

ANUÁRIO DE **Gestão de frotas** 2010

Ano 6 - N° 6 - R\$ 40,00



TREINAMENTO & PÓS-VENDAS

Tecnologia ajuda gestor, motorista e meio ambiente

Software auxilia até na escolha do pneu

Frotista premia quem economiza diesel

Fadiga no volante resulta em prejuízo

Embarcador desafia transportador a inovar



QUANDO VOCÊ TEM UM IVECO CURSOR, QUALQUER ESTRADA FICA MELHOR.

IVECO

COM VOCÊ, TRANSPORTANDO O NOVO BRASIL.

Nova cabine.

- Mais confortável e moderna, com ampla cama, painel e computador de bordo.
- A maior oferta de cabines do segmento: curta teto baixo, leito teto baixo e leito teto alto.
- Modernidade que valoriza seu patrimônio.

Melhor desempenho.

- Motor Iveco - FPT de 330 cv e transmissão ZF com relação de marcha otimizada.
- Economia de combustível, durabilidade e alta performance.

Para a Iveco, perfeição é quando tudo combina de verdade. O Iveco Cursor reúne tudo o que um cavalo-mecânico precisa ter: mais desempenho com economia, muito conforto com durabilidade, além da força da marca Iveco. Se você precisa de tudo isso, fique tranquilo: no Iveco Cursor, tá tudo combinado.

NOVO IVECO
CURSOR
A COMBINAÇÃO PERFEITA PARA VOCÊ



SUCESSO MUNDIAL
PRODUZIDO NO BRASIL



CENTRO DE ATENÇÃO AO CLIENTE

0800 702 3443

www.ivecocursor.com.br

DIRETOR
Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

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

FINANCEIRO
Vivaldo Rodrigues
vivaldo@otmeditora.com.br

SEMINÁRIOS E CURSOS
Sabrina Baijalardi
sabrina@otmeditora.com.br

REDAÇÃO
ED TOR
Arierson Feltrin

COLABORADORAS
Mércia Pinna Raspanti (Textos)

Scnia Moraes (Textos)

PROJETO GRÁFICO
Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS
Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vitor Cardaci Neto
vitor@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alcindo Fontana
alcindo@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO
Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

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

Tiragem e distribuição
6.030 exemplares

Impressão
Neoband

Assinatura Anual: R\$ 140,00 (seis edições e quatro Anuários). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque 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)

Encontrada a: **anatec**
www.anatec.org.br

Sumário

Apresentação

6

Inovar aumenta produtividade

Suspensão a ar, câmbio automático, retarder, são fontes de redução de estresse e das despesas com manutenção e acidentes

8

Tecnologia facilita a vida do gestor

Softwares e consultoria de técnicos especializados podem ajudar na escolha, controles e, com isso, promover maior vida útil dos pneus

14

Mandamentos para economizar diesel

Escolher o veículo certo, treinar e recompensar as equipes, estão entre as dicas de dois transportadores, a paranaense Ouro Verde e a paulista Santa Cruz

20

Novos softwares afinam controles

Empresas como Zetix e Totvs avançam na criação de soluções tecnológicas para permitir que o gestor tenha cada vez mais domínio sobre a frota

26

Pós-venda busca fidelidade do cliente

Redes bem estruturadas e peças de qualidade com preço competitivo estão entre as armas das montadoras para atrair os frotistas

30

Fadiga e volante, uma dupla que não combina

Especialista em medicina do sono diz que é preciso dar boas condições de trabalho ao motorista. "O ser humano é quem faz a tecnologia funcionar"

32

Ferramenta tecnológica facilita gestão ambiental

O consumidor valoriza empresas que promovem ações de preservação ambiental. O gestor já pode saber quanto sua frota emite e combater as causas

36

C&A quer inovação no transporte

Embarcador acha que o foco está muito concentrado nos custos e lança um desafio: "As transportadoras precisam buscar novas práticas operacionais"

38

Fusão pode ser a saída dos pequenos

Baixo preço do frete, infraestrutura deficiente e outras mazelas demonstram que, sobretudo as pequenas empresas precisam se unir para sobreviver

42

E mais:

Congestionamentos emperram o Brasil **46**

Pagamento eletrônico facilita vida na estrada **48 e 50**

Assuma o controle da sua frota
e **reduza seus custos** em até **20%**.

controle x custo

Mais controle =
melhores resultados.

Estabeleça regras de
abastecimento para cada cartão



geoprocessamento

Localize os postos com condições
e preços de combustíveis mais
vantajosos.





carbon control

Nova ferramenta para gestão de emissão de CO₂.



manutenção

Garanta um serviço completo e integrado para manutenção da sua frota.



Como ganhar em ambiente perdedor

Este ANUÁRIO DE GESTÃO DE FROTAS, sexto consecutivo, aborda uma temas que convergem para um ponto comum: como enfrentar o desafio de domar os custos em ambientes cada vez mais difíceis de controlar.

É fato inequívoco que o País, após longas décadas de efeito gangorra, marcado por sobe e desce do Produto Interno Bruto (PIB), entrou em rota de estabilidade e, se não exhibe números fenomenais, tem conseguido taxas positivas de crescimento. Tal situação mais políticas governamentais de amparo social garantiram a inclusão de novas camadas de consumidores, o que fortalece o mercado interno e favorece novos investimentos.

Novos contingentes chegando ao mercado embutem a esperança do fim do círculo vicioso, do stop and go, para colocar o Brasil na rota do círculo virtuoso do crescimento sustentado.

Se a expansão traz boas esperanças, também gera muitas preocupações. Durante décadas investindo minimamente em infraestrutura, não é preciso dizer para nenhum gestor de frotas que o Brasil, quer nas vias urbanas, seja nas estradas, avançou muito pouco em eficiência.

Se os pontos críticos passaram despercebidos durante décadas em que o Brasil teimou em não crescer, a expansão continuada do PIB nos últimos anos desnudaram por completo as deficiências acumuladas pelo déficit de investimento em infraestrutura.

Se o gestor de frotas é impotente para resolver questões que competem a govenos, cabe a ele, dentro do seu universo, buscar saídas, soluções que minimizem os efeitos causados pelas deficiências estruturais do País.

No 3º Seminário de Gestão de Frotas, promovido por OTM Editora, que publica TRANSPORTE MODERNO, um dos palestrantes, Roberto Pavan, da MAN Latin America, nova controladora da Volkswagen Caminhões e Ônibus, lembrou que nos últimos 10 nos a velocidade média dos veículos na capital paulista caiu 35% - de 25 para 16 km por hora. “É a velocidade de um elefante”, comparou. Um meio de aliviar este tormento? “O uso do câmbio automático nos ônibus urbanos, além de reduzir a fadiga dos motoristas e o índice dos acidentes, corta os custos operacionais”.

A receita do câmbio automático é aviada também

para aumentar a segurança e reduzir custos dos caminhões nas estradas. Roberto Gribosi, da Volvo, disse no seminário que o componente tem cada vez mais adeptos. “Se continuar nesse ritmo, em 2010 os caminhões com caixa automática terão 70% de participação nas vendas da Volvo do Brasil”, previu.

Mesmo movido predominantemente a ônibus, o Brasil, nas cidades, dá pouca importância à priorização do transporte coletivo sobre o individual. No meio do caos, o ônibus naturalmente passa a ser mais estorvo do que solução. Espera-se que a Copa do Mundo de Futebol de 2014 priorize o meio coletivo nas cidades que vão sediar os jogos – e que tal exemplo seja disseminado no resto do País.

Para que a eficiência esperada para o transporte coletivo seja plena é recomendável que o gestor de frotas atente para uma dica deixada por Constantinos Valtas, representante da Mercedes-Benz durante o seminário. Ele destaca a vantagem do uso do retarder, sistema auxiliar incorporado à caixa de transmissão. Segundo Valtas, o retarder permite que pneus e cubos de rodas trabalhem mais frios, principalmente em longas descidas. Mas compensa investir 10% do valor do do veículo num componentes? “É importante ter em mente que este valor é compensado em pouco tempo em ganhos na operação e na economia de troca de peças”, ressalta Valtas.

Para dar suporte à tecnologia embarcada que avança nos veículos cresce a necessidade do uso de ferramentas geradas pela tecnologia da informação. José Alexandre Torga, da Zatix (detentora das marcas Graber e Omnilink) diz que a empresa tem soluções como o telediagnóstico. “O sistema avisa quando o veículo vai quebrar e, com isso, é possível ter maior disponibilidade da frota. É um nível de controle que nunca tivemos antes”, garante, ao citar como referência a parceria Zatix e a Volkswagen Caminhões que resultou na VolksNet em operação há quatro anos com cobertura de 7 mil veículos.

Em meio a tanta tecnologia e produtos especialmente desenvolvidos para melhorar o desempenho do setor de transportes, muita gente se esquece de um fator de vital importância para o bom funcionamento de qualquer empresa que transporta cargas ou passageiros: o motorista. Sem ele, nem o mais moderno veículo ou o melhor software para gestão de frotas vai surtir o efeito esperado. Os empresários brasileiros começam a entender a importância de garantir boas condições de trabalho para os motoristas – e, de maneira mais ampla, melhorias na qualidade de vida destes profissionais.

Neste contexto, o estudo do professor Marco Túlio Mello, especialista em Medicina e Biologia do Sono Livre da Unifesp (Universidade Federal de São Paulo), sobre a relação entre jornada de trabalho, fadiga e acidentes, é uma ferramenta importante para entender melhor as dificuldades que fazem parte da rotina destes profissionais nas estradas. “O ser humano é quem faz a tecnologia funcionar. Por isso, é importante conscientizar-se de que se o motorista estiver em boas condições físicas e mentais, seu desempenho será melhor e a viagem, mais segura. A qualidade do sono tem influência direta sobre o trabalho”, disse Mello que trouxe à baila no 3º Seminário de Gestão de Frotas um tema que despertou a atenção e a consciência de qualificada platéia.

Você sabe como a contratação de um frete pode ser complicada.
Está na hora de saber como pode ser simples.



O Cartão Transportes Bradesco Visa dá inúmeras vantagens na hora de contratar um frete. Simplifica processos, dá mais controle sobre os gastos e, claro, é aceito em todo o Brasil.

Para mais informações, acesse bradescocartoes.com.br ou fale com um gerente Bradesco.

SAC Bradesco Cartões – Cancelamentos, reclamações e informações: **0800 727 9988**.
Deficiente auditivo ou de fala: **0800 722 0099**. Atendimento 24 horas, 7 dias por semana.
Ouvidoria: **0800 727 9933**. Atendimento de segunda a sexta-feira, das 8 às 18h, exceto feriados.

Evolução para encolher custos e preservar vidas

Suspensão a ar, câmbio automático e sensor de ponto cego, por exemplo, tornam o ato de dirigir menos estressante, mais seguro e ajudam a reduzir as despesas com manutenção e acidentes



Tecnologia embarcada:
aperfeiçoa a gestão,
corta custos, aumenta a
segurança e o conforto

As montadoras intensificam a aplicação de novas tecnologias para ajudar a reduzir o nível de acidentes nas estradas, o cansaço dos motoristas e os custos com manutenção dos caminhões e ônibus.

A Scania aposta no crescimento da

suspensão pneumática, a MAN Latin America (que adquiriu recentemente a Volkswagen Caminhões e Ônibus) investe na expansão do uso do câmbio automático nos caminhões brasileiros e a Volvo no interesse maior dos motoristas pelos sistemas de controles

automáticos. “A suspensão pneumática é uma tendência para o transporte de carga e de passageiros no Brasil”, disse Eduardo Engel, engenheiro de vendas de caminhões da Scania no Brasil, durante o 3º Seminário Nacional de Gestão de Frotas realizado em



Câmbio automático:
MAN investe na expansão

Suspensão a ar: Scania
aposta na tendência



São Paulo pela OTM Editora.

“A frequência de amortecimento de uma suspensão pneumática é menor do que a convencional, que funciona por meio de molas. O pneu permanece em contato com o piso por mais tempo, garantindo assim melhor aderência, dirigibilidade e frenagem. Isso reflete num conforto extra para o motorista, além de garantir maior segurança para a carga”, destacou Engel.

Desde a década de 90, quando a Scania trouxe a primeira suspensão pneumática para o Brasil, a companhia já tem mais de 4 mil caminhões equipados com este produto no País. O componente é oferecido como opcional para os caminhões rodoviários 4x2, 6x2 e 6x4.

“A vantagem deste componente é a maior estabilidade ao caminhão, a direção mais segura e o menor impacto do veículo com o solo o que preserva a conservação das estradas. O equipamento também permite que o veículo tenha sempre a mesma altura, com ou sem carga, e o controle sobre a distribuição da mercadoria é feito pelo painel de instrumentos”, destacou o engenheiro.

Para Roberto Pavan, supervisor de

marketing da divisão de ônibus da MAN Latin America a vantagem do câmbio automático é a redução de custos. “Além de priorizar o conforto do motorista, garante maior disponibilidade do veículo já que fica menos parado para manutenção”, comparou Pavan. “Por ter uma ação menor do motorista durante as mudanças de marchas, o componente garante o do-



bro de vida útil das embreagens, de 80 para 160 mil km, e das lonas de freio, de 20 mil para quase 42 mil km no trânsito de São Paulo”.

Outra vantagem do câmbio automático, segundo o supervisor da MAN, é a redução do estresse do motorista, que faz mais de 3.000 trocas de marchas por dia. “Com mais fadiga se tem mais acidentes”, observou Pavan.

Do total de 6,7 bilhões da população mundial 50% residiam na zona urbana em 2008 e 50% na zona rural. A projeção é que a população na área urbana aumente para 75% em 2050, dizia Pavan, lembrando que é uma situação preocupante, já que a velocidade média dos veículos na cidade de São Paulo caiu 35% em 10 anos, de 25 para 16 km por hora em média. “É a velocidade de um elefante”, comparou.

Por isso, a expectativa de Pavan é que aumente o uso do câmbio automático nos ônibus urbanos que circulam pelo País. “Além de diminuir a fadiga dos motoristas e o índice de acidentes, ainda garante redução nos custos operacionais para as empresas de ônibus”, frisou. Segundo o supervisor da MAN, uma empresa de ônibus



Pavan: câmbio automático garante maior disponibilidade ao veículo



Fontolan: manutenção preventiva ajuda a reduzir poluição

gasta em média 19% com combustível, 15% com cobrador, 26% com motorista e 40% com outros itens. Além disso, tem o preço do óleo diesel que aumentou 183% de 1996 a 2008, de R\$ 0,82 para R\$ 2,32.

Segundo Roberto Gribosi, engenheiro de vendas da Volvo Brasil, das vendas totais de caminhões da marca 35% foram com câmbio automático e a estimativa é que até o final do ano este componente aumente para 45% sua participação. “Se continuar neste ritmo, em 2010 os caminhões com caixa automática terão 70% de participação nas vendas da companhia no Brasil”, prevê Gribosi.

Além da cabine adequada, com painel ergonômico, excelente visualização dos instrumentos com fácil acesso aos controles, assentos confortáveis, volantes e bancos ajustáveis, climatização interna e baixo nível de ruído, a Volvo ainda oferece para os seus caminhões sistemas que garantem maior segurança ao motorista, como o

inibidor de partida (que impede de ligar o veículo se o motorista estiver alcoolizado), o sensor de ponto cego (que identifica o veículo na hora das ultrapassagens), o sistema de controle de fadiga (que monitora a posição do caminhão e o comportamento do motorista na pista) e o piloto automático (que freia e acelera de acordo com o trânsito).

Segundo o engenheiro da Volvo, 30% dos acidentes ocorrem por má condição de visibilidade, do pavimento, sinalização defeituosa e pista derapante. O homem é responsável por 90% dos acidentes devido à fadiga, sonolência, alcoolismo, medicamentos, imprudência e distração. Já 10% devem-se à limitação de visibilidade

do veículo, explosão dos pneus, falha técnica e falta de manutenção. “Dos acidentes em que o homem se envolve, 30% dos casos com morte devem-se à fadiga”, ressalta Gribosi. “Por isso é fundamental que o veículo seja confortável e seguro”

Com base nos estudos do professor Paulo Fleury, da Coppead/UFRJ, Gribosi informou que são gastos por ano R\$ 7,3 bilhões com acidentes de trânsito, quantia 10 vezes maior que o roubo de carga que consome R\$ 700 milhões por ano. Dos custos totais, 65% são com vítimas e 29% com danos materiais. “As iniciativas para reduzir os acidentes são os programas de conscientização e educação, além de melhoria das condições operacionais e mais rigor na legislação do País”, frisou o engenheiro.

Do frotista, espera-se que cumpra sua parte. Para o diretor de pós-venda da Mercedes-Benz, Ronaldo Fontolan, a manutenção preventiva, além de ajudar a diminuir o índice de acidentes nas estradas, também reduz a emissão de poluentes. “Um motor com filtro saturado pode aumentar em até 15% as emissões de material particulado e a falta de regulagem nas válvulas aumenta em 225% a emissão de material particulado”, exemplifica o técnico da montadora.



Gribosi: em 2010, 70% dos caminhões terão caixa automática

Se o seu negócio é transporte, o nosso é gestão de frota.

A DBTRANS possui soluções logísticas inteligentes para a sua empresa.



ABASTECIMENTO DA FROTA

Ampla rede de postos credenciados com preço de bomba diferenciado e gerenciamento efetivo do abastecimento da frota.



VALE-PEDÁGIO

Evite multas! Somente os meios de pagamentos homologados pela ANTT são considerados Vale-Pedágio. A DBTRANS é a única empresa autorizada a comercializar Vale-Pedágio automático, além dos tradicionais Cupom e Cartão.



FRETE

Adiantamento e cuitação no pagamento de frete com controle e gerenciamento dos terceiros.



dbtrans

Inteligência em soluções logísticas

www.dbtrans.com.br

»»» 0800 880 2000

A DBTRANS traz ao mercado de logística soluções para o controle e gerenciamento dos custos com pedágio, diesel e frete. Com abrangência nacional a DBTRANS atende a transportadoras e embarcadoras dos mais diversos segmentos como: siderurgia, petroquímica, construção, agronegócio, entre outros.

Vale-Pedágio
dbtrans


RODOCRE

Retarder é promessa de ganhos futuros

Equipamento incorporado a ônibus Mercedes-Benz economiza pneus, freios, rodas, embreagens e transmissão

Márcia Pinna Raspanti

Os empresários de ônibus urbanos trabalham com uma planilha de gastos bastante detalhada, qualquer alteração é sentida no balanço final. Por isso mesmo, a Mercedes-Benz procura destacar as vantagens econômicas que o cliente pode obter com o retarder, um sistema auxiliar incorporado à caixa de transmissão, que atua na desaceleração do veículo, sendo especialmente adequado a operações urbanas. O uso do retarder também promete conforto ao motorista, pois os freios de serviço são utilizados somente em casos de emergência ou na parada do veículo.

A vida útil do tambor de freios também se torna mais longa. Um retarder, produzido pela Voith faz com que os pneus e os cubos de rodas trabalhem mais frios, bem como os freios, principalmente nas descidas longas. O veículo adquire maior capacidade de frenagem disponível, in-



dependente da troca de marchas na maior velocidade média de descida e frenagens mais suaves. Existem dois tipos de equipamento: eletromagnético (chassi OF 1730) e hidrodinâmico (chassis OF 1722, O 500U, O 500M, O 500RS, O 500RSD). Os chassis também podem ser equipados com freios

Top Brake, de tecnologia patenteada pela Mercedes.

O investimento inicial para a implementação do retarder corresponde a cerca de 10% do valor do veículo, segundo Constantinos Basile Valtas, supervisor de Marketing Produto Ônibus, da Mercedes-Benz. "É importante ter em mente que este valor é compensado em pouco tempo pelos ganhos na operação, manutenção e na troca de peças", diz.

Valtas afirma que as pesquisas da montadora sobre o retarder demonstram que os ônibus adquirem maior velocidade, menos desgaste de freios e de pneus (devido à temperatura mais baixa), geração de uma quantidade menor de particulados de freios, maior número de recapes dos pneus (integridade da carcaça), menos desgaste de rolamentos de rodas e maior durabilidade de embreagem e transmissão. "O retarder proporciona ainda maior segurança, pois, melhora a capacidade de frenagem", explica.

Vantagens do retarder na gestão da frota



- Maior disponibilidade do veículo
- Menor custo operacional
- Menor custo de infraestrutura de manutenção (espaço e peças)
- Maior número de recapes dos pneus (integridade da carcaça)
- Menor desgaste de freios
- Menor desgaste de pneus
- Menor desgaste de rolamentos de rodas
- Maior durabilidade de embreagem e transmissão
- Maior segurança

EATON. SISTEMAS E SOLUÇÕES PARA VEÍCULOS AUTOMOTORES.



Automóveis, pick-ups, caminhões, ônibus, colheitadeiras ou tratores agrícolas: onde tem indústria automotiva tem a inovação Eaton. Líder mundial em transmissões, a Eaton está presente nos mais diversos segmentos do mercado brasileiro e mundial, desenvolvendo soluções em transmissões e embreagens em sintonia com as mais exigentes expectativas de desempenho, confiabilidade e conforto para o usuário. Eaton: o produto adequado para todas as aplicações.



Transmissões



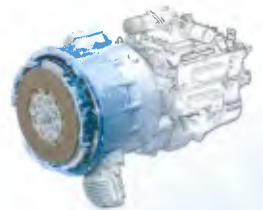
Embreagens



Transmissões e embreagens remanufaturadas



Peças e componentes



Sistemas híbridos



Powering Business Worldwide

Pneus



Mais tecnologia para melhorar os controles

Soluções tecnológicas são ferramentas importantes para reduzir custos, atingir maior produtividade e fornecer subsídios para escolha consciente e manutenção adequada

Márcia Pinna Raspanti

As despesas com pneus representam uma fatia significativa dos gastos das empresas de transportes. Por isso, empresários e gestores têm se perguntado: como controlar o consumo dos pneus na minha frota, evitando desperdícios e desgastes causados pela utilização inadequada? Será que o modelo escolhido para minha frota tem o melhor desempenho do mercado? A resposta para estas questões está na tecnologia, garantem os especialistas. Com o apoio de softwares especialmente desenvolvidos para acompanhar a manutenção, calibragem e medição dos pneus, as transportadoras podem adotar práticas, muitas vezes simples, mas que

representam ganhos econômicos importantes.

Os fabricantes de pneus já oferecem este tipo de serviço aos clientes, disponibilizando o sistema tecnológico e uma equipe especializada para acompanhar os resultados e dar treinamento aos funcionários da própria transportadora. “Somente o software não adianta. O cliente precisa da ajuda de técnicos que possam avaliar os resultados dos relatórios e orientar qual o melhor caminho para encontrar as soluções necessárias”, explica Flávio Bettiol Júnior, diretor da unidade de negócios Caminhão e Agro da Pirelli.

A Pirelli lançou há cerca de três anos, o programa *Excelência de Fro-*

tas (ECF), um software de gestão de frotas que fornece os indicadores do desempenho dos pneus (calibragem, desgaste, consumo, por exemplo). Com base nestes dados, os técnicos da Pirelli (ou das revendedoras e Truck Centers) elaboram relatórios que são encaminhados para o cliente. “Com estas informações, podemos avaliar se a empresa está mantendo os pneus de maneira adequada e ainda verificar a performance dos nossos produtos, provando para o cliente os ganhos que ele obteve adquirindo um produto adequado às suas operações”, diz Bettiol.

Ladrões de quilometragem – A Bridgestone Bandag do Brasil tam-

História de evolução

Se a tecnologia avançou, o desenvolvimento da indústria de pneus criou um problema ambiental que o País luta para solucionar

O mercado de pneus cresceu e se desenvolveu a um ponto em que encontramos modelos adequados a diferentes operações. Há um pneu específico para cada atividade, tipo de carga ou de passageiros e para diferentes condições das vias. Mas, em meio a tantos produtos, não temos ideia de como surgiu esta que é uma das grandes invenções da humanidade. Tudo começou no século XIX, nos Estados Unidos, quando Charles Goodyear co-

meçou a fazer experiências para resolver um dos maiores problemas da borracha, que limitava seu uso: o fato de endurecer no frio e derreter no calor.

Em 1839, Goodyear descobriu que deveria “cozinhar” a borracha em altas temperaturas. Dois anos depois, ele pediu a patente de vulcanização da borracha. Em 1845, um enge-

nheiro escocês revestiu as rodas de sua carruagem com borracha vulcanizada inflada com ar, para diminuir o barulho e torná-la mais macia. Em 1888, John Boyd Dunlop, também escocês, costurou uma válvula a um tubo de borracha e encheu esse tubo com ar, cobrindo com um pedaço de lona. Assim surgiu o primeiro pneu para bicicletas.

Na França, os irmãos Édouard e André Michelin foram os primeiros a patentear o pneu para automóveis.

Em 1894, existiam apenas 200 carros na França, todos com motores a vapor e pneus de borracha macia. Numa corrida entre Paris e Bordeaux, em 1895, os irmãos Michelin inscreveram um carro com pneu inflável, que ganhou a corrida com certa





Barbato: aposta em tecnologia para assegurar ganhos aos clientes

bém tem apostado na tecnologia para assegurar ganhos para os seus clientes. Leonardo Ambruster Barbato, coordenador de Treinamento de Carga da empresa (a fabricante de pneus adquiriu a Bandag em 2000), demonstra a eficiência do seu sistema com o case da Transportadora Celestial, cujo objetivo, ao iniciar o projeto em março de 2009, era reduzir em 20% o prejuízo potencial no prazo de seis meses.

A transportadora, localizada em Paulínia (SP), conta com frota própria de 70 veículos (640 pneus aplicados), com idade média de quatro anos, que

carregam cargas sólidas a granel e pressurizadas, químicas perigosas ou não, como derivados do petróleo, químicos e fertilizantes. Seus principais clientes são Petrobras, Fertigran, Holcim, Fertipar, Arcelor Mittal, Heringer e Base Química.

Para atingir suas metas, a Transcelestial implementou o *Survey*, um software que mede e quantifica a ação dos cinco "ladrões", que roubam quilometragem dos pneus – alinhamento, balanceamento, emparelhamento, banda e pressão. "O sistema mostra quanto a empresa perdeu, em dinheiro, com a inadequação destes itens e

quanto ela deixará de perder, caso faça os ajustes. Cada inspeção na frota gera um relatório detalhado destes indicadores", explica Barbato.

As perdas encontradas no gerenciamento equivocado da frota da Transcelestial somavam R\$ 81 mil. "A partir daí, elaboramos uma planilha para 12 meses com o que precisava ser feito, quanto custaria e quem seria o responsável pela ação. As metas eram reduzir os erros na manutenção dos pneus e treinar toda a equipe responsável pelos pneus", diz Barbato.

Dois equipamentos foram importantes para monitorar e aferir os índices da pressão dos pneus. O DAPM é um aparelho que pode inspecionar até 150 veículos, fornecendo leituras de profundidade dos sulcos; e o Air Audit, que é utilizado para medir, interpretar e corrigir a pressão dos pneus. Foram colocadas também tampinhas nos bicos de válvulas de todos os pneus e os "carecas" foram recapeados. Segundo Barbato, os resultados preliminares são animadores. "Com a mudança de cultura na empresa conseguimos reduzir de 59% no prejuízo potencial projetado e tivemos queda de 25% no valor do

folga. O problema eram os constantes furos. Em 1903, diante do grande sucesso, eles foram negociar seu produto na cidade americana de Detroit, onde acabava de ser montada a Ford, uma grande fábrica de automóveis. Em seguida, vieram pedidos de patentes de outros fabricantes: Pirelli, Firestone, Goodyear e muitas outras.

Uma curiosidade sobre a trajetória da indústria de pneus: quem fundou a Goodyear não foi Charles Goodyear, mas Frank A. Sciberling, que deu à sua empresa o nome Goodyear, em homenagem ao inventor do processo de vulcanização da borracha.

O pneu no Brasil – A produção brasileira de pneus recebeu impulso em 1934, quando foi implantado o Plano Geral de Viação Nacional. No entanto, a concretização desse plano aconteceu em 1936 com a instalação

da Companhia Brasileira de Artefatos de Borracha – mais conhecida como Pneus Brasil – no Rio de Janeiro, que em seu primeiro ano de vida fabricou mais de 29 mil pneus. Em 1939, seria inaugurada a primeira fábrica de pneus da Goodyear no Brasil. No ano seguinte viria a Firestone, e em 1941, a Pirelli, que já tinha aqui uma fábrica de fios elétricos.

Entre 1938 e 1941, outras grandes fabricantes do mundo passaram a produzir seus pneus no País, elevando a produção nacional para 441 mil unidades. No final dos anos 80, o Brasil já tinha produzido mais de 29 milhões de pneus. Em 2008, a indústria brasileira de pneus produziu o total de 61,5 milhões de unidades, avaliadas em R\$ 10,2 bilhões, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). As oito empresas filiadas à Associação Nacional da

Indústria de Pneumáticos (Anip) – entidade criada em 1960 – produziram 59,7 milhões de unidades, montante que representa 97% da produção total brasileira.

Tecnologia – Atualmente, existem no mercado pneus radiais e diagonais ou convencionais. Lançados na década de 40, os primeiros radiais só chegaram ao Brasil nos anos 70. No pneu radial, os cabos da carcaça estão dispostos em arcos perpendiculares ao plano de rodagem e orientados em direção ao centro do pneu. A estabilização do piso é obtida através de lonas de aço sobrepostas. Por ser uma carcaça única, não existe fricção entre lonas – apenas flexão – o que evita a elevação da temperatura interna do pneu. O diagonal ou convencional tem carcaça composta de lonas sobrepostas e cruzadas umas em relação às



Luizmar Nogueira: respeito ao meio ambiente é preocupação da Águia Branca

prejuízo potencial associado ao desgaste irregular”, afirma.

O pioneirismo da Águia Branca

– A Viação Águia Branca – empresa do Grupo Águia Branca – é uma das pioneiras no uso de softwares para gestão de pneus. Nos anos 80, a empresa instalou um sistema próprio, que foi substituído por soluções fornecidas pela Datasul (comprada pela Totvs). “Sempre tivemos a preocupação de medir o desempenho da frota para ter certeza que estávamos atingindo o nível máximo de eficiência e produtividade. Os pneus e os gastos com diesel representam uma grande parte dos custos de uma transportadora, por isso, demos atenção especial a

estes fatores”, informa Luizmar Nogueira Dias, gerente técnico da Viação Águia Branca.

Com uma frota total de 5,8 mil veículos (de carga e passageiros) e um quadro de 12,5 mil funcionários, o grupo atua em diversos segmentos, como transporte rodoviário e aéreo de passageiros, transporte de cargas, revenda de veículos, fretamento, locação e operações logísticas. No segmento de passageiros, a empresa possui 315 linhas regulares de ônibus. O volume de cargas transportadas por ano chega a 31 milhões de toneladas.

A escolha do pneu mais adequado às operações da empresa e com maior durabilidade também é baseada em dados concretos – todos os anos é realizada uma avaliação do desempenho dos pneus, para verificar se o produto alcançou as expectativas. Hoje, o Grupo Águia Branca utiliza pneus fornecidos pela Michelin e pela Bridgestone. O respeito ao meio ambiente é outra preocupação da empresa. “Também usamos pneus recapados. Os que não podem mais ser reformados são recolhidos por uma empresa especializada neste tipo de resíduo. A Michelin nos orientou quanto a isso, indicando uma empresa de confiança”, afirma

outras.

Ao contrário do que muita gente pensa, o pneu radial pode ou não ter câmara de ar. Os pneus Tube Type (TT) são aqueles com câmara de ar separada e os Tube Less (TL) são pneus dotados de revestimento de estanqueidade (sem câmara). No Brasil, os pneus com câmara ainda são bastante utilizados. Segundo a Anip, entidade criada em 1960, 43% dos ônibus e caminhões do mercado brasileiro têm entre 10 e 15 anos e usam pneus Tube Type. “Na Europa e Estados Unidos, prevalece o pneu sem câmara. Já no Brasil, em razão da idade mais avançada da frota, os modelos com câmara são bastante populares. Isto ocorre também

no restante da América Latina, Ásia e África”, afirma o diretor da unidade de negócios Caminhão e Agro da Pirelli, Flávio Bettini Júnior.

Os pneus utilizados no Brasil ainda têm outra peculiaridade. Para circular pelas estradas esburacadas e vias em condições bem distantes do ideal, os grandes fabricantes empregam tecnologia diferenciada para fornecer pneus mais robustos e resistentes que os comercializados nos países desenvolvidos. A Michelin, por exemplo, lançou em 2006, as “Tecnologias de Durabilidade Michelin” (MDT) que proporcionam ao consumidor um ganho de 35% na vida útil dos pneus sem câmara, devido ao reforço da car-



caça radial. As modificações incluem, principalmente, reforços em três áreas: na zona baixa do pneu, que é a parte ligada à roda e inclui o aro; nos flancos, que são as laterais do pneu; e na banda de rodagem, parte que fica em contato direto com o solo. Especificamente para o Brasil e América do Sul, foram criadas inovações nos cabos estanques e elásticos e na tela de estanqueidade - melhorias projetadas e desenvolvidas para as necessidades dos usuários e as condições das estradas do País.

Meio Ambiente – O crescimento da produção mundial de pneus acabou por criar um grande problema ambiental: a destinação inadequada dos pneus inservíveis traz prejuízos ao meio ambiente. A solução é coletar os pneus sem possibilidade de reformas e dar-lhes o tratamento adequado.





Águia Branca centralizou as unidades de manutenção para facilitar os controles e reduzir os custos

Luizmar Nogueira Dias.

A Viação Águia Branca tem uma política de controle de manutenções preventivas, consumo de diesel, borracharia, almoxarifado, limpeza. Para a gestão de pneus, a empresa criou um Centro de Controle de Pneus, onde as informações

sobre este item são encaminhadas e avaliadas. As informações sobre a frota podem ser acompanhadas em tempo real pelos técnicos da empresa, especialmente treinados para lidar com os diversos indicadores fornecidos pelo sistema.

A empresa também optou por centra-

lizar as unidades de manutenção da frota em São Paulo, Cariacica (ES) e Salvador. "Isto melhorou os resultados da empresa, pois facilita o controle das intervenções na frota", diz Nogueira Dias. As manutenções podem ser preventivas, corretivas ou preditivas (para motor e caixa de câmbio).

Uma das possibilidades é a reciclagem dos pneus que podem ser transformados em cobertura asfáltica, por exemplo. No Brasil, foram 32 milhões de unidades (160 mil toneladas) captadas e destinadas em 2008, de acordo com dados da Reciclanip, entidade criada pelos fabricantes para se responsabilizar pelo pós-consumo do produto. Para este ano a Reciclanip prevê coleta de 63 milhões de pneus (315 mil toneladas). O número corresponde a cerca de 63% dos pneus que equipam a atual frota nacional em circulação.



Reforma e recauchutagem – O Brasil tem conseguido relativo sucesso no desafio de lidar adequadamente com os pneus usados. O País é o

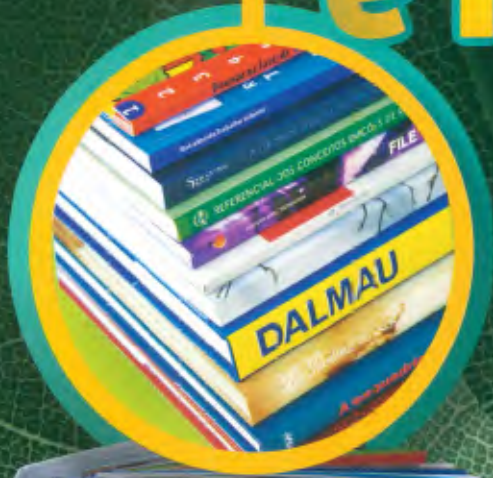
segundo maior mercado mundial de pneus reformados, perdendo apenas para os Estados Unidos. Os pneus podem ser recauchutados, remodelados ou recapados. No caso dos recauchutados, a banda de rodagem e os "ombros" (local entre o centro e a lateral) são substituídos. No processo de recapagem, apenas a banda de rodagem é substituída, mantendo as outras partes intactas. Nestes dois processos os dados originais dos produtos são mantidos. O procedimento mais complicado é quando o produto é remodelado – aí toda a parte emborrachada do pneu é trocada. Em casos assim, os dados originais desaparecem. Esses pneus podem ser encontrados em borracharias e lojas de rodas e pneus.

O Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro) estabeleceu, em julho de 2006, que todos os pneus reconicionados precisam ter uma etiqueta na lateral com as suas especificações, como capacidade de carga, limite de velocidade, dimensão e a identificação do tipo de estrutura e da carcaça.

Atualmente, o Brasil enfrenta uma polêmica na Organização Mundial de Comércio (OMC), pois quer proibir a importação de pneus reformados. Países com interesse em comercializar este tipo de produto no Brasil, obviamente estão tentando derrubar a decisão de governo brasileiro – principalmente os membros da União Européia e países asiáticos, como a China. Mais um capítulo controverso da história do pneu que ainda está longe de terminar.

M P F

a neoband é flex



gráfica
sinalização
display



VALORIZE SUA FROTA sinalização e mídia exterior

- Parque industrial de 9.000 m²
- Equipamentos de última geração
- Equipe de instalação própria
- Tratamento e fusão de imagens
- Impressão em alta-resolução
- Lona siderizada e vinil adesivo
- Solda eletrônica e recortes especiais
- Verniz de proteção UV



verdas@neoband.com.br | tel. [11] 2199 1256

Mandamentos para economizar diesel

Escolha correta do veículo, cumprir a manutenção em dia, promover treinamento contínuo dos motoristas e reconhecê-los com premiação, estão entre os pontos principais para cortar custos de combustíveis

Ariverson Feltrin



Dois transportadores, o paranaense Ouro Verde Transporte e Locação e o paulista Grupo Santa Cruz, que operam mais de 1,5 mil veículos e equipamentos, adotam rigorosa gestão de frotas voltada para a redução do consumo de óleo diesel, o bicho papão quando não domado.

Entre as receitas para poupar die-

sel, não faltam no repertório dos dois operadores ferramentas modernas de tecnologia de informação para monitorar e afinar os controles. Outro mandamento essencial para baixar consumo é promover treinamento contínuo de motoristas e manter política de premiação como reconhecimento de bom desempenho.

Nesse Anuário de Gestão de Frotas, editado há seis anos por **Transporte Moderno**, entrevistamos representantes das duas operadoras, o empresário que fundou a Ouro Verde, Celso Frare, e o diretor executivo da Santa Cruz, o economista Cláudio Nelson. Eles contam como suas empresas tratam o tema dos combustíveis.

Gestão de Frotas - *Quais as medidas efetivas e comprovadamente eficientes para economizar diesel tomadas pela Ouro Verde e Santa Cruz?*

Celso Frare - A Ouro Verde utiliza a tecnologia oferecida pelo sistema CTF, para controle total dos abastecimentos realizados pela frota. Com isso temos um controle efetivo de todos os abastecimentos dos nossos

veículos, certificando que o combustível cobrado está realmente entrando nos tanques. Através dos relatórios gerenciais, mapeamos todos os locais de abastecimentos e conseguimos determinar pontos estratégicos. Desenvolvemos a partir disso, verdadeiras parcerias com esses postos e obtivemos através de negociação direta um preço diferenciado, uma vez que

aumentamos consideravelmente o volume abastecido. Além da redução de preço gerada, a Ouro Verde conseguiu segurança e confiabilidade na qualidade do combustível, reduzindo a margem para qualquer tentativa de desvio.

Cláudio Nelson - O Grupo Santa Cruz de Transportes roteirizou (afериu quilometragem e tempo de percurso) de

todas as linhas municipais, intermunicipais e interestaduais que opera, além dos serviços de fretamento contínuo. A partir daí foram estabelecidas as metas de consumo de óleo diesel por quilômetro. Tais metas levam em consideração, dentre outros itens, (i) tipo de pavimento, (ii) tipo do veículo, (iii) e período do ano (temperatura mais quente ou mais fria), (iv) faixas de horário (pico, vale) do dia. É claro que existe o treinamento dos motoristas e, em especial, o monitoramento do seu desempenho.

Gestão de Frotas - Resultados dessas medidas – quanto trouxeram de economia?

Celso Frare - Com parte da política de melhoria contínua, a Ouro Verde está com novo projeto de diesel em desenvolvimento. Através dele, esperamos aumentar o volume de abastecimento interno. Hoje temos três postos internos (Curiúba, Rio de Janeiro e Dias D'Ávila, na Bahia) com volume de 350.000 litros mensais. Futuramente teremos mais dois (Cubatão e Marília, ambos em São Paulo). Pretendemos chegar a 500.000 litros mensais em volume de abastecimentos internos com frota própria. Para encontrar o fornecedor que atendesse essa nova demanda, visando qualidade com menor preço, a Ouro Verde fez um acordo com a BR Distribuidora.

Cláudio Nelson - Os resultados têm sido bastante interessantes. Sobre quanto economizamos, consideramos informação estratégica e preferimos não divulgar.

Gestão de Frotas - É possível racionalizar ainda mais o consumo. Ou seja, a empresa já fez tudo o que podia ou tem mais a fazer ?



“Para recompensar o motorista que atinge mais do que a média estimada, temos um programa em que o profissional recebe 30% daquilo que conseguir economizar”

Celso Frare

Celso Frare - Para racionalizar ainda mais o consumo do diesel, a Ouro Verde implantou o sistema KM&M de Gerenciamento de Frota. O módulo de combustível oferece diversas funcionalidades de acompanhamento e controle. Uma das funcionalidades que o sistema irá proporcionar é o acompanhamento em tempo real da média realizada pelo caminhão no momento do abastecimento, ponto a ponto. Através dela é possível acompanhar viagem a viagem a média realizada pelo caminhão e compará-la com a estimada, possibilitando tomar as ações necessárias no instante do abastecimento. As médias serão acompanhadas diariamente. As que se apresentarem abaixo do estipulado serão analisadas criticamente pelos

responsáveis no momento em que a informação constar na tela. Com isso iremos reduzir ainda mais o consumo de combustível, e qualquer problema mecânico ou desvio será apontado no ato do abastecimento.

Cláudio Nelson - Sempre é possível fazer algo mais. Neste momento, estamos testando cerca de 20 computadores de bordo, com módulo GPS, visando mais segurança, como monitoramento da velocidade em pontos definidos (curvas, pontes etc), velocidade na chuva (identificável quando o limpador do pára-brisa está ligado), e consumo de combustível, como funcionamento ocioso (motor ligado com o veículo parado), por exemplo.

Gestão de Frotas - Na decisão de compra da empresa a economia de diesel ganha qual peso na escolha ?

Celso Frare - Para tomada de decisão de compra de novos caminhões, o histórico de economia apresentada por marca e modelo possui

grande peso na escolha. No entanto, é preciso levar em consideração vários fatores, tais como tipo de operação, implemento, produto a ser transportado, topografia da região e possíveis condições adversas. Ao analisar todos os fatores que poderão influenciar de forma direta no desempenho do caminhão, juntamente com o histórico de média apresentada por marca e modelo, é possível fazer a escolha certa que irá oferecer melhor rendimento para a operação e apresentará menor custo.

Cláudio Nelson - Após analisarmos o veículo como um todo (peso x potência adequados ao perfil da linha e/ou serviço de fretamento onde irá rodar, valor de revenda etc.) optamos, sim, por aquele com melhor desempenho

em termos de consumo. Difícil dizer qual o 'peso' na escolha, mas sem dúvida é significativo.

Gestão de Frotas - A empresa já trocou de marcas influenciada pela redução de diesel ?

Celso Frare - Até o momento não.

Cláudio Nelson - Independentemente de marcas, buscamos os chassis que têm motor, câmbio e diferencial mais bem 'afinados' entre si para operar as linhas regulares e os serviços de fretamento. Até agora, não tivemos caso de troca de marcas, mas de troca de chassis dentro de uma mesma marca (exemplo: dentre os Mercedes-Benz, operação de O-500 M ou O-500 R em lugar de O-500 RS; dentre os Scania, operação de K-310 em lugar de K-340. Nota: onde cabem, o O-500 RS e o K-340 foram mantidos)

Gestão de Frotas - Quais os mandamentos para ter uma frota econômica?

Celso Frare - Os mandamentos da Ouro Verde para ter uma frota econômica são:

- 1º Escolha correta de marca e modelo de caminhões para atender a operação específica;
- 2º Fazer a manutenção dos caminhões sempre em dia;
- 3º Promover treinamento contínuo de motoristas e premiação como reconhecimento de bom desempenho. Tudo isso associado a um sistema de controle apurado e eficiente em tempo real, para proporcionar maior controle de consumo. Dessa forma é possível manter a frota rentável e econômica.

Cláudio Nelson - Utilizar veículos adequados às linhas e serviços de fretamento; cumprir todas as revisões preventivas recomendadas pelos fabricantes e, principalmente, treinar e acompanhar a evolução dos motoristas.

Gestão de Frotas - Como a empresa utiliza as ferramentas de TI para economizar diesel?

Celso Frare - Temos todas as in-



“Neste momento, estamos testando cerca de 20 computadores de bordo, com módulo GPS, visando mais segurança, como monitoramento da velocidade em pontos definidos, tais como curvas e pontes”

Cláudio Nelson

formações em tempo real e podemos tomar decisões antecipadas que impactam diretamente na economia e ganhos com óleo diesel. As ferramentas que utilizamos são fornecidas pelas empresas CTF e KM&M Engenharia.

Cláudio Nelson - As ferramentas de TI são utilizadas para facilitar a gestão individualizada dos motoristas, diariamente e de forma absolutamente transparente (por exemplo: nas portarias das garagens existe um painel com o consumo de combustível por motorista, dia por dia, dentro do mês).

Gestão de Frotas - Há premiação para motorista que opera com menor consumo?

Celso Frare - Para recompensar os motoristas que fazem mais do que atingir a média estimada, a Ouro Verde tem o *Programa de Olho na Média*. Através dele, os motoristas recebem em dinheiro 30% do valor que realizarem/economizarem acima da média estimada. O objetivo desse programa é incentivar os motoristas a superar a média estimada, consequentemente gerando maior ganho com a redução de consumo para Ouro Verde.

Cláudio Nelson - Na Santa Cruz existe o *Programa de Participação nos Resultados (PPR)*, apurado anualmente. Um dos indicadores é o cumprimento/superação da meta de consumo quilômetro por litro de óleo diesel dos motoristas locados em cada garagem e na empresa como um todo.

Gestão de Frotas - Perfil das empresas, frota, empregados, diesel consumido, quilometragem rodada etc.

Celso Frare - A Ouro Verde tem 1.600 colaboradores, 37 filiais de apoio no País e filial em Buenos Aires, responsável pelas operações no Chile, Uruguai e Paraguai. Entre frota própria e de agregados, temos 470 cavalos mecânicos e 672 implementos. A rotação mensal chega a 5.640.000 km com 2.470.000 litros de óleo diesel.

Cláudio Nelson - O Grupo Santa Cruz de Transportes, que é formado pela Viação Santa Cruz, Expresso Cristália e Viação Nasser, fechou 2008 com receita bruta de R\$ 158,9 milhões, 1.660 empregados, 413 ônibus e 49,6 milhões de quilômetros rodados.



O PALCO DAS GRANDES PREMIAÇÕES JÁ ESTÁ MONTADO

Dia 23 de Novembro de 2009



Hotel Unique
Av. Brig. Luis Antônio, 4.700
São Paulo | SP

Maiores & Melhores | Edição 2009 DO TRANSPORTE E LOGÍSTICA

Consagrada como uma das mais importantes premiações do setor, **Maiores & Melhores do Transporte & Logística** ganha em 2009 uma nova dimensão ao reunir, em um só local, representantes de todos os modais de transporte, indústrias e empresas ligadas ao comércio exterior.

Respalda da pelas principais publicações da OTM Editora, Transporte Moderno, Technibus e Global - revista especializada em logística e comércio exterior, **Maiores & Melhores do Transporte & Logística**, irá incluir nas premiações de 2009, as modalidades de Agenciamento Marítimo, Armadores e Terminais Portuários.

Segmentos premiados:

Aéreo de Carga, Aéreo de Passageiros, Ferroviário de Carga, Ferroviário de Passageiros, Marítimo e Fluvial, Rodoviário de Carga, Operadores Logísticos, Rodoviário de Passageiros, Fretamento e Turismo, Metropolitano de Passageiros, Prestadores de Serviços e Indústria

Associe sua marca ao evento "Maiores & Melhores" e garanta visibilidade e retorno institucional para seus produtos e serviços.

Mais informações : 11 5096-8104 - marcelofontana@otmeditora.com.br

Patrocínio:

Patrocínio Premium:



Mercedes-Benz



REALIZAÇÃO:



Diesel mais limpo atinge novas regiões



Combustível conhecido como S-50 chega a Porto Alegre, Belo Horizonte e Salvador a partir de janeiro

Sonia Moraes

A partir de janeiro de 2010 a Petrobras começa a fornecer diesel S-50 para Porto Alegre (RS), Belo Horizonte (MG) e Salvador (BA). Já a substituição de todo o diesel S-50 para o S-50 para as frotas cativas de ônibus urbanos das demais regiões metropolitanas dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro ocorrerá a partir de janeiro de 2011, informou Sérgio Fontes, da área de Abastecimento e Marketing da Petrobrás, durante o 3º Seminário Nacional de Gestão de Frotas realizado em São Paulo.

Em 2012, quando a legislação Euro 5 entrar em vigor no País será

Petrobras: investimento de US\$ 7,2 bilhões para ter diesel na especificação S-10 até 2013



Fontes: o diesel não é o único vilão na 'novela' de poluentes

disponibilizado o diesel S-50. "Só a partir de 2013 todo o diesel vendido no País terá 10 ppm de enxofre com a nova tecnologia determinada pelo Proconve P7", afirmou Fontes.

O gerente da Petrobras informou que até 2013 serão investidos US\$ 7,2 bilhões em uma unidade de tratamento que incluirá o fornecimento do diesel S-10 em todo o território nacional. "A Petrobras já vem se preparando há tempo para produzir o diesel mais limpo. Até setembro de 2009 foram aplicados R\$ 891 milhões para a produção do diesel S-50", disse Fontes.

A Petrobras, que até então teve que importar diesel com 50 ppm



de enxofre para atender a demanda do mercado, começou no dia 1º de janeiro de 2009 a fornecer die-

sel S-50 para as frotas cativas de ônibus nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. Em maio, foi a vez das regiões metropolitanas de Fortaleza (CE), Recife (PE) e Belém (PA), sendo que nestes três casos todos os veículos a diesel e não somente os ônibus são abastecidos com o novo combustível. Em agosto deste ano começou a distribuir em Curitiba. O fornecimento, segundo Fontes, faz parte de um acordo firmado em 30 de outubro de 2008 no âmbito do Ministério Público Federal.

Segundo Fontes, o diesel não é o único vilão na 'novela' de poluentes. "É mais um coadjuvante, porque para reduzir os níveis de emissões é necessário uma combinação de vários fatores, como o diesel limpo, a renovação da frota de caminhões, o avanço na tecnologia dos motores e a manutenção preventiva dos veículos".

Economize combustível com controle e segurança no abastecimento

GTA Gestão
Total do
Abastecimento

- ➔ Controle os abastecimentos de sua frota com total segurança;
- ➔ Única tecnologia do mercado com acoplamento físico;
- ➔ Solução totalmente sem fio;
- ➔ Garantia total do destino do seu combustível.

AGENDE UMA VISITA

nuntec@nuntec.com.br +55 | 48 | 3631.9545
www.nuntec.com.br +55 | 48 | 9919.9341

nuntec
soluções em abastecimento

INFORME O
CÓDIGO

NUTM

E GANHE UMA
CONDIÇÃO
ESPECIAL.

TOTAL SEGURANÇA

Assistência em
todo o Brasil



Novos softwares afinam controles

Zatix e Totvs que têm investido em novas soluções tecnológicas para gestão de frotas, telemetria e telediagnóstico

Márcia Pinna Raspanti

A Zatix (detentora das marcas Graber e Omnilink) apresenta soluções tecnológicas de terceira geração, ou seja, sistemas que permitem o controle dos veículos (parte mecâ-

nica e operacional) e da forma de condução deste veículo. Quer dizer: as transportadoras podem acompanhar o desempenho dos motoristas. "O mercado brasileiro tem muita

tecnologia, em alguns casos até demais. Em outras palavras, as empresas querem melhorar seus resultados e sabem que a tecnologia pode ajudá-las, mas, apenas não sabem



José Alexandre Torga: “Não basta ter os dados da telemetria em mãos; é preciso saber utilizá-los”

como fazer isto de maneira concreta”, afirma José Alexandre Torga, gerente de Produtos da Zatix.

O especialista acredita que não basta ter os dados fornecidos pelos sistemas de telemetria em mãos, mas, é preciso que os clientes saibam utilizá-los de maneira adequada. “Com os indicadores corretos, temos informações suficientes para construir uma política de gerenciamento da empresa”, diz Torga.

O Telediagnóstico é uma ferramenta revolucionária para o setor de transportes, na opinião de Torga. Com o aumento da tecnologia embarcada, é possível criar um programa de gerenciamento e de manutenção individualizado para determinado tipo de veículo. “Assim, aumentamos a disponibilidade da frota, já que o sistema avisa quando o veículo vai quebrar. É um nível de controle que nunca tivemos antes”, afirma Torga.

A parceria entre a Zatix e a Volkswagen Caminhões, a VolksNet, já dura quatro anos e se estendeu a

cerca de sete mil veículos. O sistema lê as informações na barra eletrônica; faz o rastreamento do veículo, o que aumenta a segurança da frota e permite maior planejamento logístico; checa como o caminhão é conduzido e qual o impacto das decisões do motorista no veículo; e ainda possui programa de manutenção individualizada (telediagnóstico).

A empresa também lança no mercado brasileiro um novo bloqueador inteligente que impede a ação de equipamentos para confundir os sistemas de rastreamento. “Os assaltantes costumam utilizar um aparelho que impede o rastreador de avisar a central sobre o roubo. O nosso produto vai evitar que isto ocorra, trazendo mais segurança às transportadoras”, explica Torga.

Soluções Totvs – A Totvs também oferece um amplo leque de sistemas de gerenciamento de frota e telemetria. As soluções da Série Transporte foram desenvolvidas para administrar, controlar e gerenciar os custos

operacionais da frota, de acordo com os conceitos de mercado, possibilitando maior disponibilidade da frota e melhores resultados. Com o software da Totvs, o transportador poderá acompanhar em detalhes todas as informações ligadas a abastecimento e lubrificação, manutenção mecânica, pneus, componentes, controle de documentos e análise de óleo.

Com base nestes dados, as transportadoras podem analisar os resultados e melhorar os níveis de produtividade e economia. “Identificando os pontos fortes e fracos da empresa, fica mais fácil a tomada de decisão. É possível fixar metas realistas e fazer o acompanhamento destes itens. Os gastos com pneus e combustíveis, por exemplo, que são os mais importantes para as transportadoras, podem ser reduzidos com a ajuda da solução tecnológica”, explica Márcio Willwock, da Gestão de Produto-Manutenção Totvs.

Business Intelligence (BI) é outro produto Totvs que pode ser utilizado pelas transportadoras. O sistema permite buscar, analisar e integrar dados de diferentes áreas e fontes de informação. Segundo Willwock, esta ferramenta possibilita maior rapidez no acesso às informações, automatização de processos de *reporting*, descentralização do acesso e contribui com uma visão mais profunda do consumidor e seus hábitos. “Com o BI é possível filtrar qualquer informação e fazer comparações entre períodos diferentes, por exemplo”, diz.

Outro destaque da empresa é o Sistema Datasul de Monitoramento de Frota. Voltado para grandes e médias empresas, permite o controle da contabilidade, estoque, compras e manutenção da frota. “A empresa pode criar seus próprios filtros, fórmulas e parametrizações, enfim, pode fazer suas consultas de acordo com seus critérios específicos”, resume Willwock.



Marcio Willwock: informações identificam pontos fortes e fracos e facilitam as tomadas de decisões

Iveco lança novo Fleet Management

A montadora apresentou no 3º Seminário Nacional de Gestão de Frotas nova solução tecnológica para caminhões que vai entrar no mercado brasileiro em janeiro de 2010

Márcia Pinna Raspanti

A Iveco lança no mercado brasileiro um novo sistema de telemetria e gestão de frotas, o Fleet Management, que tem por objetivo reduzir os custos com combustível e manutenção, além de estimular o aumento da produtividade entre os motoristas. O produto estará no mercado a partir de janeiro do ano que vem.

A proposta é que todos os modelos de caminhões pesados da Iveco tenham o software como opção de fábrica – o produto, porém, não será compatível com os veículos mais antigos produzidos pela montadora. O preço da novidade ainda não está definido, mas, não deverá passar de R\$ 3 mil (pode haver variações de acordo com o modelo do caminhão).

O maior diferencial do novo sistema é que ele será aberto para os quatro principais provedores do País e os indicadores serão enviados diretamente da linha CAN. Luciano Cafure, gerente da Plataforma de Veículos Médios e Pesados da Iveco, afirma que a nova solução tecnológica será muito útil para os frotistas, desde os menores até as empresas com frotas extensas. “As informações vêm diretamente da linha CAN do motor, o que nenhum fabricante ainda disponibilizou porque este tipo de dado é considerado estratégico pelas montadoras. A Iveco já percebeu que a tendência de mercado é esta e estamos saindo



na frente”, diz.

O sistema pode ser aplicado nas frotas menores sem a interferência do provedor, via antena de celular.

“O software é de fácil aplicação. Basta um cabo USB para que o frotista consiga descarregar as informações armazenadas pelo sistema. Já quem



Luciano Cafure: software sob medida evita retrabalhos

possui mais veículos, pode continuar a receber os dados por meio do provedor. Como trabalhamos com os maiores provedores, que respondem por 80% do mercado brasileiro, a empresa poderá manter os serviços do provedor que já utiliza”, acredita Cafure.

Vantagens e limitações- A segurança não é o foco principal do novo sistema, mas o software oferece vários recursos ligados a este tema, como bloqueio do veículo, por exemplo. “Para utilizar os dispositivos de segurança, porém, será necessário que o frotista

tenha um serviço de provedor”, explica o executivo. O produto também não poderá ser instalado em veículos produzidos anteriormente, porque o software foi criado para se adaptar ao novo sistema elétrico dos caminhões Iveco. “Foi desenvolvido um novo sistema elétrico para os caminhões, que pudesse agregar a nova solução tecnológica. Os modelos antigos ainda não possuem este sistema”, explica Cafure.

Outra vantagem importante do Novo Fleet Management, segundo Cafure, é que não haverá necessidade de

“mexer” no caminhão para instalar o equipamento. “Isto vai reduzir o retrabalho. Atualmente, sabemos que o veículo precisa ser totalmente cortado e alterado para receber um software de telemetria e segurança. Com um sistema adequado, os riscos de avarias ou eventuais problemas somem”.

O novo sistema fornece três tipos de informação: dados de viagem, mecânica do caminhão e performance do motorista. Assim, o gestor da frota poderá avaliar indicadores, como consumo de combustível; tempo de rotação excessiva; excesso de velocidade com e sem chuva; tempo de condução econômica; uso de “banguela”; frenagens bruscas; tempo com freio motor ligado; além de super aquecimento e sobre giro do motor e pressão do óleo. Segundo Cafure, o sistema é de fácil entendimento para o gestor e para o próprio caminhoneiro. Com base nos indicadores escolhidos, o frotista pode planejar as ações voltadas para a gestão da frota, incluindo a criação de metas de consumo realistas, treinamentos, avaliação dos motoristas e manutenção dos veículos.

Exigência do mercado - A Iveco decidiu desenvolver o novo sistema por causa da grande demanda por parte dos clientes, que estão preocupados, principalmente, com a redução de gastos. “Sabemos que 40% dos gastos operacionais vêm do combustível e os nossos clientes buscam uma forma rigorosa de controlar estas despesas”, afirma o executivo da Iveco. A telemetria já se tornou parte integrante do mercado brasileiro de transportes de carga – e também de passageiros – que sofre com os constantes roubos e os acidentes nas estradas.

O controle de informações sobre a frota e sobre os motoristas é uma ferramenta importante para aumentar os lucros das empresas do setor. “Com estes sistemas podemos limitar a velocidade do veículo, verificar se o motorista está cumprindo as metas de consumo e manutenção e ainda conseguir um maior controle sobre o transporte de produtos perigosos”, diz Cafure. Algumas empresas adotam o procedimento de demitir o motorista que cometer três infrações graves durante as viagens, pois ficou bem mais simples controlar a atuação destes profissionais com o uso da telemetria.

O Novo Fleet Management da Iveco

Tendência da Telemetria:

- Portabilidade, sistema aberto.
- Máximo de Informação de telemetria do caminhão disponíveis na linha CAN
- Reduzir os retrabalhos no caminhão.
- Informação mais precisa e segura
- Item de série em todos os caminhões
- Informações on-line

Montadoras inovam para fidelizar clientes

Rede bem estruturada, peças com qualidade e preço competitivo são os principais argumentos para atrair os frotistas

Sonia Moraes



Mercedes-Benz reforça estratégia de oferecer contrato de manutenção que cobre cinco anos

Com a disputa cada vez mais acirrada do mercado brasileiro de caminhões, as montadoras buscam formas para manter a fidelização da marca no setor de pós-venda. “Os usuários de caminhões estão cada vez mais exigentes, por isso, temos sempre que reinventar”, diz Ari de Carvalho, diretor de pós-venda da Mercedes-Benz. “Além de uma rede bem estruturada, é preciso ter peças com qualidade e preço competitivo”.

Para garantir o retorno dos seus clientes, a Mercedes-Benz tem focado sua estratégia na manutenção preventiva. É um serviço que a montadora oferece no momento da compra do veículo por meio de um contrato válido por cinco anos.

“Mas para oferecer peças de maior giro com preços mais acessíveis a empresa tem trabalhado fortemente junto aos seus fornecedores”, afirma Carvalho. Segundo o diretor da Mercedes, com esta iniciativa a empresa conseguiu reduzir o preço dos seus produtos. “Desde 2005 quase a metade do portfólio de produtos estão com preços mais atrativos”.

No seu Centro de Distribuição, que está instalado em Campinas, no interior de São Paulo, a Mercedes mantém 120 mil itens de peças cadastradas para atender o serviço de pós-venda. Deste total, 50 mil unidades estão armazenadas no estoque para atender a demanda diária das suas 210 concessionárias que

estão espalhadas em todo o País. “Temos peças para veículos de até 15 anos, mas se houver demanda é possível atender os veículos mais antigos com até 50 anos de uso”, afirma Carvalho.

Na unidade de Campinas a Mercedes mantém uma unidade que faz a remanufatura de motores, câmbios e embreagens. “Estas peças são vendidas nas redes autorizadas por um preço menor que as novas, com garantia de um ano”, afirma o diretor de pós-venda.

Dentro do programa de oferecer produtos com preço baixo a Mercedes está sempre criando campanhas para suas concessionárias. “Esse é um trabalho rotineiro. A empre-

sa faz o realinhamento dos preços e oferece 150 itens de peças para caminhões e ônibus com 50% de desconto”, comenta Carvalho. “Com essa atuação conseguimos de 2006 a 2008 aumentar em 50% a participação de peças de reposição no departamento de pós-venda”.

O gerente de pós-venda da Mercedes-Benz, Ronaldo Fontolan, ressalta a importância da manutenção preventiva para diminuir o índice de acidentes nas estradas e a emissão de poluentes. “Um motor com filtro saturado pode aumentar em até 15% as emissões de material particulado e a falta de regulagem nas válvulas aumenta em 225% a emissão de material particulado”, disse Fontolan.

Nas concessionárias de caminhões Ford a procura pelo serviço de pós-venda tem aumentado nos últimos quatro anos em razão da introdução da eletrônica embarcada nos veículos. Segundo Silvio Fedele, gerente de pós-venda da Ford Caminhões, para manter a fidelização dos seus clientes, a empresa tem investido no serviço personalizado e na qualidade do atendimento. “A maior preocupação da Ford atualmente não é somente com o retorno, mas com a satisfação do cliente. A empresa quer que o caminhoneiro encontre a peça na concessionária e que o preço seja competitivo”, afirma Fedele.

Mas a Ford também tem investido no conforto dos seus clientes. “A empresa reestruturou toda a rede para atender adequadamente todos os proprietários de caminhões da marca. Para isso, foi determinado pela companhia que todas as revendas tenham salas de espera adequadas, com sala de jogos, quarto para dormir e que também ofereçam refeição para os clientes”, explica o diretor de pós-venda da montadora.

Hoje a Ford tem 118 distribuidores exclusivos de caminhões no País e a meta é ampliar para 125 o número de lojas até o final deste ano. Segundo Fedele, as autorizadas trabalham atualmente com quase 15 mil itens de peças para reposição. “Após a negociação com os fornecedores conseguimos uma redução



Remanufatura de peças: um negócio que cresce

significativa nos preços das peças de reposição”, afirma o gerente de pós-venda.

Segundo Fedele, as peças remanufaturadas de motores, embreagens e transmissão são vendidas nas concessionárias com preços até 60% mais barato que o produto novo e têm a garantia do fabricante. “Nos Estados Unidos as peças remanufaturadas representam mais de 75% das vendas totais das concessionárias. Já no Brasil as vendas deste produto são menos de 5%”, conta o gerente.

Para Diogo Pupo Nogueira, gerente executivo de assistência técnica

da MAN Latin America, o departamento de pós-venda representa atualmente um dos fatores de diferenciação no mercado e um dos atributos da marca. “A empresa busca manter a satisfação dos seus clientes oferecendo preços competitivos e maior disponibilidade de peças de reposição.

Assim como a Mercedes, a MAN também oferece um atrativo a mais para os seus clientes na hora da venda, o Contrato de Manutenção Volkstotal. “Mas para crescer neste setor a empresa já tem em andamento uma campanha para esclarecer aos seus clientes sobre a importância do uso de peças originais para garantir a confiabilidade do seu caminhão”, afirma Nogueira.

Segundo Nogueira, para garantir rapidez no atendimento, a MAN mantém em seu estoque um volume adequado de peças de alto e de baixo giro na sua rede de concessionárias. A empresa também tem armazenado componentes para os veículos que não estão mais em produção. Ao todo são cerca de 28.000 itens de peças. “O padrão de atendimento é igual em todas as regiões do País”.

O principal objetivo do departamento de pós-venda da MAN, segundo Nogueira, é buscar a satisfação dos seus clientes e garantir a disponibilidade da operação dos caminhões com rapidez no serviço e custo competitivo.



SSB SELOS DE SEGURANÇA DO BRASIL
SUA LIGADA DE E. J. BROOKS COMPANY

**LACRES DE SEGURANÇA
PARA TODOS OS
MODAIS DE TRANSPORTE**

TRAVA HOOK UM PARA
CAMINHÕES E CONTAINERS



REUTILIZÁVEL



C-TPAT/ISO 17712



EROOKS

- ▶ INTERMODAL II
- ▶ MULT-LOK
- ▶ 1/8 POLEGADA
- ▶ PULL-GRIP

Rodovia Anel Rodoviário, Km 15, Nº 976 · Bairro Caiçara
Belo Horizonte · CEP 30750-585 · Minas Gerais · Brasil
Telefone: 31 3415.8660 · Fax: 31 3415.8788
vendas@ssbselos.com.br · www.ssbselos.com.br

Sonolência é um perigo nas estradas

Pesquisas internacionais mostram que 27% a 32% dos acidentes nas estradas ocorreram porque o motorista cochilou ao volante; e de 17% a 19%, porque o motorista dormiu

Márcia Pinna Raspanti



Em meio a tanta tecnologia e produtos especialmente desenvolvidos para melhorar o desempenho do setor de transportes, muita gente se esquece de um fator de vital importância para o bom funcionamento de qualquer empresa que transporta cargas ou passageiros: o motorista. Sem ele, nem o mais moderno veículo ou o melhor software para gestão de frotas vai surtir o efeito esperado. Os empresários brasileiros começam a entender a importância de garantir boas condições de trabalho para os motoristas – e, de maneira mais ampla, melhorias na qualidade de vida destes profissionais.

Neste contexto, o estudo do professor Marco Túlio Mello, especialista em Medicina e Biologia do Sono Livre da Unifesp (Universidade Fe-

deral de São Paulo), sobre a relação entre jornada de trabalho, fadiga e acidentes, é uma ferramenta importante para entender melhor as dificuldades que fazem parte da rotina destes profissionais nas estradas. “O ser humano é quem faz a tecnologia funcionar. Por isso, é importante conscientizar-se de que se o motorista estiver em boas condições físicas e mentais, seu desempenho será melhor e a viagem, mais segura. A qualidade do sono tem influência direta sobre o trabalho”, afirma Mello. Quem dorme mal tem distúrbios de memória e sofre com a baixa imunidade.

Em termos práticos: existe relação entre as noites de sono dos motoristas – ou o acúmulo de horas ao volante – e a produtividade das

empresas? Para espanto de muitos, pesquisas internacionais sobre o tema mostram que sim. De 27% a 32% dos acidentes nas estradas ocorreram porque o motorista cochilou ao volante; e de 17% a 19% porque o motorista dormiu. “Infelizmente, não temos este tipo de informação sobre o Brasil, pois, não se faz este tipo de estudos por aqui. Acredito que seria muito bom termos um centro de investigação dos acidentes para que pudessem ser tomadas medidas efetivas”, diz o professor. No Brasil, 15% da mão-de-obra trabalha à noite ou por turnos.

Outro cuidado importante, que pode ser tomado por qualquer departamento de Recursos Humanos, é observar se o motorista se adapta melhor ao trabalho matutino ou



“Seria muito bom termos um centro de investigação dos acidentes para que fosse possível a tomada de medidas efetivas”

Marco Túlio Mello

vespertino. “Existem dois tipos de pessoas: aquelas que têm melhor rendimento entre 6 h da manhã e 21h, e aqueles que se sentem mais dispostos entre 11h da manhã e 2h da madrugada. Um simples ajuste na grade de horários da empresa pode trazer muito mais produtividade e disposição aos motoristas”,

afirma o especialista. Segundo Mello, nada mais contraproducente – e até arriscado, no caso de quem viaja por estradas perigosas – que “forçar” o trabalhador a se adaptar a um turno inadequado. “A pessoa vai viver com sono e cansada”.

Segundo o especialista, nos horários em que nosso organismo

está mais predisposto ao sono, a temperatura corporal cai e temos a sensação de fadiga. “Os grandes acidentes acontecem nas horas em que a temperatura corporal está mais baixa. O acidente nuclear de Chernobyl (Ucrânia, 1986) é um dos inúmeros exemplos. Os pilotos de avião erram 50% mais à noite ou após o



O CARTÃO QUE VALE TUDO.

Conheça o Sistema Integrado de Auto Gestão **SIAG**

Ferramenta modular que propicia o gerenciamento de frotas via internet em tempo real.



Desenvolvida por meio dos sistemas VALECARD, a ferramenta é totalmente flexível ao perfil da frota, garantindo informações precisas e maior controle aos gestores.

Surpreenda-se com a **redução de custos** da sua frota.
Economia comprovada!



 Agende uma visita

www.valecard.com.br



C&A no combate à prostituição infantil

Empresa participa ativamente do programa *Na Mão Certa* por meio de treinamento de seus funcionários e exige que as transportadoras parceiras também tomem parte nesta iniciativa

A C&A Modas, por meio do Instituto C&A, é uma das empresas que assinou o Pacto Empresarial do programa “Na Mão Certa” – iniciativa do Childhood Brasil. Desde junho de 2007, a empresa tem participado ativamente do projeto, tentando mobilizar seus parceiros transportadores no combate mais efetivo à exploração sexual de crianças e adolescentes nas rodovias brasileiras. O programa “Na Mão Certa” é uma das ações de responsabilidade social da C&A, que foi a primeira empresa do setor de varejo de moda a aderir a esta ação, segundo informa-

ções da assessoria de imprensa.

Desde que aderiu ao programa “Na Mão Certa”, a C&A capacitou 242 trabalhadores, por meio de workshops.



Estes eventos reúnem profissionais capacitados para transmitir aos funcionários e motoristas informações sobre o combate à exploração sexual e conscientizá-los do seu papel no combate a este crime nas estradas brasileiras. Todos receberam um botton com a inscrição “Diga Não à Exploração Sexual Infantil”, adesivos para serem colados nos caminhões, além de material didático com informações sobre como denunciar esta prática criminosa.

A C&A convidou as empresas de transporte que lhe prestam serviços para participarem do programa. Os contratos da C&A com as transportadoras passaram a ter como cláusula a adesão ao programa “Na Mão Certa”. Também foram criados e distribuídos os guias “Na Mão Certa”, com informações relevantes sobre a exploração sexual infantil e os temas relacionados à causa e às formas de combate. Já foram distribuídos oito volumes dos guias.

almoço”. O professor também lembra que as pessoas que roncam têm mais chances de ter problemas cardiovasculares. “Cerca de 40% dos homens sofrem de apneia do sono e 15% das mulheres, de insônia. O motorista que tiver distúrbios do sono pode ser facilmente tratado e voltar ao trabalho normalmente. Ninguém precisa perder o emprego só porque tem apneia, por exemplo, basta fazer o tratamento. Isto é cuidar da saúde e da segurança dos funcionários”. Mello destaca que o exame do sono não é obrigatório no Brasil e que os motoristas que o fizerem e tiverem problemas detectados não terão a habilitação suspensa. “Apenas em alguns casos, poderá haver restrições ao trabalho do motorista, mas, somente durante o tratamento”.

Campanha educativa - Um tema espinhoso e delicado costuma ser associado à imagem dos motoristas brasileiros, principalmente, aqueles que transportam cargas pelas longas e distantes rodovias: a prostituição infantil. Triste realidade, que todos sabemos e, quase sempre, fin-

gimos desconhecer. Para enfrentar com seriedade e de maneira direta o problema, a Childhood Brasil (braço brasileiro da World Childhood Foundation) implementou o programa “Na Mão Certa”. Um dos principais focos do programa é atingir aqueles que têm contato direto com a exploração sexual de crianças no seu cotidiano, em viagens de trabalho.

Para que os motoristas se conscientizem da sua responsabilidade em relação à prostituição infantil, são realizadas campanhas educativas que envolvem estes profissionais no combate ao problema. Ao invés de clientes potenciais da exploração infantil, o programa “Na Mão Certa” quer transformá-los em agentes de proteção e co-responsáveis pela eliminação desta prática criminosa. A entidade desenvolve um projeto de Educação Continuada direcionado aos caminhoneiros que compreendem uma coleção educativa de guias que abordam esta e outras questões relacionadas com a valorização da cidadania dos caminhoneiros.

Outra estratégia poderosa é o Pacto Empresarial, em parceria com o Instituto Ethos de Empresas e Res-

ponsabilidade Social, em que as empresas participantes – hoje são mais de 600 – assumem publicamente o compromisso de promover ações que ajudem a combater a prostituição de crianças e adolescentes nas rodovias brasileiras. Dentre as participantes, estão montadoras como Scania e Volvo; transportadoras, Luft, Expresso Araçatuba, Tegma e Julio Simões; além de empresas dos mais variados setores, como C&A, Sadia, Ultrazag, entre outras.

Os empresários também precisam se conscientizar que têm papel importante neste cenário. Exploração sexual de menores é crime pela legislação brasileira e o empregador também pode sofrer as consequências dos atos de seus funcionários, diretos ou terceirizados. “A responsabilidade criminal é de quem comete o crime (e dos diretamente envolvidos), só esta pessoa será presa e punida. Pode ocorrer, contudo, que o jurídico considere que o transportador ou outra empresa tenha responsabilidade civil. Neste caso, pode haver pagamento de indenização”, explica o assessor jurídico da NTC & Logística, Marcos Aurélio Ribeiro.

FERRAMENTAS PARA GESTÃO DE NEGÓCIOS.

A Editora OTM oferece três grandes oportunidades para todos profissionais da área de transporte. Os cursos, **Cálculo de Custos Operacionais para Frotas de Veículos**, **Logística na Manutenção de Frotas de Veículos** e **Planejamento na Formação de Frotas de Veículos** são ferramentas indispensáveis para empresários, gerentes e outros profissionais envolvidos na gestão, operação e manutenção de frotas que buscam aumentar sua competitividade e lucros de suas empresas.

09 de Dezembro de 2009

CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS PARA FROTAS DE VEÍCULOS

Este curso irá preparar e capacitar os participantes para que possam calcular e administrar de forma eficaz os custos operacionais, buscando aumentar a competitividade e os lucros da empresa.

Programa

1. Custos Operacionais de Veículos
 - 1.1 - Classificação dos custos
 - 1.2 - Método de cálculo para custos fixos
 - 1.3 - Método de cálculo para custos variáveis
 - 1.4 - Administração dos custos operacionais
 - 1.5 - Fatores que influenciam na variação dos custos
 - 1.6 - Planilhas de cálculo de custos operacionais de veículos
 - 1.7 - Sistemas de controle, relatórios gerenciais
2. - Apresentação de software para cálculo de custos operacionais.

Nota: Os participantes deverão trazer calculadora para execução de exercícios.

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

10 de Dezembro de 2009

LOGÍSTICA NA MANUTENÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

1. - **Manutenção de frota de veículos**
 - 1.1 - Definição de manutenção e objetivos de um plano de manutenção
 - 1.2 - Sistema de manutenção
 - 1.2.1 - Manutenção de operação
 - 1.2.2 - Manutenção preventiva, corretiva, reforma geral
 - 1.3 - Diretrizes de um plano de manutenção
2. - **Oficinas de manutenção**
 - 2.1 - Manutenção terceirizada
 - 2.2 - Manutenção própria - aspectos relevantes
 - 2.3 - Análise comparativa entre alternativas
3. - **Balanceamento econômico do sistema de manutenção**
4. - **Custos de oficinas de manutenção**
5. - **Dimensionamento de pessoal operacional de oficina.**

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

11 de Dezembro de 2009

PLANEJAMENTO NA FORMAÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

1. - **Planejamento de frota**
 - 1.1 - Política de renovação de frota
 - 1.1.1 - Aspectos teóricos/conceituais de modelo
 - 1.1.2 - Aspectos metodológicos
 - 1.1.3 - Aspectos operacionais
 - 1.1.4 - Aplicação prática de modelo
2. - **Dimensionamento de frota**
3. - **Adequação de frota**
4. - **Frota própria x frota contratada**

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 10h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

(estão inclusos nos valores das inscrições, o material didático, certificação, almoço, coffee breaks e estacionamento)

Para mais informações ligue: **11-5096-8104** ou pelo e-mail: sabrina@otmeditora.com.br

O Instrutor:



Eng. Piero Di Sora - Técnico em máquinas e motores pela Escola Técnica Federal de São Paulo; engenheiro industrial mecânico pela Pontifícia Universidade Católica; especialista em treinamento gerencial na área de Administração de Transporte; coordenador do Sub-Comitê de Transportes (por 5 anos) e do Comitê de Gestão Empresarial da Eletrobras, ex-superintendente de Transporte e Serviços da Eletropaulo. Experiência de mais de 25 anos na área de transporte; instrutor e consultor em nível nacional de empresas públicas, privadas de pequeno, médio e grande portes e multinacionais.

Público:

Empresários, gerentes, supervisores, encarregados e demais profissionais envolvidos com a gestão, operação e manutenção de frotas de veículos.

Local:



Travel Inn Ibirapuera
Av. Borges Lagoa, 1.209 - São Paulo - SP
Tel.: (11) 5080.8600

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104
sabrina@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

Ferramentas que ajudam a limpar o planeta

Ticket Car destaca possibilidade para que sistemas de gestão de frotas e telemetria possam ser utilizados para diminuir ações que prejudicam o meio ambiente

Márcia Pinna Raspanti

A Ticket Car, empresa especializada em sistemas de gestão de veículos, oferece aos clientes uma ferramenta que permite calcular a quantidade de gases emitida por veículos, chamada de Ticket Car Carbon Control. Com a nova solução, as empresas têm acesso a informações detalhadas sobre a emissão de CO² a partir do consumo de combustível de suas frotas. Além de fornecer indicadores e relatórios sobre as emissões, o software também permite o controle destes níveis e o planejamento de ações de neutralização.

O sistema do Ticket Car Carbon Control também oferece a possibilidade de obter dados de acordo com parâmetros distintos. Dessa forma, o gestor consegue saber, por exemplo, quantos quilos de CO² são emitidos por veículo, centro de custo, base operacional e até mesmo por funcionário. O objetivo da companhia é contribuir para o controle dos efeitos provocados pelos auto-

móveis ao meio ambiente. A metodologia usada pelo sistema é o GHG Protocol, ferramenta mais utilizada mundialmente para a realização de inventários de gases responsáveis pelo efeito estufa, de forma a entender, quantificar e gerenciar suas emissões. O GHG Protocol foi desenvolvido pelo World Resources Institute (WRI) em parceria com o World Business Council for Sustainable Development (WBSCD).

A preocupação da empresa com as questões ambientais é bem anterior ao lançamento do *Carbon Control*. Marcelo Nogueira Bueno, gerente de Negócios da Ticket Serviços, destaca que a quantidade de CO₂ emitido na atmosfera é o mais alto dos últimos 420 mil anos, as consequências são facilmente notadas nas últimas décadas no constante aumento das temperaturas. "Temos observado recentemente muitas catástrofes naturais, como incêndios florestais, mudanças de correntes marítimas e aumento da taxa de degelo conti-

mental", diz.

Bueno afirma que as empresas precisam estar conscientes dos problemas ambientais, pois, a tendência é que o mercado e o público consumidor rejeitem empresas social e ambientalmente inconsequentes. "Wal-Mart e Carrefour já começaram um processo de seleção de fornecedores ambientalmente responsáveis. Na Alemanha, o crescimento econômico não poderá atrapalhar as metas de sustentabilidade", afirma.

No Brasil, Bueno alerta para as campanhas publicitárias "vazias" que propagam uma política ambientalmente responsável por parte do anunciante, mas, que não corresponde à realidade. "Quando será que o Conar (Conselho Nacional de Autorregulamentação) vai adotar legislação sobre o *greenwashing* em embalagens de produtos? Será eticamente correto uma empresa investir "x" em um projeto socioambiental e investir até três vezes mais do que este valor para comunicar este fato?", questiona.

Medidas práticas - Bueno também ressalta a importância do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBE), uma iniciativa do Inmetro que permitiria ao consumidor comparar características de eficiência energética dos carros. "O programa foi apresentado em 2008 e tem características semelhantes do sistema de etiquetagem de eletrodomésticos. A implantação do programa é voluntária, cabendo ao fabricante declarar anualmente os dados de consumo dos veículos". No início de 2009 cinco fabricantes foram pioneiros no programa (Honda, Fiat, General Motors, Kia, Volkswagen), com 31 modelos em cinco categorias (subcompacto, compacto, médio, grande e carga).

O Banco Real, que utiliza o cartão Combustível da Ticket Car e outros produtos da empresa, calcula os dados de emissão de CO² de sua frota. "Comparamos os resultados mês a mês, assim podemos fazer a gestão da nossa frota, propondo metas e



Bueno: tendência é que o mercado e o público consumidor rejeitem empresas social e ambientalmente inconseqüentes

traçando planos para atingi-las", informa Antônio Ozi, diretor do Banco Real. O executivo afirma, porém, que não é possível calcular de forma adequada o valor das emissões das

empresas de valores que prestam serviço ao banco. O Banco Real também reduziu em 50% as viagens de avião para diminuir a quantidade de gases poluentes na atmosfera.

Por onde anda o seu lucro? A Marketbr sabe.

Para você ter controle absoluto e garantir melhores resultados a Marketbr comercializa produtos de real importância para a gestão de frota. A tecnologia dos **hubodômetros STEMCO** que auxiliam na programação das manutenções preventivas, aumentando significativamente a vida útil dos componentes, associada a confiabilidade do **sistema Lockdiesel** que evita o desvio de combustível são apenas alguns exemplos do que você vai encontrar aqui. Com a Marketbr você tem soluções que irão trazer de volta o lucro que há tempos andava solto por aí.

SISTEMA LOCKDIESEL

Composto por um bocal com sistema exclusivo que impede a retirada de combustível e uma capa para a parte superior do tanque.



HUBODÔMETROS
STEMCO
GARANTIDOS POR
4 ANOS OU
800.000 km!

**HUBODÔMETRO DIGITAL
STEMCO - DATATRAC**
Registrador de quilometragem para controle das manutenções preventivas, pneus e agregados.

Compre também o Hubodômetro ABBOTT. O melhor custo benefício na sua categoria.



HUBODÔMETRO MECÂNICO STEMCO
Robustez e confiabilidade na informação.

Reduza os custos da sua frota.
Ligue 11 2532 9859 | 2532 9860
acesse www.marketbr.com

market **br**



Composição *Romeu-e-Julietta*: uma maneira de promover maior produtividade à frota

É permitido inovar. Dá mais lucro!

Luis Cláudio Martão, da C&A Modas, ao participar do 3º Seminário de Gestão de Frotas, difundiu práticas operacionais e estratégicas que são aplicadas com sucesso na sua empresa

Márcia Pinna Raspanti

Em um cenário competitivo como o atual, o transporte de cargas adquiriu uma importância fundamental no planejamento estratégico das empresas brasileiras. As operações se tornam mais complicadas, os clientes mais exigentes e a pressão para reduzir custos é cada vez maior – o único caminho viável para sair desta situação difícil é encontrar novas formas inteligentes de gestão.

Segundo Luis Cláudio Martão, gerente Nacional de Transportes da C&A Modas, as empresas precisam buscar novas estratégias e práticas operacionais se quiserem atingir um alto nível de competência e competitividade. “A atividade de transporte é uma das principais peças dessa complexa engrenagem chamada *supply chain*”, resume.

Martão destaca que as transpor-

tadoras não têm poder de influir no mercado e se tornaram meras ‘tomadoras de preços’. “Hoje, o diferencial entre as empresas de transportes rodoviários de cargas é apenas preço. Há pouca inovação e o foco está nos custos. As transportadoras de carga atuam no mercado de concorrência perfeita, em que o preço é principal fator para a compra de produtos, por não existir

diferenças entre eles. Transporte virou *commodity*", acredita.

O setor também encontra outras dificuldades como a falta de regulamentação sobre tarifas mínimas a serem praticadas e falta de controle ou exigências para a entrada e saída do mercado de empresas e autônomos. "Nos últimos 15 anos, tem se observado maior oferta do que demanda por serviços, o que se reflete em fretes abaixo dos custos", afirma o executivo. Em meio a este cenário difícil, Martão fornece algumas pistas preciosas de como superar as dificuldades, com práticas que ele mesmo aplica na C&A.

Dimensionar a frota é o primeiro passo, na opinião do especialista em transportes, para quebrar o círculo vicioso que se instalou no setor: "Com margens baixas de lucro e fretes baixos, as empresas perseguem custos menores, não fazem nenhuma inovação e não se preocupam com a motivação de funcionários e motoristas", resume Martão. Antes de tudo, é preciso definir o melhor

tipo de caminhão para a carga que será transportada, qual o tamanho ideal da frota e até qual o melhor pneu a ser usado no trajeto. "Caminhão parado é prejuízo", lembra.

Veículos mais produtivos - A C&A, por exemplo, tem uma frota em que predominam os caminhões *Romeu-e-Julietta*, que são mais adequados ao transporte de cargas leves, como ocorre com a empresa que entrega roupas. O sistema *outbound* de baús intercambiáveis também foi adotado pela varejista, que tem 30 caminhões e 90 baús circulando 24 horas (geralmente, cada caminhão leva dois baús de oito metros).

"O caminhão deixa o baú em uma das lojas e está liberado para fazer outras entregas. Copiamos este modelo da Europa, onde é mais comum este tipo de operação. Isto permite uma grande economia na hora da compra da frota e uma maior produtividade por veículo", conta.

Os caminhões da C&A transportam mercadorias dos centros de

distribuição para fazer a descarga nas lojas. Com o sistema *outbound* de baús intercambiáveis, isto pode ser feito simultaneamente. "Assim, reduzimos as horas de veículos parados para carga e descarga, já que o veículo e o motorista não precisam ficar no local enquanto é feita a descarga ou o carregamento. Várias atividades podem ser realizadas simultaneamente", resume.

Oportunidades noturnas - Martão também acredita que as leis de restrição ao tráfego de caminhões durante o dia nas grandes cidades podem ser positivas ao transporte, desde que o transportador saiba como transformar o aparente obstáculo em oportunidade. "A entrega noturna é mais econômica, pois o equipamento sofre menos desgaste devido às condições bem melhores de trânsito. O tempo do percurso até o ponto de entrega é mais curto à noite, o que traz mais redução de custos", lembra.

A C&A faz entregas noturnas com eficiência, sem a necessidade de

APTA, sua melhor opção em caminhões, ônibus, assistência técnica e peças originais Volkswagen.



• Oficina volante • Guincho 24h • Contrato de manutenção • Entrega rápida de peças

www.aptacaminhoes.com.br



Litoral:
R. João Alves Ferreira, 79
Vila Margarida
São Vicente - SP
13-3465-2000

Grande SP:
Estr. Galvão Bueno, 6597
J. Represa - SBCampo
Saída 23 Imigrantes
sentido J. Represa
11-4359-9000

APTA
Caminhões e Ônibus



Martin-Brower adota gestão colaborativa

Mauro Vivaldini, diretor de operações da Martin-Brower, empresa que cuida de toda a operação logística do Mc Donald's, abordou o tema da terceirização na manutenção da frota de caminhões. "Neste tipo de serviço, aplicar os novos conceitos de gestão colaborativa da cadeia de suprimentos a empresa pode contribuir para melhorar o nível de serviço ao cliente".

Segundo Vivaldini, o conceito de gestão colaborativa enfatiza o trabalho conjunto e estabelece uma relação em todos os elos para se obter ganhos lá na frente. "Entre os cinco agentes existentes em uma cadeia de produção, uma parte pode ganhar mais e a outra menos, mas ninguém quer abandonar o negócio", destacou o diretor da Martin-Brower. Ele citou como exemplo os fornecedores que reclamam da parceria com as montadoras, mas não rescindem o contrato porque o cliente é muito



"A maioria das empresas só enxerga a relação na primeira camada da cadeia e nos fornecedores mais importantes"

Mauro Vivaldini

importante para o seu negócio. "Hoje as negociações precisam ser mais abertas, ter maior relação de confiança. A gestão colaborativa é um negócio que se pode perder ou ganhar. Têm muitas empresas que vendem muito e não ganham nada porque não têm gestão colaborativa", frisou Vivaldini.

"O ganhar de um pode não se refletir na mesma proporção para outro agente da cadeia, nem por isso a relação pode ser quebrada. A maioria das empresas só enxerga a relação

na primeira camada da cadeia e nos fornecedores mais importantes".

Segundo Vivaldini, é preciso saber ajustar os objetivos para repassar às demais empresas da cadeia, saber dividir os riscos e o bônus tem que estar atrelado ao resultado final. "É necessário também utilizar fórmulas e mecanismos claros e fáceis de entender".

S.M

manter funcionários nas lojas durante a noite para receber as mercadorias. "Ao deixar o centro de distribuição, o caminhão avisa a central que aciona a loja, abrindo uma doca (espaço para descarregar as cargas). De manhã, os funcionários abrem a doca e colocam a mercadoria na loja", explica. Outra vantagem das entregas noturnas, segundo o executivo, é aumentar a produtividade utilizando os equipamentos em tempo integral.

A logística compartilhada é um conceito que enfrenta muita resistência no Brasil. A ideia é integrar rotas com fluxos inversos para maior aproveitamento do veículo, gerando redução no valor de frete. "A logística compartilhada nada mais é do que buscar empresas que queiram e possam gerar sinergias, resultando em redução de custo e melhora no nível de serviço", afirma Martão, que defende a

proposta raramente adotada entre empresas brasileiras.

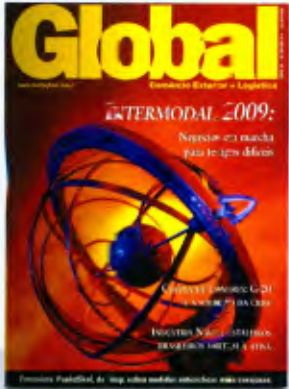
Tecnologia da informação - Martão ainda destacou a importância da tecnologia da informação no planejamento estratégico dos transportes de carga. "Quem não mede, não controla. Por isso, os indicadores de desempenho são importantes. Estas métricas quantitativas refletem a performance de uma organização e são fundamentais na realização de seus objetivos e estratégias. Não adianta, porém, ter muitos indicadores e não saber o que fazer com eles", diz. Para o executivo, o transporte rodoviário de cargas possui grande potencial de aumento de produtividade, se melhor empregarem os recursos de TI e de técnicas de otimização.

Os recursos humanos são mais um dos aspectos de que as empresas de transporte de cargas não podem se descuidar. "Algumas empresas não enxergam o absurdo que represen-

ta tratar mal os motoristas e, em seguida, colocar nas mãos destes profissionais os caminhões - bens que valem cerca de R\$ 300 mil. Incentivar o bom desempenho de cada funcionário e motivar os motoristas é muito importante e, sobretudo, produtivo", acredita.

Por fim, Martão faz algumas recomendações aos empresários do setor, com base na sua experiência na gestão da frota da C&A. "É preciso planejar a rede de distribuição e a frota, fazer uma programação de viagens, aumentar a produtividade dos carregamentos e analisar com cuidado as estatísticas operacionais. Precisamos nos conscientizar do potencial do setor de transportes de carga e, sobretudo, não ter medo de inovar. Caso você não faça algo novo, nada lhe garante que somente com a manutenção de sua performance a sua empresa continue tendo sucesso que teve até hoje", alerta.

SAIBA TUDO QUE ACONTECE NOS SETORES DE TRANSPORTES, LOGÍSTICA E COMÉRCIO EXTERIOR



ASSINE JÁ as publicações da



11-5096.8104

circulação@otmeditora.com.br

As melhores soluções em transportes estão aqui !

Sider:

- > Tota^l Sider
- > Lona Anti-Vandalismo
- > Teto Retrátil
- > Portas "Roll-up"
- > Easy Slider (e.rega urbana)



Comunicação Visual:

- > Adesivação
- > Pintura de Lona
- > Flash Graphics (lona sobre o baú)



Frigoríficos:

- > Sider Frigorífico
- > Divisórias Térmicas (separação de carga)
- > Revestimento isotérmico de Vans e Baús



A fusão dá sobrevida para os pequenos

Com serviço de gestão disponível 24 horas, a Ticket Car consegue uma redução média de 20% nos custos da frota

Márcia Pinna Raspanti

O setor de transporte deverá passar por uma recomposição. É o que prevê Eduardo Manuel dos Reis Lopes, coordenador do mercado rodoviário da Ticket Car, empresa do Grupo Accor, que oferece serviços para gestão de frotas. “As grandes empresas vão se fortalecer mais e as pequenas terão que buscar a fusão para continuar sobrevivendo no mercado brasileiro”, alerta Lopes.

Na opinião do coordenador da Ticket Car, os principais problemas que afetam a eficiência do transporte atualmente são a legislação e a fiscalização inadequada. “Temos ainda o desbalanceamento da matriz de transporte, o baixo preço do frete, a deficiência na infraestrutura, a insegurança nas rodovias e a falta de qualificação profissional”, observa o executivo.

Segundo Lopes, enquanto nos Estados Unidos 26% do transporte de mercadorias são por meio rodoviário, 38% ferroviário e 26% por dutoviário, no Brasil o modal rodoviário ainda tem maior peso na distribuição dos produtos, com 60% de participação e o ferroviário com 26%. “Com o mercado desregulado há mais concorrência desleal. Por isso, é preciso ter regulamentação específica para disciplinar o setor de transporte”, reivindica Lopes.

Para compensar o baixo preço do frete, o coordenador da Ticket Car, afirma que as empresas tentam usar a criatividade, reduzindo a manutenção do caminhão e aumentando a quantidade de carga transportada. “Mas não conseguem dri-

blar a precariedade das estradas, que têm somente 20% das rodovias com boa pavimentação, e acabam absorvendo o impacto nos custos com a manutenção dos veículos”,

afirma Lopes.

Com base no levantamento feito pela Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) o coordenador da Ticket Car afirmou que,

Novo sistema da Pamcary gerencia frete



Luis Felipe Salek, diretor de produtos e negócios da Pamcary, apresentou aos participantes o Pamcert, novo sistema de gerenciamento do processo de entrega controlado em tempo real. “Esta solução viabiliza a quitação do frete pago ao transportador autônomo, o controle de devoluções e o acompanhamento das entregas desde a coleta até a distribuição final”, explica Salek.

Segundo o diretor da Pamcary, atualmente 15% da frota de veículos tem controle por meio de GPS e mais de 50% das mercadorias são transportadas por caminhoneiros

autônomos. Salek destacou que hoje no Brasil são gastos por ano R\$ 10 bilhões com acidentes de caminhão e R\$ 1 bilhão com roubo de carga.

“O novo sistema criado pela empresa tem cinco níveis de segurança que garantem a entrega de mercadoria de forma confiável e segura”, afirmou. “Nosso sistema controla o pagamento do frete e a entrega da mercadoria *online* e acompanha toda a integração do veículo em tempo real para evitar que o caminhão retorne vazio ao seu destino”, afirmou Salek.

**Eduardo Lopes:
"Com o mercado
desregulado há mais
concorrência desleal"**

"por causa das más condições das rodovias o índice de acidentes com veículos que transportam carga no Brasil é até 70 vezes maior que nos Estados Unidos e na Europa. Os acidentes com caminhões acarretam um prejuízo de R\$ 9,7 bilhões por ano e o roubo de carga R\$ 980 milhões por ano".

Com 260 mil veículos e 4 mil clientes, a Ticket Car oferece soluções para o mercado rodoviário, colocando à disposição dos seus clientes serviços de manutenção e assistência 24 horas que garantem em média uma redução de 20% nos custos da frota. Lopes ressalta que as operações de transporte tendem a ficar cada vez mais complexas. "A margem de lucro que nas décadas



de 60, 70 e 80 tinham de 20% a 25% de representatividade para as empresas de transporte, caiu entre 10% a 15% na década de 90 e de 5% a 8% a partir de 2000. Além disso, temos uma frota de veículos

envelhecida, com 12 anos para as empresas cooperadas e 21 anos para os autônomos, e ainda falta motoristas qualificados para dirigir os novos caminhões", destacou o executivo da Ticket Car.

TAVAZANDO PELO LADRAO?

com
**CTF GESTÃO INTEGRADA DE COMBUSTÍVEL,
só se for o lucro.**

O sistema CTF GESTÃO INTEGRADA tem controle total do combustível desde a saída da refinaria até o seu consumo final.

Conheça algumas vantagens:

- elimina os desvios de rota e de combustível.
- acompanha online o desempenho da frota.
- garante a qualidade do combustível.
- moderniza a gestão da sua empresa, aumenta a segurança e reduz os custos contábeis e financeiros.

Conheça a tecnologia aplicada em diferentes programas para atender ao perfil de cada empresa.

CTF abastecimento - CTF embarcado
CTF mineradoras - CTF cadeados eletrônicos
CTF online - CTF controle de tanque
CTF ferrovias - CTF pesca
CTF governos - CTF usinas
CTF frete



CTF Technologies do Brasil Ltda.

Informe-se já! **(11) 4004 7770 • www.portalctf.com.br**

Aluguel de caminhão pode emplacar no País

Para reduzir a alta carga de impostos e os custos com manutenção de veículos, as empresas já começam a avaliar a vantagem da terceirização da frota

Sonia Moraes

A terceirização da frota pode ajudar as empresas de transporte a reduzir a carga de impostos e os custos com a manutenção dos seus veículos, assegura o presidente da Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (Abla), João Claudio Bourg. “Além de economizar com o licenciamento e com o seguro dos veículos, as empresas também não precisam se preocupar com a renovação da frota”, afirma Bourg. “Com a terceirização de veículos leves é possível obter uma economia de até 25%”, exemplifica.

Segundo o presidente da Abla, das 1.893 locadoras de automóveis que existem hoje no País, 60% trabalham com terceirização de frota. Deste total, 15% são de veículos leves e 5% devem girar os contratos com caminhões. “No Brasil não é muito comum uma empresa contratar um serviço de locação de caminhão por longo prazo. Este tipo de veículo tem maior participação nos contratos diários no País, ao contrário da Europa e dos Estados Unidos onde as empresas alugam caminhões por uma semana”, diz Bourg.



Bourg: “Com a terceirização de veículos leves é possível obter uma economia de até 25%”

Mas é um serviço que tende a crescer no País, segundo o presidente da Abla. “Existem hoje 320

mil veículos licenciados em nome das empresas locadoras e 6 milhões em nome de pessoas jurídicas. Isso quer dizer que o serviço de terceirização tem grande potencial de crescimento no País”.

Segundo Bourg, à medida que as empresas passarem a se concentrar mais no seu ramo de negócio constatarão que pagar pelo uso de um veículo é uma atitude mais inteligente do que pagar pela propriedade.



GERENCIAMENTO DE PNEUS GERENCIAMENTO DE PNEUS PARA FROTAS

em 16 horas de treinamento

19 e 20 de janeiro de 2010

A editora OTM estará realizando o curso GESTÃO DE PNEUS PARA FROTA DE VEÍCULOS, abordando a importância da administração de um produto que hoje representa o segundo maior custo de uma frota. O objetivo deste curso é preparar as pessoas envolvidas direta ou indiretamente em todos os processos de manutenção e operações de uma frota para que obtenham procedimentos corretos na sua administração.

CURSOS OTM, UMA AULA DE BONS NEGÓCIOS.

Eventos Corporativos

Para mais informações ligue:
11-5096-8104

ou pelo e-mail:
sabrina@otmeditora.com.br

O curso "Gerenciamento de Pneus" faz parte dos Eventos Corporativos. Para saber mais, ligue 11-5096-8104.

OS TÓPICOS ABORDADOS

- Informações Gerais sobre Pneus
- Legislação, Construção, Rodas, Geometria, Desgastes Anormais e Defeituosidade em carcaças.
- Montagem e Desmontagem Método e Cuidados na Reforma e no Conserto de Pneus.
- Escolha do melhor Pneu
- Escolha de Desenhos
- Controles e Custos
- Pressões Ideais
- Recomendação de utilização
- Repartição da Carga
- Fatores que afetam o Desgaste dos Pneus
- Controle x Gerenciamento de Pneus
- Meio Ambiente

A AGENDA

8h00 - 8h30	Credenciamento
10h00 - 10h15	Coffee Break
12h00 - 13h00	Almoço
15h30 - 15h45	Coffee Break
17h30	Encerramento

O LOCAL



Travel Inn Ibirapuera
Av. Borges Lagoa, 1.209
São Paulo - SP
Tel.: (11) 5080.8600

PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 550,00

Consulte-nos. Preços especiais para participantes de outros temas, e para empresas com mais de 1 (um) participante.

(estão inclusos no valor da inscrição, o material didático, certificação, almoços, coffee breaks e estacionamento)

O INSTRUCTOR



Leonardo Barbato - Administrador de Empresas, formado pela Faculdade de Administração Paulista de Ensino e Pesquisa - FAPEP; Pós Graduação em Gestão de Pessoas, pela Fundação Getúlio Vargas - FGV; Especialista em treinamento gerencial na área de transportes, com ênfase na gestão técnica de pneus, com mais de vinte anos de experiência; atua como Gerente de Treinamento para o Mercosul na Bandag do Brasil; Instrutor e Consultor em nível nacional de empresas públicas e privadas; Ministra cursos sobre gerenciamento de pneus para frotas desde 1985.

INFORMAÇÕES GERAIS

INCLUSOS:

Material Didático, coffee break, almoço, estacionamento e certificação ao término do curso.

FORMAS DE PAGAMENTO:

Depósito Bancário:
Banco Itaú - Agência 0772 Conta Corrente 54283-3.
Cartão de Crédito: Visa (Através do

número de seu cartão).

Cheque Nominal, no Local do evento.

Boleto Bancário:

Emissão de Recibo mediante a apresentação do pagamento, através do fax - (11) 5096.8104.

SUBSTITUIÇÃO:

O Titular da inscrição poderá indicar outro profissional de sua empresa para

substituí-lo, devendo informar por escrito.

O não comparecimento do inscrito, incorre na não devolução da taxa de inscrição.

Em caso de cancelamento, deverá ser informado até 72 horas antes do início do treinamento, caso contrário será cobrado 50% do valor da taxa de inscrição.

Marcelo Fontana Promoções Ltda.
Av. Vereador José Diniz, 3.300

Cj. 702 - Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo - SP

CNPJ. 04.128.227/0001-78
I.E. Isento - I.Municipal 21563
PABX (11) 5096.8104

e-mail:
sabrina@otmeditora.com.br

Comercialização e Organização:

Apoio:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104
sabrina@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

Congestionamentos emperram o Brasil

Em 50 anos a cidade de São Paulo acumula perdas estimadas em US\$ 1 trilhão provocadas pelo caótico trânsito

Marcia Pinna Raspanti

Os congestionamentos já se tornaram rotina nas capitais e nas grandes cidades brasileiras. Os prejuízos acarretados por este transtorno urbano são enormes, afetando a população e as empresas de transportes de cargas e de passageiros sem distinção. Paulo Resende, diretor da Fundação Dom Cabral, destaca os impactos negativos dos congestionamentos na economia e na saúde da população. “Além de todos os prejuízos já contabilizados, precisamos lembrar que a exposição cada vez maior aos congestionamentos traz um estresse às pessoas que não pode ser medido”, diz.

Resende apresenta suas conclusões com base nos dados de uma pesquisa sobre trânsito realizada pelo Núcleo de Infraestrutura e Logística da fundação, em quatro grandes capitais brasileiras, nos últimos quatro anos. Os estudos abrangem medidas governamentais e a opinião dos usuários sobre estas ações, em São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre e Belo Horizonte. “Temos observado que as restrições aos serviços de carga e descarga têm aumentado, assim como o uso de veículos de carga menores têm sido uma opção”, diz. O fechamento das ruas da região central, ampliação do metrô e criação de faixas exclusivas para ônibus são outras ações tomadas para diminuir o problema.



**Adriano Branco:
“O problema
é antigo
e só piora.
Encontramos
referências aos
congestionamentos
desde a
década de 50”**

Resende destaca a solução implementada em Bogotá, Colômbia, que adotou a multimodalidade, com a criação de um sistema de BRT (Bus Rapid Transit). “O sistema foi integrado à cidade e aos outros meios de transporte coletivo, o que é bastante positivo”, afirma.

Adriano Murgel Branco, diretor da AMBranco Consultoria, também resalta os prejuízos causados pelo trânsito complicado, principalmente na Região Metropolitana de São Paulo. “O problema é antigo e só piora. Encontramos referências aos congestionamentos desde a década de 50”, afirma

O especialista lembra que a imprensa já veiculava, em 1958, as perdas na capital paulista devido ao trânsito. Na época, elas já su-

**Paulo Resende:
"Precisamos
lembrar que
a exposição cada
vez maior aos
congestionamentos
traz um estresse às
pessoas que não
pode ser medido"**

peravam o orçamento municipal. "Tendo em conta que essa relação não mudou ao longo do tempo pode-se concluir que, em 50 anos, o município perdeu um trilhão de dólares. Em 1967, São Paulo viveu uma das maiores crises de trânsito devido às reformas que privilegiaram o automóvel", diz Branco.

Até hoje, o poder público tem



privilegiado o transporte individual (automóvel) em detrimento do transporte público e coletivo, afirma Branco. "Enquanto não se tomar medidas que invertam esta lógica, a situação não deve melhorar". As soluções sugeridas pelo especialista

são: desenvolver o sistema metrô ferroviário, criação de mais corredores exclusivos para transporte de média capacidade, além de investimentos nos sistemas de transporte elétrico, ferroviário e hidroviário – principalmente no setor de cargas.

marksell
Tecnologia que eleva

Plataforma Elevatória de Carga Veicular

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.

25 ANOS

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

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.

DESPERDÍCIOS!

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

FRAUDES!

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

Rua Jaboatão, 580/592 - São Paulo - SP
excelbr@excelbr.com.br
Fone: (11) 3858-7724

EXCELbr



Cartões ainda enfrentam resistência nas estradas

Postos de combustíveis relutam em aceitar pagamento pelo cartão de débito devido às taxas cobradas pelas operadoras; Bradesco Visa aposta nas negociações entre os interessados

Márcia Pinna Raspanti

Os caminhoneiros que utilizam cartões de débito especiais para o setor de transportes – usados para pagar gastos com pedágios, combustíveis e outros serviços – nas

viagens de trabalho enfrentam algumas dificuldades. Alguns postos de combustível não aceitam pagamento via cartão e, em alguns casos, chegam a cobrar um preço aci-

ma do normal. Isto porque as taxas cobradas pelas operadoras são consideradas altas pelos comerciantes, girando em torno de 1,8%. Considerando que as margens de lucro

**Total segurança
com máximo
desempenho.**



Consep
Elimina água e óleo

pela venda de diesel são bastante exíguas, os postos têm certa razão em reclamar. "O ideal seria que fosse cobrada uma taxa de 0,5%, em média", admite Alexandro Maturano, gerente Comercial do Bradesco Cartões Visa.

Segundo Maturano, o caminho para uma maior aceitação dos cartões nas rodovias brasileiras é a negociação entre as transportadoras, os postos de combustíveis e as operadoras dos cartões. "Estamos tentando reunir os interessados para discutir estas taxas. Os bancos não podem interferir no processo, apenas tentar ajudar. Acredito que um acordo poderá agradar a todos e incentivar o uso dos cartões, que só trazem vantagens aos caminhoneiros e transportadores", afirma.

O Cartão Transportes Bradesco foi desenvolvido para empresas de transportes e caminhoneiros autônomos, acumulando as funções moedeiro eletrônico, pré-pago e crédito. Na opção de moedeiro eletrônico, poderá ser carregado o Vale Pedágio Bradesco, homologado pela Associação Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e

aceito em todas as praças de pedágios no território nacional. Por meio do Pré Pago Electron, é possível fazer créditos para pagamentos de frete aos caminhoneiros autônomos, eliminando assim a Carta Frete, ou para adiantamento para despesas de viagem, no caso de frotas próprias, eliminando adiantamentos em cheques ou numerário. A opção de Crédito, por sua vez, após aprovação, habilita uma linha de crédito para caminhoneiros, com condições especiais.



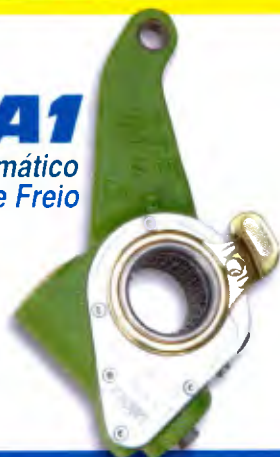
Para Maturano, o cartão traz maior segurança e agilidade ao caminhoneiro. "O motorista não precisa carregar dinheiro vivo, o que diminui o risco de roubos e assaltos, e ainda tem maior liberdade de escolha na hora de decidir onde quer fazer suas refeições ou fazer uso de serviços para o veículo. Em casos de emergência, ele tem o cartão para pagar um reparo no caminhão, sem ter que esperar que a empresa libere o dinheiro", diz. Para adquirir o Cartão Transportes Bradesco, a empresa precisa ter CNPJ e possuir conta

corrente no próprio Bradesco – o cartão não tem custo. O Bradesco tem como parceiras empresas gerenciadoras de risco, como a Pan-cary e a Apisul.



Maturano: sem carregar dinheiro vivo, o motorista corre menos riscos

AA1
Ajustador Automático
de Freio



A Haldex fabrica
peças originais
para as maiores
montadoras do mundo.



www.haldex.com

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

DBTrans facilita a vida do motorista

Empresa lança soluções em inteligência logística voltadas ao setor de transporte cargas

Márcia Pinna Raspanti



A DBTrans, em parceria com o Rodocred, disponibiliza ao mercado o sistema Rodocred, que permite que os transportadores façam saques de adiantamento e quitação de frete, obtenham crédito de ICMS sobre o valor do diesel, além de fornecer indicadores para gerenciamento de frota. A solução promove a integração dos sistemas dos postos com os dos clientes via webserices, proporcionando maior segurança no transporte das cargas.

Outra solução logística da DBTrans é o Sistema e-Pedágio desen-



volvido para o controle e gerenciamento em tempo real dos custos com Vale-Pedágio, pedidos, centro de custos e emissão de relatórios gerenciais customizados. O siste-

ma proporciona mais segurança, credibilidade e controle, permitindo a organização do fluxo de caixa das empresas transportadoras. Por meio do sistema e-Pedágio, a empresa pode ainda agregar os serviços de roteirizador e plano de viagem. Com essas ferramentas inteligentes, é possível armazenar rotas preferenciais e realizar o cálculo automático das tarifas de pedágio. O plano de viagem formaliza a contratação do frete, define a rota, as paradas para descanso e as praças de pedágio ao longo do trajeto.



Bosch Diesel Center.

Seu especialista em sistemas eletrônicos diesel.

Oferecemos a melhor solução para reparo dos sistemas diesel, em especial dos modernos sistemas eletrônicos Common Rail. Só uma oficina Bosch Diesel Center possui equipamentos adequados, infraestrutura e profissionais treinados pela Bosch para realizar a manutenção e serviços de garantia dos seus sistemas eletrônicos diesel, com qualidade e preços competitivos.

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



SAC Grande São Paulo
(11) 2126 1950

SAC Demais localidades
0800 70 45446

www.boschservice.com.br



ZF-AS Tronic.

A única transmissão automatizada
para ônibus urbano no mundo.



Economia, segurança e conforto. Baseada nesses três princípios, a ZF desenvolveu a transmissão ZF-AS Tronic, a primeira linha automatizada a ser aplicada em ônibus urbano. Nela, o módulo eletrônico efetua a troca de marcha no momento ideal, proporcionando uma redução significativa no consumo de combustível e aumentando a vida útil da embreagem em pelo menos duas vezes. Assim, o motorista fica concentrado apenas no trânsito, dirige de forma mais segura e os passageiros aproveitam melhor a viagem. ZF – inovação que movimenta a vida.