação a Jamef adquiriu, em 2004, o software de ERP - Protheus, da Totvs, e, após passar por várias versões, implantou em 2011 o “Gestão de Frotas”. Este módulo não só trata da frota propriamente dita, mas também se co-

munica diretamente com outros setores da empresa, agilizando processos e simplificando as ações de cada uma das partes envolvidas.

Com a integração, Rodrigues acredita que a visão tradicional de que a gestão de frota é um centro gerador de despesas passou para uma visão de centro gerador de economia obtida através da boa gestão dos gastos.

Essa integração permite, por exemplo, que uma requisição de peças ao estoque verifique a disponibilidade dos itens solicitados. Caso não estejam disponíveis, podem ser geradas ordens de compra, se forem consideradas necessárias. Nessas ordens de compras é possível solicitar ao módulo do setor financeiro análises dos prazos de pagamento e da viabilidade e da disponibilidade de recursos, caso as aquisições sejam aprovadas. Depois do processo de compras efetivado, informações são repassadas ao módulo contábil e ao módulo controlador, e os diretores da empresa podem ter acesso aos relatórios gerenciais sobre o desempenho de toda essa operação da empresa.

O gerente da Jamef destaca que é essa fluidez de informações um dos pontos mais importantes na integração dos diversos módulos de controle da empresa. Além



Edmar Rodrigues: de centro gerador de despesas para centro gerador de economia



POINTER
BRASIL

Descubra um **NOVO** conceito em Gestão de Frotas



www.faraujo.com

Só uma empresa líder no desenvolvimento de tecnologias e prestação de serviços para Gestão de Frotas, Telemetria e Segurança poderia oferecer uma **visão 360 graus** da operação da sua empresa. A **Pointer do Brasil** atua com um conceito inovador de integração e customização de sistemas que possibilita a elaboração de estratégias de melhoria para aumentar a produtividade, reduzir custos e controlar ainda mais os aspectos fundamentais do seu negócio. A Pointer especializou-se no desenvolvimento de produtos e sistemas próprios, como o **Web Fleet**, sistema 100% web, que entre outras funcionalidades, gera relatórios e permite o monitoramento em tempo real. A Pointer é uma multinacional israelense, presente em mais de 50 países que possui mais de 800 mil unidades instaladas ao redor do mundo.

A POINTER COM VOCÊ ENTREGANDO RESULTADOS

www.pointerbrasil.com.br 11 5581-5050



POINTER
BRASIL

disso, reduz significativamente o volume de informações e de ações que passam pelas pessoas que gerenciam, operam e dão suporte à frota.

O módulo de controle de frota possui funções de controle para a manutenção dos ativos, do estoque, dos custos e das compras referentes especificamente à frota. A parte responsável pela manutenção da frota controla individualmente cada veículo, informando e orientando as quantidades, as periodicidades, as tolerâncias e demais informações sobre as manutenções preventiva, corretiva e preditiva pelas quais ele já passou ou irá passar.

O objetivo é planejar as manutenções, de forma a maximizar a disponibilidade de cada veículo para serviços. Os controles de manutenção estão interligados ao módulo de almoxarifado, permitindo a emissão de requisições, além de inventários de estoques e valores imobilizados constantes em relatórios gerenciais.

O novo módulo também possui um controle de abastecimentos e um controle de pneus.

Considerando-se os altos custos de combustível – que chegam a ser superiores até aos valores da folha de pagamento –, o controle de abastecimento mostra-se fundamental não só para o controle individualizado por veículo, mas também para geração de informações macroscópicas estruturadas em relatórios direcionados à direção da empresa.

Já na área dos pneus – que representam outro grande custo operacional, principalmente para uma frota como a da Jamef, com cerca de 6 mil pneus em uso – o sistema permite o controle de todas as unidades, informando em que veículo e em que posição estão instaladas, qual o seu custo por quilômetro rodado, qual o

RESUMO DOS BENEFÍCIOS DO SISTEMA

- Integração dos Processos
- Controle Absoluto (Custos/Preventivas/Pneus/Compras)
- Histórico de Bens
- Desempenho de Equipamentos (Frota/Pneus)
- Produtividade
- Melhor Provisão Orçamentária
- Visão Integrada dos Colaboradores/Importância das Atividades Individuais

Fonte: Jamef



tempo de sua primeira vida e de suas vidas subsequentes, qual o desgaste por região do país e por tipo de uso, além de outras informações. O controle de custos analisa ainda as despesas com a frota na composição geral dos resultados da empresa.

Para o controle de compras, uma vez verificada sua necessidade pela falta em estoque, o módulo analisa a quantidade certa para a compra e submete à avaliação e aprovação pelo setor financeiro quanto à viabilidade e disponibilidade de dinheiro.

Esse controle evita que sejam feitas aquisições além da necessidade e além da capacidade financeira da empresa. “Esta função é de grande valia para o gestor”, diz Rodrigues.

Todos esses recursos permitem

um controle quase absoluto dos custos de frota e a melhoria do desempenho e vida útil dos equipamentos. Além disso, todas as informações integradas geradas pelo sistema são disponibilizadas rapidamente ao fim de cada mês para avaliação dos gestores e acionistas da empresa, evidenciando a eficiência do trabalho do setor de frota, que colabora com o aumento da rentabilidade e do lucro da empresa.

Na avaliação de Rodrigues, é através da integração do módulo “Gestão de Frotas” com os demais que a frota deixa de ser um setor à parte e se insere como segmento atuante no contexto geral da empresa, gerando e trocando informações e tornando-se mais visível para os demais setores da empresa.

REDUZA CUSTOS | GANHE TEMPO | ORGANIZE PROCESSOS



**CESTA
GESTÃO
DE FROTA**



**O CONJUNTO COMPLETO
DE SOLUÇÕES PARA FACILITAR
A GESTÃO DA SUA FROTA.**



MANUTENÇÃO



ABASTECIMENTO



**MONITORAMENTO
E TELEMETRIA**



COMBUSTÍVEL



**GESTÃO
AVANÇADA**



**Integração total para facilitar
a gestão de frotas de todos
os tipos e tamanhos.**



**ESTAMOS À SUA DISPOSIÇÃO PARA
ESCLARECER DÚVIDAS E FAZER BONS NEGÓCIOS.
LIGUE 0800 701 5402 E AGENDE UMA VISITA
COM NOSSOS CONSULTORES ESPECIALIZADOS.**

Reforma com segurança e economia

Somente através de normatizações e homologações é que o setor poderá oferecer produtos e serviços equiparáveis

O Brasil é hoje o segundo maior mercado mundial de reforma de pneus, atrás dos Estados Unidos e à frente da Comunidade Europeia. Somente em 2010, foram 7,8 milhões de pneus reformados frente a 5,6 milhões de pneus novos vendidos no mercado de reposição. Uma proporção de 1,4 pneus reformados para cada pneu novo vendido.

Segundo Eduardo Sacco, gerente de marketing da Vipal, os números desse mercado - com mais de 1,5 mil unidades reformadoras de pneu, 18 fornecedores de matéria-prima e 60 anos de atuação - mostram a seriedade com que o setor precisa ser encarado, enquanto a normalização de processos e a certificação dos reformadores são ações que seguem sua evolução natural.

Ele destaca que é importante nesse setor falar em reforma de pneu e não em recapagem. Isto porque são processos distintos e que não devem ser confundidos. A recapagem apenas substitui a banda de rodagem do pneu usado, enquanto a reforma é um processo de reconstrução de um pneu que já foi utilizado. Falar em reforma, de acordo com Sac-



Sacco: menor uso de recursos naturais

co, significa falar em uma vasta linha de produtos, como uma série de produtos químicos que precisam ser aplicados à carcaça durante o processo, manchões, reparos, colas, para que o pneu volte a circular em condições seguras e econômicas.

O processo de reforma traz uma série de benefícios sobre a compra de pneus novos: menor

demanda de recursos naturais não renováveis, custos até 60% menores com o mesmo desempenho e segurança, e retardamento do descarte do pneu. Durante o processo, as características desses pneus são melhoradas, seu uso é aprimorado, os danos sofridos são reparados e possíveis imperfeições causadas durante o uso são corrigidas.

Cada vez mais também o processo de reforma emprega tecnologia de ponta e as reformadoras de pneus configuram-se como plantas industriais. Sacco explica que existem máquinas de alta tecnologia, ferramental específico, sistemas e controles que o processo exige para oferecer um produto final de primeira linha.

Já na década passada, o Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial) e a ABR (Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus) trabalharam para que este segmento fosse regulamentado, para que os pneus reformados pudessem oferecer segurança e economia para as frotas. Uma série de portarias do Inmetro já foi regulamentada sobre o se-

As reformadoras de pneus configuram-se como plantas industriais com sistemas de alta tecnologia

tor, como o segmento de carros de passeio e caminhonetes em que já é obrigatório que todos os pneus reformados saiam com um número Inmetro.

Para os pneus de carga leve e pesada, 19 de novembro de 2012 é a data limite para que todos os reformadores estejam regularizados e possuam um registro, conforme a Portaria Inmetro 444. Esse registro terá validade por 24 meses, com auditorias de conformidade realizadas a cada oito meses.

“Através da regulamentação busca-se uma maior qualidade na reforma dos pneus, oferta de produtos de maior padrão de qualidade, exigência de equipamentos de última geração, orientações ao consumidor final, treinamento e qualificação das equipes dos reformadores”, declara Sacco. Em 2007 a Vipal implantou o primeiro laboratório de testes de pneus, segundo os padrões do Inmetro, tanto para pneus novos quanto para reformados, para validação destas certificações.

Selo verde

Entre as normatizações, a ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) criou o Procedimento Selo Verde, uma certificação ambiental com rótulo ecológico. O objetivo do selo é melhorar a qualidade ambiental, através da redução de consumo de energia e de materiais, e minimizar os impactos da poluição gerados pela produção, uso e disposição de produtos e serviços. Para os reformadores há uma série de requisitos a serem atendidos para a obtenção desta certificação da ABNT, como



a avaliação do ciclo de vida do pneu; destinação adequada de resíduos e dos pneus inservíveis; adequação do processo de reforma; informações aos clientes sobre a forma correta de utilização do produto; atendimento a regulamentos de segurança para colaboradores; e cumprimento da legislação ambiental.

Outra tendência no setor é o uso de uma etiqueta orientativa ao cliente, a exemplo do que já está padronizado hoje para eletrodomésticos, informando sobre as propriedades de economia de combustível, segurança em piso molhado e emissão de ruídos dos pneus. Através desta etiqueta será possível ao comprador de pneus uma referência de comparação entre produtos novos e reformados entre si.

Maior vida útil

No caso da Vipal, segundo Sacco, com o uso dos produtos da linha EcoTread, é possível chegar a até 10% de economia de combustível e ganhar até 6% a mais na vida útil do pneu reformado. De acordo com ele, estes números foram comprovados, na prática, por frotas de em-

presas usuárias das bandas de rodagem EcoTread. Ele pondera, entretanto, que para a vida do pneu, de pouco adianta todo esse processo de normalização e homologação dos processos de reforma se ele não for bem cuidado durante o uso. O reformador é apenas um elo de toda cadeia.

Ele destaca que o gestor da frota também possui responsabilidades, para que o processo de reforma seja o mais bem sucedido possível. Entre essas atribuições do gestor estão preservar o pneu durante o uso; manter a pressão e carga adequados; consertar o pneu sempre que sofrer uma avaria (furo ou corte); retirar o pneu no momento certo, evitando o desgaste excessivo; escolher um reformador qualificado e com capacidade técnica adequada e utilizar produtos de qualidade e adequados ao uso.

O setor de reforma de pneus vem se esforçando para oferecer mais qualidade e segurança às frotas e seus gestores. As normalizações e homologações colocam os reformadores no rumo de qualificação e padronização, na opinião de Sacco, este é o seu caminho rumo à evolução do setor.

Pirelli destaca indicação precisa para cada perfil de uso

O segmento de pneus incorpora cada vez mais tecnologia e serviços para acompanhar a evolução incessante do setor

A tecnologia e as soluções voltadas para o setor de transporte evoluem constantemente para atender à expansão da demanda e à modernização do modal rodoviário. A potência dos cavalos mecânicos cresce, assim como a capacidade de carga e o número de pneus por veículo para acomodar esse crescimento. Enquanto nos anos 90, eram comuns cavalos mecânicos 4x2, com potência de 200 cv, e carreta de três eixos para 45 toneladas, hoje o mercado conta com bitrens e rodotrens de nove eixos para 74 toneladas, e com potência de mais de 500 cv.

Se o veículo evolui, o pneu também precisa seguir esse caminho. Uma das pioneiras a acompanhar a evolução desse segmento do mercado é a Pirelli, que possui cinco plantas industriais no Brasil. Desde 2009, a multinacional italiana investiu cerca de US\$ 100 milhões no desenvolvimento de novas tecnologias e na ampliação da capacidade produtiva de suas plantas que produzem pneus para o mercado de veículos especializados no Brasil, principalmente os empregados nas áreas de infraestrutura, como agricultura, construção civil e mineração.

Os pneus da marca são segmentados em cinco tipos, de acordo com a agressividade do pavimen-



Relação de confiança com o cliente é fundamental, diz Trincha

to e com o perfil da aplicação. Os pneus do tipo C (cujo nome vem de "City", cidade) são feitos para aplicação urbana, como a exigida por ônibus de transporte coletivo. Embora o uso urbano ofereça uma agressividade de pavimento baixa, a constante alternância entre aceleração e frenagem torna a aplicação muito agressiva. Já os pneus do tipo H ("Highway", autoestrada) foram projetados para uso rodoviário em estradas niveladas, com poucas curvas, com pavimento de boa qualidade e para deslocamentos de média e longa distância.

Esta é a condição de menor severidade tanto de pavimento como de aplicação.

Para estradas sinuosas e asfaltadas, com acíves e declives e trajetos de médias e longas distâncias, são indicados os pneus do tipo R ("Road", rodovia). É o tipo que possui severidade média de pavimento e aplicação. Paralelamente, os pneus do tipo G ("Gravel", cascalho) são feitos para usos em percursos mistos asfalto/terra, como em canteiros de obras, transporte agrícola ou de resíduos. É para usos onde a severidade de pavimento e de aplicação são elevadas. Já os pneus do tipo Q ("Quarry", pedra) são feitos para uso exclusivo em percursos agressivos, como pedreiras, mineradoras ou na construção civil. Este modelo é feito para condições máximas de severidade de pavimento e aplicação.

Para refinar ainda mais o processo de segmentação, a Pirelli criou três tecnologias específicas para algumas aplicações. Em veículos urbanos, o ciclo "stop and go" é severo. Neste ciclo ocorre um aquecimento elevado e prolongado dos freios, que se propaga pela roda, chegando até o pneu na região do talão. Em um pneu convencional, o talão é constituído de arames de aço ligados entre si por um emborrachamento. Com o

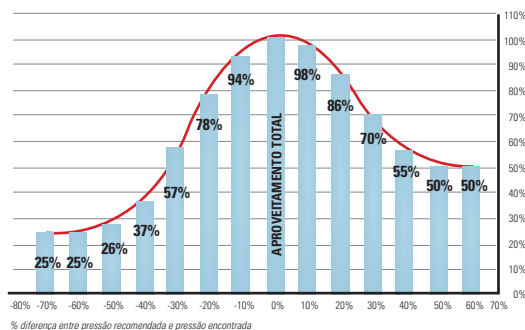
aquecimento constante e a falta de mobilidade entre os arames, ocorrem tensões internas que levam à degradação prematura do talão. Nos novos pneus com a tecnologia HWTT (“Hexagonal Wire Technology for Truck”, tecnologia de arames hexagonais para veículos de carga), os arames possuem um perfil hexagonal e não estão ligados uns aos outros, o que permite mobilidade entre eles e flexibilidade geral do talão, com redução da tensão interna desse item, preservando-o em longo prazo.

A maior flexibilidade do talão também facilita a montagem e a desmontagem do pneu na roda. A acomodação do talão à roda também ocorre com maior perfeição e sem a formação de tensões. Com essa parte mais íntegra em função destes fatores, o reaproveitamento da carcaça é mais garantido. Segundo Luiz Fernando Trincha, coordenador de pós-venda da área de transporte da Pirelli, embora tenha nascido para aplicação em ônibus urbanos, ela vem atendendo outras aplicações com exigências semelhantes.

Outra tecnologia desenvolvida pela Pirelli é a HETT (“High Elongation Technology for Truck”, tecnologia de grande alongamento para veículos de carga), nascida para aplicações em uso severo, como usinas, pedreiras e mineração, onde o pavimento é constituído de pedras soltas. Na tecnologia HETT, a trama de fios da carcaça é expandida, abrindo espaço para a penetração de borracha entre os fios, aumentando a elasticidade e a capacidade de amortecimento da carcaça. Isso dá ao pneu maior resistência a impactos e deformações e a carcaça fica mais protegida da oxidação, prolongando sua vida útil e reduzindo o custo do quilômetro rodado.

Já a tecnologia SATT (“Spiral

Falta de ar - Principal vilão



Advanced Technology for Truck”, tecnologia avançada espiral para veículos de carga) foi desenvolvida para aplicações rodoviárias. Em um pneu convencional, a cintura possui desbalanceamento, tensões internas e rigidez diferenciadas no local da costura, o que é eliminado com a tecnologia SATT, que usa uma cintura da carcaça espiralada e sem costura.

Nas aplicações rodoviárias, onde as velocidades são elevadas, a tecnologia SATT elimina os desgastes localizados na região da costura, assim como o risco de rompimento da carcaça por concentração de tensões.

Trincha destaca que sendo os pneus o segundo maior custo operacional das empresas de transporte, é fundamental que eles sejam bem conservados para a redução dessa despesa. “O ar é o principal amigo do pneu. E seu pior inimigo também”, declara Trincha. Como exemplo, ele relata que se um pneu rodar com a pressão do ar 20% abaixo da nominal, ele durará 78% do seu aproveitamento total, ou seja, perdem-se 22% da vida útil do pneu, aumentando, conseqüentemente, o custo operacional para a empresa. Além de um pneu descalibrado afetar seu desgaste, ele impacta diretamente no consumo do veículo.

É nesse momento que os gestores de frota sentem a necessidade de um controle rigoroso e de indi-

cações precisas de cada uso dos pneus. É importante a escolha precisa do tipo de pneu adequado para a aplicação na qual ele irá atuar. Este papel, na visão de Trincha, não é só de responsabilidade de quem compra, mas também de quem vende e de quem fabrica, produzindo as variedades adequadas para cada uso e prescrevendo o tipo exato para as necessidades do cliente. Após a compra a expectativa

é de que eles alcancem o máximo de sua vida útil projetada, com o mínimo de problemas para não impactar os custos operacionais.

“A Pirelli sabe que a relação com seus clientes é de longo prazo, onde a confiança entre as partes é fator fundamental. E boa parte desta confiança vem de um tratamento diferenciado que é dado a este cliente”, afirma o executivo, destacando a importância dessa relação de confiança, uma vez que uma empresa de transportes não compra apenas um pneu, mas tem um fluxo de compras regular.

Foi partindo desse conceito que a Pirelli criou o serviço Pirelli Tyre Care, voltado ao atendimento às frotas. O objetivo não é só o de oferecer o produto, mas garantir que ele atenda às necessidades do cliente ao oferecer os cuidados que os pneus demandam ao longo de toda sua vida útil. É um programa padrão da Pirelli, focado em aumentar a vida útil e reduzir custos da frota, de forma que o trabalho seja realizado consumindo o mínimo de pneus.

A idéia por trás do programa Pirelli Tyre Care é semelhante ao de um plano de saúde, porém agindo preventivamente, gerando diagnósticos e corrigindo falhas antes que elas se tornem um grande problema para o gestor da frota. Para isso ele precisa respeitar as características individuais do cliente e oferecer soluções e ações personalizadas.



[deixe a internet
calcular o frete]



Web-Custos é uma planilha de cálculo de custos operacionais de veículos e de cálculo do preço do transporte.

Dividido por categorias de veículos

- | Automóveis | Minivans | SUVs
- | Utilitários | Caminhões Leves
- | Caminhões Médios
- | Caminhões Semi Pesados
- | Caminhões Pesados
- | Vans | Micro ônibus
- | Ônibus Rodoviários
- | Ônibus Urbanos

Com web-custos você pode calcular todos os preços do transporte:

- ₤ Frete Carga Lotação*
- ₤ Frete Carga Fracionada*
- ₤ Preço do Fretamento Contínuo*
- ₤ Preço do Fretamento Eventual e Turismo*
- ₤ Valor da Locação de Veículos Mensal para terceirização de frotas
- ₤ Preço da Locação Diária de veículos
- ₤ Cálculo da Tarifa do Transporte Urbano de passageiros
- ₤ Cálculo da Tarifa do Transporte Rodoviário de passageiros.

*versões disponíveis no lançamento

O ASSINANTE DO WEB-CUSTOS TERÁ A DISPOSIÇÃO:

- Um banco de dados dos principais veículos disponíveis no Brasil, no lançamento serão 300 veículos e o objetivo é chegar a 600
- Um banco de dados dos preços dos principais insumos do transporte, como: preços de veículos, pneus novos, pneus recauchutados, combustíveis, lubrificantes, implementos rodoviários, chassis e carrocerias de ônibus, entre outros
- Banco de dados dos principais fornecedores de produtos e serviços de transportes
- Cálculo do custo da mão de obra com benefícios e o cálculo dos encargos sociais
- O custo operacional padrão (calculado pelo sistema) de mais de 300 veículos
- O assinante poderá calcular seu próprio custo operacional optando por utilizar os preços do banco de dados do WEB-Custos ou inserir seus próprios dados
- Cada assinante terá uma área exclusiva no próprio WEB-Custos, protegido por login e senha, para gravar sua planilhas de cálculo de veículos e preços



Mais informações:

otmeditora@otmeditora.com.br - 11 5096-8104



Ensinaamentos sobre gestão de um campeão da Stock Car

Mesmo com a tecnologia avançada dos carros o piloto ainda faz a diferença na hora de interpretar de forma correta as informações geradas pelo sistema

Amarilis Bertachini

“Quando comecei a correr, no início de minha carreira, alguém me disse que eu teria que saber fazer bem várias coisas, além de correr. Mas, eu achava que se soubesse fazer só uma coisa muito bem, que era pilotar um carro, eu conseguiria atingir todos os meus objetivos. Na verdade esse é o primeiro erro que o piloto comete: o de achar que só a área dele é suficiente. A gente tem que aprender desde cedo que superando alguns desafios no início é possível prolongar a carreira”. Foi assim que o campeão de Stock Car, Nonô Figueiredo, falou a uma plateia de 350 executivos e empresários do setor de transporte que participaram do Fórum Nacional de Gestão de Frotas 2011, em São Paulo, sobre a importância do planejamento e do conhecimento para obter sucesso.

Nonô Figueiredo traçou um paralelo de como o planejamento é fundamental tanto para a atividade de gestão de frotas quanto para qualquer outro empreendimento que almeje o sucesso. “É a mesma coisa no Kart, na Fórmula 1 ou na Stock Car, se não houver um planejamento comercial desde o princípio, não se consegue dinheiro suficiente para poder correr”, declarou, destacando que o automobilismo é um dos esportes mais difíceis justamente pelos altos custos. Hoje uma temporada de Stock Car custa em torno de R\$ 2 milhões por carro e esses recur-

Nonô Figueiredo: é preciso planejar, trabalhar em equipe e construir parcerias



sos têm que ser levantados através de parcerias e de patrocínios, que demandam muito trabalho. “Ninguém consegue esse dinheiro simplesmente dizendo que quer ser piloto. É preciso desenvolver um plano e treinar esse plano comercial”, acrescentou.

Ele citou entre os principais desafios do automobilismo os de trabalhar em equipe e construir parcerias, característicos na gestão de qualquer empresa. Apesar de o piloto se tornar o integrante mais conhecido, o trabalho é sempre em grupo. “Hoje na equipe que eu corro de Stock Car temos, para dois carros, uma equipe com cerca

de 30 pessoas em que todo mundo tem sua importância e precisa desempenhar sua função. Acho fundamental dividir os resultados positivos com todos os membros da equipe. Por isso, é muito importante considerar desde o motorista do caminhão, até o engenheiro, o mecânico. Todos merecem ser valorizados por um resultado positivo. Nós ganhamos e perdemos juntos”, declara.

Sobre construir parcerias, Figueiredo destacou a importância da relação com o patrocinador e revelou a atenção que dá à preservação de sua imagem e o cuidado que tem com suas atitudes fora e dentro da pista, que podem refletir tanto positiva quanto negativamente para o nome dos patrocinadores.

Em relação aos aspectos técnicos, o piloto destaca que a Stock Car é hoje tão competitiva que se a equipe não tiver um planejamento estratégico, se não tiver um banco de dados que possa usar com frequência, não consegue chegar a lugar nenhum. “Hoje, em algumas provas, nós tempos os 32 carros dentro do mesmo segundo, isso é muito competitivo”, exemplificou.

Mesmo com a introdução de toda a tecnologia a bordo dos carros de corrida, ele acredita que o piloto continua fazendo a diferença porque é ele quem está conduzindo o equipamento. “Hoje temos uma série de sensores que nos permitem ter uma medição exata do que está se passando com al-



Importância do trabalho em equipe para vencer

guns componentes. Mas de nada adianta ter essas informações e não saber interpretá-las. É preciso ter pessoas capacitadas, que consigam absorver aquela informação de forma correta”, ponderou. As novas tecnologias permitem frear com mais precisão, entrar mais rápido nas curvas, mas tudo isso depende do piloto e da equipe, que juntos fazem a diferença.

Ele ressalta também um ponto importante nesta nova fase da Stock Car, que é a renovação de pilotos. Na década de 90 nenhum piloto que começava no kart e que queria se tornar um profissional pensava em ficar no Brasil. Já nesta nova fase é comum ver muitos meninos no kart querendo ser profissionais de Stock Car. Ao mesmo tempo, muitos pilotos que foram competir fora do País, em geral Europa e Estados Unidos, correr de Fórmula Indy e de Fórmula 1, retornaram e hoje conseguem se manter muito bem, profissionalmente, no Brasil.

O campeão é filho de um dos responsáveis por trazer o kart para o Brasil, Carol Figueiredo, e começou muito cedo sua carreira nesse esporte, onde aprendeu as primeiras noções de como se comportar em uma pista, as atitudes adequadas e obedecer às regras. Foi então que pode perceber que tinha o dom para esse esporte. Ele conta que foi preciso dedicação extrema, muita perseverança e comprometi-

timento desde o início. “Lembro de minha época do kart em que muitas vezes eu tinha a opção de sair com meus amigos ou fazer alguma coisa diferente, mas eu me dedicava muito ao automobilismo desde cedo. É a questão da renúncia, de escolher o que se quer e o que se tem que fazer para atingir esse objetivo. Sempre fui muito dedicado, muito disciplinado e tenho certeza que isso me ajuda até hoje a atingir os meus objetivos”, declara. Nonô Figueiredo acumula os títulos de campeão brasileiro e paulista de kart no automobilismo nacional foi bi-campeão brasileiro de F-Fiat, campeão da Stock Car Light e vice das mil milhas brasileiras. Desde sua estreia na Stock Car V8, em 2000, conseguiu duas vitórias e o quinto lugar no campeonato de 2002. O piloto também correu no exterior, competindo na F-Ford norte-americana e na F-3 italiana.

Nonô Figueiredo deixou para os empresários e executivos do setor de transporte uma mensagem sobre a importância da velocidade na tomada de decisões. “Hoje o mundo está tão dinâmico que é preciso ficar preparado para absorver novas tecnologias, explorar as oportunidades que estão disponíveis e não ter medo de mudar. No caso da velocidade, quem pilota tem que estar ‘atenado’ para o caso de precisar virar o volante para outro lado e seguir em uma nova direção”, declarou.

marksell

TECNOLOGIA QUE ELEVA

Com milhares de equipamentos em operação e uma rede de mais de 50 distribuidores em todo o país, a Marksell produz os mais modernos equipamentos do mercado brasileiro.

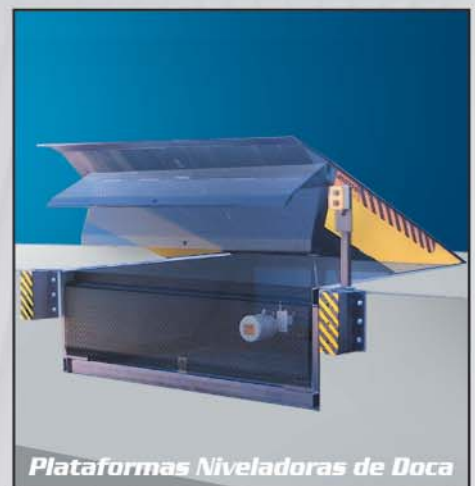
Só a líder em toda a América Latina pode oferecer tanta qualidade e vantagens para seus negócios e sua carga.



Plataformas Elevatórias de Carga Veicular



Doca Móvel de Carga



Plataformas Niveladoras de Doca

28
ANOS

(11) 4789-3690

www.marksell.com.br

MKS Equipamentos Hidráulicos LTDA.

Gestão dos recursos humanos – o diferencial fundamental

José Carlos de Oliveira*

Cada empreendedor tem o objetivo de tornar sua empresa cada vez melhor, capaz de entregar cada vez mais valor a seus clientes, e de que ela seja reconhecida por produzir serviços diferenciados que a levem a ser escolhida entre todas as outras no mercado.

Se hoje os produtos e serviços oferecidos tornaram-se tão semelhantes e a tecnologia encontra-se cada vez mais ao alcance de todos, pode-se concluir que o que realmente confere a diferenciação, é a “forma” com que cada gestor conduz o seu negócio.

Independente do ramo de atividade ou porte, toda empresa tem uma identidade que se fundamenta em sua visão, missão, seus valores e sua cultura organizacional.

A estratégia de atuação deve estar alinhada a essa identidade e deve contar com colaboradores, em todos os níveis, que possuam talentos capazes de levar a empresa, não tão somente a corresponder ao que é esperado, mas a continuamente diferenciá-la em relação aos seus concorrentes.

Atualmente, o grande desafio do gestor é administrar e aplicar com eficácia, todos os recursos materiais, financeiros e tecnológicos disponíveis, e também, como um maestro, desenvolver e reger com perfeição as competências de seus colaboradores, estimulando-os a se antecipar às necessidades e aos desafios da organização.

Nesse cenário é imprescindível que se estabeleça um ambiente em que as pessoas talentosas possam conviver e se desenvolver, que haja ética, respeito, valorização, reconhecimento e oportunidades, que haja uma real preocupação em perceber e aumentar constantemente os fatores geradores de satisfação para todos.

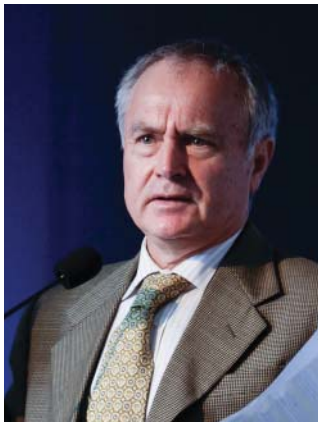
A importância em selecionar e reter talentos

Muito se ouve falar em atração, retenção e administração de talentos, mas o que isso significa?

De acordo com vários especialistas no assunto, talento é a soma dos conhecimentos e competências que uma pessoa possui, acompanhados de um alto compromisso com o trabalho.

Atrair e selecionar talentos, não são sinônimos de escolher o melhor currículo ou a pessoa com maior experiência numa determinada área. É preciso antecipadamente considerar o conjunto de competências necessárias para que a empresa conquiste seus objetivos.

Levando em consideração que o desempenho de cada função exige qualificações diferentes e, também, que as pessoas têm competências, motivações, interesses, especializações, maneira de se relacionar, de se expressar etc. diferentes umas das outras, deve ser feita uma avaliação criteriosa de cada cargo, para que se estabeleça a relação de atributos pessoais/profissionais necessários ao desem-



penho de cada função.

A entrada de um novo profissional na empresa, oferece oportunidades e riscos. Oportunidade de crescimento, renovação, ampliação de conhecimentos e experiências. Risco de prejuízos e perdas incalculáveis, afetando tanto o clima interno quanto a imagem da empresa no mercado, caso o profissional esteja numa posição inadequada.

Considerando todas essas possibilidades, conclui-se que a “escolha” deve ser feita através de recursos, métodos e técnicas, que permitam verificar quais os candidatos mais adequados ao cargo em questão, basear-se em critérios definidos pelo perfil do cargo e buscar resultados tão exatos quanto possível.

Ter o profissional adequado no lugar certo é o ponto de partida, indispensável ao sucesso da organização, mas está longe de ser a sua garantia.

Gestão por competência

Um dos grandes diferenciais competitivos da gestão por competências é adotar um sistema de administração mais efetivo, alinhando o capital intelectual com a estratégia de negócios, estimulando o comprometimento e facilitando o desenvolvimento profissional de todos os colaboradores, otimizando resultados e agregando valor para a empresa e para as pessoas.

Despertar todos os membros de uma equipe para que se tornem colaboradores e parceiros exige que as expectativas, necessidades e possibilidades tanto da empresa, quanto de cada colaborador sejam compatíveis e possam ser mutuamente supridas.

As pessoas tendem a atuar melhor, quando sabem o que se espera delas, têm satisfação com o seu trabalho, têm condições pessoais, profissionais e autonomia para realizá-lo, participam de uma equipe onde se estabelecem relações pautadas na ética, respeito e confiança, e quando reconhecem e veem reconhecida a importância do produto do seu esforço.

Gestores de ponta atuam como espelhos para seus colaboradores, procuram incansavelmente tornar a empresa atrativa para que talentos queiram fazer parte do seu quadro. Conduzem e estimulam as pessoas para que além do atendimento do essencial, superem expectativas, administrem adversidades, inovem, desenvolvam-se e comprometam-se com os objetivos e valores da organização.

Assim, mesmo nos cenários mais competitivos, transformam sua empresa em modelo de resultados.

* Engenheiro, matemático com especialização em marketing pela FGV e em administração pela Fundação Dom Cabral e INSEAD (França); profissional com mais de 30 anos de experiência internacional em empresa global e no segmento de transportes.

Anfir

Apontando caminhos,

indicando direções para o crescimento

A **Anfir** atua em todas as esferas de interesse do setor de implementos rodoviários, buscando sempre o bem coletivo e soluções que contribuam para um Brasil mais eficiente, produtivo e socialmente justo.

representatividade

responsabilidade

sustentabilidade

administração

assessoria

legislação

www.anfir.org.br

 **anfir**

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES
DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS



@ Todos os nomes dos produtos Mobil constantes nesta peça são marcas registradas da Exxon Mobil Corporation ou de uma de suas subsidiárias. A Cosan Combustíveis e Lubrificantes S.A. é a distribuidora autorizada pela Exxon Mobil Corporation para o desenvolvimento da atividade de distribuição de produtos Mobil no Brasil, sendo sua a responsabilidade pelo exercício local dessa atividade.

SEM A ROUPA
FICA MAIS
INTERESSANTE.



A QUALIDADE QUE VOCÊ JÁ CONHECE NA QUANTIDADE QUE VOCÊ PRECISA.

O lubrificante Mobil Delvac MX é um produto premium, que prolonga a vida útil dos motores a diesel. E agora, com a **Troca Inteligente**, gera mais economia e sustentabilidade para o seu negócio, pois elimina o descarte de embalagens, melhora o controle de estoque, otimiza sua área de armazenagem e evita contaminação no manuseio. A **Troca Inteligente** é muito prática, segura e está disponível em tanques de 400 e 1.000 litros, com filtro e visor transparente, lacres de segurança, Selo de Qualidade Mobil e manutenção permanente do equipamento, garantindo qualidade total dos lubrificantes. É mais vantagem para o seu negócio e para o meio ambiente. **Procure o distribuidor Mobil da sua região em nosso site.**



**FILTRO COM
VISOR PARA
VOCÊ CONFERIR
A QUALIDADE.**

