

# transporte

Todos os modais

MODERNO

ANO 38 - Nº 396 - JUNHO/JULHO 2001 - R\$ 8,00

OTM  
EDITORA LTDA

Nova  
Lei Postal  
gera polêmica

## CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO DISCIPLINAM LOGÍSTICA



**Mercedes, Scania  
e International  
têm novos motores**

**Luft cresce  
embalada pela  
especialização**

**Carga fracionada  
sustenta vendas  
de comerciais leves**

**Blindagem  
chega aos  
furgões e vans**

Mais potente e mais forte.  
Qualquer semelhança com o Brasil  
não é mera coincidência.



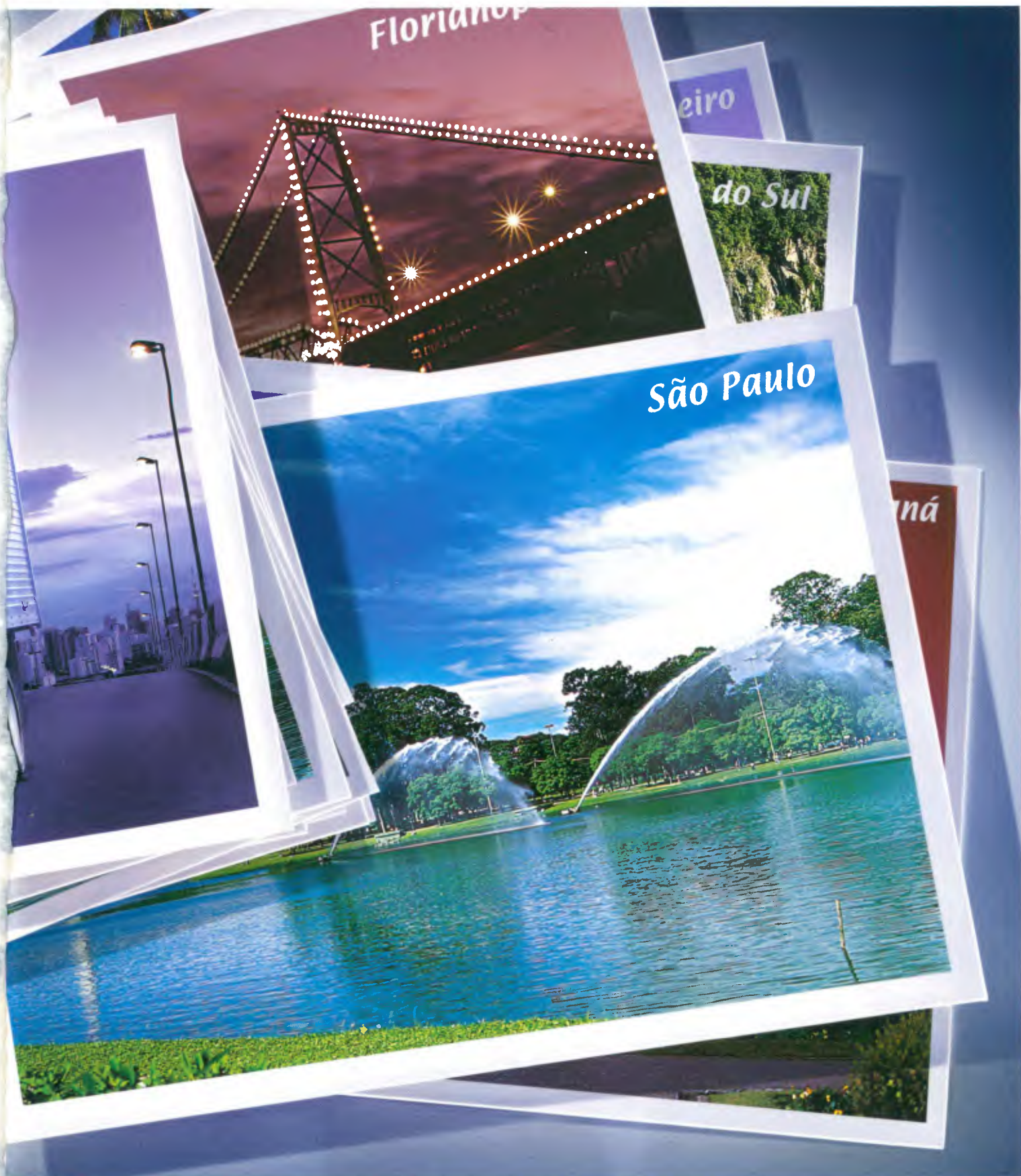
**FORD TRUCK**  
**Assistance**

Assistência gratuita  
24 horas por dia,  
7 dias por semana.



**Ford Cargo 815. O caminhão do tamanho do Brasil.** Para acompanhar o crescimento e o progresso do nosso país e do seu negócio, deixamos o Ford Cargo 815 mais moderno e confortável. O novo motor Cummins de 152cv de potência oferece muito mais desempenho, com ótima rentabilidade. Você vai circular na cidade e também percorrer curtas e médias distâncias rodoviárias fazendo viagens mais rápidas e econômicas. A cabine tem novo design e proporciona melhor acesso, e os novos sistemas de suspensão e direção tornam suas viagens menos cansativas. • Novo volante e coluna de direção reposicionada: muito mais conforto para o motorista. • Novo conjunto óptico com 30% a mais de luminosidade e lentes ultra-resistentes: mais segurança para trafegar

Use o cinto de segurança. Os veículos Ford estão em conformidade com o PROCONVE Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores.



à noite. • Novo painel de instrumentos que facilita a leitura e a visualização noturna. • Catálogo VUC - Veículo Urbano de Carga - circulação livre 24h por dia na zona de restrição máxima. • Novos vidros verdes com pára-brisa degradê. • Preços de peças reduzidos: menor custo de manutenção. • Toda a Linha Ford Cargo 2001 agora é produzida em São Bernardo do Campo-SP, na fábrica de caminhões mais moderna do Brasil. **Ford Cargo 2001. É muito mais negócio.**

Alguns dos itens apresentados são opcionais.

[www.caminhoes.ford.com.br](http://www.caminhoes.ford.com.br)

Caminhões



O melhor negócio em transportes

# ABTC 2001

## II CONGRESSO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE CARGAS

**PARTICIPE DAS PALESTRAS E DEBATES**

- **Perspectivas econômicas para o T.R.C.**
- **Caminhões bi-trem e treminhão: vale o investimento?**
- **Mercosul e seus principais desafios**
- **Pedágios diferenciados**
- **Seguro - Gerenciamento de risco, a grande discussão**
- **Relatório da CPI do Roubo de Cargas**
- **Regulamentação do T.R.C. e sua importância para o futuro do setor**
- **Relacionamento patrão/empregado - E.L.T., um diploma envelhecido**

Ativa e atualizada, completa o evento com modernas instalações, mostrando os avanços das montadoras e de fabricantes de equipamentos e serviços logísticos.

**DE 22 A 24 DE AGOSTO DE 2001**  
**Centro de Convenções CENTROSUL**  
**FLORIANÓPOLIS (SC)**

**INSCREVA-SE JÁ! Tels.: (0 XX 61) 321 6405 / (0 XX 61) 323 3405**  
**<http://www.abtc.org.br>**

Durante o Congresso serão realizados os seguintes eventos: Entrega do Prêmio Nacional de Uso Racional de Combustível - CONPET; V Encontro do Projeto Economizar; Reunião da Diretoria da CNT.

REALIZAÇÃO  
**ABTC**  
Associação Brasileira dos Transportadores de Carga

FETRANSUL  
(RG)

FETRANSPAR  
(PR)

FETRANCESC  
(SC)

CONFEDERAÇÃO  
NACIONAL  
DO TRANSPORTE

IDAQ  
INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO  
ASSISTÊNCIA TÉCNICA E  
QUALIDADE EM TRANSPORTE

ORGANIZAÇÃO E APOIO EDITORIAL  
**transporte**  
MAGAZINE

## Transporte ganha poder



oi uma gestação lenta, seguida de parto demorado. Mas, enfim, a criança nasceu, consubstanciada em forma de lei, número 10.233, baixada em 5 de junho de 2001, com oito assinaturas encimadas pelo nome do presidente da República, Fernando Henrique Cardoso.

A lei cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes e mais a Agência Nacional de Transportes Terrestres (Antt), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (Dnit).

Com o nascimento da Antt, Antaq e Dnit, são sepultados a Comissão Federal de Transportes Ferroviários (Cofer), o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (Dner) e a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (Geipot).

Espera-se, para agosto, o registro definitivo da criança, através de um decreto regulamentando a lei que tem 124 artigos e detalhes, como tabelas de cargos e salários para os funcionários das agências, por exemplo.

O objetivo foi conferir à Antt, responsável pelo transporte rodoviário e ferroviário, e à Antaq, pelo transporte fluvial, lacustre, cabotagem e longo curso, um grande poder. Terá sede em Brasília, autonomia administrativa, financeira e funcional, e mandato fixo de dirigentes. Já o Dnit, também com sede no DF (podendo instalar unidades regionais) cuidará da infra-estrutura – operação, restauração, ampliação de vias navegáveis, ferrovias e rodovias federais, instalações portuárias, terminais intermodais.

Do transporte rodoviário de cargas ao de passageiros, da navegação fluvial ao longo curso, as agências vão concentrar poder e, espera-se, decisão – situação inexistente até agora, o que levou o sistema de transporte a um caos organizacional refletido em indicadores de baixa produtividade, desconexão intermodal, inoperante fiscalização, para dizer o mínimo.

A lei é extensa e chega a minúcias, ao estabelecer, por exemplo, tempo de mandato e a composição numérica de cada diretoria das agências, que precisam obrigatoriamente ter formação universitária.

Uma ala do setor rodoviário de carga – a NTC, entidade com sede em São Paulo – entendeu que a lei vai perpetuar a situação existente, de falta de regulamento da atividade.

A pretensão dos empresários era estabelecer como competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres a exigência de algum tipo de autorização para o exercício da atividade de prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.

O governo pegou mais leve. Atribuiu à Antt a tarefa de promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas, autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas.

O governo não parece inclinado a regulamentar a atividade, mas deixá-la ao sabor do mercado, como sempre ocorreu.

Há graves distorções no modelo atual, mas, parece, o governo agiu com prudência.

Engessar um setor como o rodoviário de cargas é tarefa de difícil fiscalização, fator de vulnerabilidade de uma agência que pode trazer bons resultados.



# Sua frota vai contar com os serviços mais bem calibrados do mercado.

Serviços a Frotas Goodyear. Uma frota de serviços para servir à sua frota.

Quem compra pneus Goodyear para abastecer a frota não compra apenas pneus. Compra, ou melhor, ganha uma quantidade enorme de serviços de manutenção e diagnóstico.



## DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana  
marcelo\_fontana@uol.com.br

## REDAÇÃO

### Editor

Eduardo Chau Ribeiro

### Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo  
gilbertootm@uol.com.br

### Diretor de Arte

Alexandre Henrique Batista

### Departamento Comercial

Carlos A. Criscuolo, Vito Cardaci  
Neto e Maria Rita Fleury Zani

### Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin  
Tel.: (41) 222-1766

### Tiragem

10.000 exemplares

### Assinatura

Anual: R\$ 70,00 (cinco edições  
mais um Anuário) à vista. Pedidos  
com cheque ou cartão de crédito  
Visa a favor de OTM Editora Ltda.  
Exemplar avulso: R\$ 8,00. Em  
estoque apenas as últimas edições.

### Periodicidade

Circula no mês subsequente ao  
de capa

As opiniões expressas nos artigos  
e pelos entrevistados não são  
necessariamente as mesmas de  
Transporte Moderno

Impressão: Gráficos Chesterman



Rua Capitão Mor Gonçalves Monteiro, 31  
Barra Funda - CEP 01140-146 - São Paulo, SP

Redação, Administração, Publicidade  
e Correspondência:

Rua Dr. Acácio Nogueira, 118 - Pacaembu -  
São Paulo - SP - CEP 01248-040  
Tel./Fax: (11) 3873-4448 (seqüencial)

otmeditora@uol.com.br

# SUMÁRIO

## CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO

Nos últimos anos, grandes redes varejistas e fornecedores construíram depósitos em locais estratégicos como importante fonte para contenção de despesas

## OPERADOR LOGÍSTICO

Com investimento da ordem de R\$ 30 milhões, a Luft Transportes amplia a frota própria de 400 para 600 caminhões e adere à utilização de carretas

## ASLOG

No seminário promovido pela Aslog peritos em logística relatam sobre as experiências de suas empresas em reestruturação logística para modernizar as operações

## RASTREAMENTO

O novo sistema de monitoramento e localização de veículos de tecnologia israelense, introduzido pela Ituran, tem a vantagem de funcionar com eficiência em áreas de alta densidade de edifícios

## LANÇAMENTO MERCEDES-BENZ

Motor de 4 cilindros, mais leve, porém com mais torque e potência traz economia, providência urgente para cortar custo numa hora difícil de reajustar fretes

## LANÇAMENTO SCANIA

Com o modelo P 94 DB 4x2, indicado para percursos mistos, a Scania entra na faixa de caminhões mais vendidos no Brasil: o trucado de 16 t brutas com motor de 220 cv

## PRODUÇÃO

Em 2000, a produção mundial de caminhões acima de 7 t foi superior a 1 milhão de unidades, segundo a OICA, mas ficou 17% abaixo do resultado anterior

## LANÇAMENTO INTERNATIONAL

O novo caminhão da International, o médio 4700 de 16 t, tem índice de nacionalização acima de 60% e motor eletrônico Maxion de 8 cilindros

## LEI POSTAL

Causa polêmica o projeto de lei sobre a organização do sistema nacional de correios e seu órgão regulador, em tramitação na Comissão de Ciência e Tecnologia

## SEGURANÇA

O aumento dos roubos de cargas levou grupo de produtoras de metais não-ferrosos a criar o Tolerância Zero, programa cujos resultados começam a aparecer

## BLINDAGEM

Proteção reforçada chega aos utilitários. Agora, a Volkswagen Van e Mercedes-Benz Sprinter podem transportar valor e passageiros protegidos contra assaltos

## COMERCIAIS LEVES

Mercado de vans e furgões, dominado por produtos importados, é sustentado pela demanda de transporte de carga fracionada e de passageiros nas cidades

## AUTOMEC

Com mais de mil expositores nacionais e estrangeiros, a Automec'2001 recebeu 58 mil visitantes que foram conhecer as novidades do mercado de autopeças

## ALIANÇAS

A General Motors do Brasil e a UOL, provedora de serviços de Internet, firmaram aliança estratégica de marketing para aumentar a visibilidade da montadora

Acordo operacional entre a Expresso Mercúrio e a UPS para entrega de encomendas importadas amplia o leque da empresa gaúcha, maior do ranking de TM em 2000

## SEÇÕES

Editorial 5

Atualidades 40

Custos 49

Produtos 50

Foto da capa: Paulo Igarashi

# Indústria e varejo rendem-se aos CDs

O estoque enxuto exige sintonia fina nas várias etapas logísticas. O Centro de Distribuição, uma ferramenta em acelerada expansão, reduz o inventário sem causar sobressaltos



Fotos: Paulo Igarashi

**Centro de Distribuição da Panamco, em São Paulo, possui 40 mil m<sup>2</sup> de área construída e pé direito de 12 m**



Brasil está vivendo a era dos Centros de Distribuição, chamados CDs, na linguagem coloquial. Nos últimos dois anos, principalmente, grandes redes varejistas e fornecedores ergueram monumentais armazéns em áreas estratégicas, principalmente na Grande São Paulo e Grande Campinas, regiões metropolitanas formadas por menos de 1% das cidades brasileiras, mas que respondem por 50% do consumo nacional de produtos e serviços.

Esse maná brasileiro concentra um consumidor qualificado, com baixo grau de fidelidade, assedia-

do pela multiplicidade de oferta. Logo, produto não exposto na prateleira não é lembrado, tampouco comprado.

O ponto de atração é que o CD, tanto no varejo como na indústria, representa fonte importante de redução de custos. A indústria, depois de fazer a lição de casa no corte de despesas na produção, está podendo os custos de distribuição.

A rede francesa de varejo Carrefour rendeu-se à era dos chamados CDs. Primeira em faturamento no ranking brasileiro do setor de auto-serviço, a empresa seguiu os passos do vice, o grupo Pão de Açúcar, e está abrindo centros de dis-

tribuição. O primeiro foi inaugurado há dois anos ao lado do concorrente na via Anhangüera, em São Paulo. O recebimento descentralizado, se durante duas décadas foi o mais correto para o Carrefour, hoje não é mais. A empresa reconhece que a operação logística ficou mais complexa. Há poucos anos, trabalhava com 15 mil itens. Passou para 30 mil e quer chegar a 45 mil itens. A gigante de alimentos Nestlé inaugurou em agosto do ano passado aquele que está certamente entre os maiores centros de distribuição do País, com 63,3 mil m<sup>2</sup> de área construída, em Cordeirópolis, perto de Campinas. Com





**CD da engarrafadora Coca-Cola com capacidade para 35 mil paletes de refrigerante, água e cerveja**

capacidade para estocar 53 mil paletes, volume equivalente a 3,5 milhões de caixas de produtos do local, o CD da Nestlé pode atender metade das operações de distribuição no Brasil. Significa mais agilidade no atendimento a clientes de todo o território nacional. Com todos os itens da marca armazenados num só local, a empresa estimava que fará um corte de 6% nos custos fixos e variáveis.

### **MAIOR CENTRALIZAÇÃO**

O grupo Pão de Açúcar, segunda maior rede de auto-serviço, é pioneira em adotar centros de distribuição. A cada dez itens que compra, sete passam pelos vários CDs. Com o megacentro que está construindo na Grande São Paulo, em Cajamar, previsto para operar em 2002, a centralização será de nove em cada dez itens. A empresa entende que quanto maior a centralização dos centros de distribuição, maior é o controle. As lojas registram 4,5% de falta de itens. Com o novo complexo em construção na cidade de Cajamar, o índice de itens em falta deverá cair para 2%. A empresa opera com 49 mil itens. O giro das mercadorias é de dez dias. A meta, a partir de Cajamar, é girar o estoque em nove dias.

O projeto Cajamar vai centralizar a recepção e distribuição da rede. Terá área construída de 250 mil m<sup>2</sup> num terreno de 750 mil m<sup>2</sup>. Serão sete módulos, cada um com 35 mil m<sup>2</sup>. Quando concluídos os sete em 2002, a capacidade de estocagem aumentará em 280 mil posições de paletes, dobrando a

capacidade para se instalar, às margens do Rodoanel, megavia expressa de 178,9 km que interligará 18 cidades da Grande São Paulo. A previsão é que se conclua o primeiro trecho, Oeste, já em 2001. O anel viário é uma obra que ligará dez rodovias de acesso à região metropolitana, constituindo-se numa barreira ao pesado tráfego de caminhões que contribui muito para a caótica circulação de veículos em torno de São Paulo.

O CD da maior engarrafadora Coca-Cola da América Latina, a Panamco, foi erguido no km 18 da via Anhangüera, uma das rodovias ligadas pelo Rodoanel. Tem capacidade para 35 mil paletes de refrigerante, água e cerveja, ou 42 mil toneladas, volume que representa uma recepção de 1.600 carretas e expedição de 10.500 caminhões leves.

O Centro de Distribuição da Panamco está numa área total de 100 mil m<sup>2</sup> - 40 mil m<sup>2</sup> construídos. O pé direito da obra, de 12 m, equivale, em altura, a um prédio de quatro pavimentos. O volume de tráfego gerado pela Panamco é bastante expressivo. Na época do pico de vendas dos refrigerantes, no verão, segundo Luiz Henrique Lisoni, diretor de Logística e Distribuição da Panamco-Brasil, o número de pedidos é de 9.000 paletes/dia. "Trata-se de uma das maiores

capacidade atual, de 261 mil posições.

Carrefour, Pão de Açúcar, Coca-Cola, que inaugurou há pouco um grande CD em São Paulo, escolheram um local estratégico

concentrações de carga de bens de consumo do País", assegura.

O Rodoanel de São Paulo também foi decisivo para abrigar a construção do novo CD da marca Perdigão, que terá três módulos, o primeiro previsto para entrar em operação em outubro próximo. A área fica na rodovia SP-332, Campinas a Paulínia.

O Centro de Distribuição da empresa catarinense faz parte da ampliação logística no conceito batizado pela empresa de multifilial. Com o CD, em Campinas, as metas são reduzir prazos de entregas com reflexos na satisfação do cliente e custos de logística. Trata-se de um, investimento orçado em R\$ 35 milhões para atender ao estado paulista, com duplo efeito: aliviados os demais CDs dessa tarefa, ficam liberados para novas áreas. Os demais módulos começarão a funcionar em 2002 e 2003. O CD está



**Caminhões para atender os pedidos de 9.000 paletes/dia na época de pico de vendas**

sendo erguido numa área de 40 mil m<sup>2</sup>. O primeiro módulo vai custar à empresa R\$ 15 milhões. A capacidade de armazenagem dos três módulos será de 13 mil t - 4,3 mil t por módulo. Cada módulo terá dez docas de carga e descarga com rampas niveladoras móveis para o ajuste ao piso dos caminhões e carretas. O conceito multifilial permite flexibilidade na decisão logística, sem limite de área geográfica. O primeiro nesse formato foi o CD de Rio Verde, cidade goiana, que iniciou as operações em março deste ano.

# Um crescimento sustentado

Desde 1995, a Luft Transportes dobra o faturamento a cada ano, está ampliando a frota própria para 600 caminhões e se dedica à logística especializada



Luft Transportes está ampliando a frota própria de 400 para 600 caminhões, investimento da ordem de R\$ 30 milhões. Aumentar a frota é uma das maneiras que a empresa encontrou para acompanhar a escalada forte de seu crescimento. De R\$ 10,5 milhões faturados em 1995, obteve R\$ 236 milhões de receita no ano passado e prevê atingir R\$ 300 milhões de faturamento em 2001.

Este parece o ponto-chave da Luft: conseguiu multiplicar por 30 o faturamento em apenas seis anos. Nessa toada, equivale dizer que a cada ano vem dobrando o faturamento em relação ao exercício imediatamente anterior.

Entre os 200 novos veículos, 40 são do modelo cavalo-mecânico Mercedes-Benz 1938 mais carreta três eixos Facchini. É a primeira vez que a empresa adota carretas na frota, formada de caminhões sobre chassis, médios e semipesados, tocos e trucados.

Os pesados passam a ser utilizados nas entregas de produtos agroquímicos para, no máximo, dois destinatários.

A empresa tem o hábito de treinar e reciclar motoristas. Ficou mais fácil promover do time: 80% dos que vão dirigir os pesados são da casa. Guiar carreta dá moral, melhora a auto-estima e, claro, rende 40% a mais no hollerite.

A mudança de equipamento exigiu treinamento feito pela Mercedes-Benz. Segundo o frotista, o

aprendizado familiariza o profissional com o novo tipo de veículo, além de produzir resultados palpáveis para o caixa da empresa. Através de uma condução econômica é possível, ainda segundo a Luft, um ganho de 20% no consumo de diesel. Para quem roda 40 milhões de km por ano é uma poupança e tanto.

## LOGÍSTICA ESPECIALIZADA

— A Luft Transportes começou a operar há 25 anos, com sede no Rio Grande do Sul. Na década de 90 transferiu seu QG para a área mais desenvolvida do País, a região da Grande São Paulo.

A operação de logística integrada por cadeias de abastecimento foi a propulsão que permitiu o vigoroso salto no faturamento.

O primeiro passo importante dado para crescer foi a reestruturação da empresa iniciada em 1992. Foi uma mudança de atitude. Naquele ano, operava a mais importante filial, de São Paulo, num acanhado galpão do bairro do Limão. Mudou-se para uma nova instalação, oito vezes maior. E começou a se preparar para a operação logística: investir em tecnologia e, sobretudo, em pessoal.

A Luft de hoje reúne cinco empresas de logística, especializadas por cadeia de abastecimento. A Alpha Logística é a empresa de logística especializada na logística de produtos agroquímicos. Opera em conjunto com a Luft Transportes, que faz o transporte e a distribuição de agroquímicos e a Luft Precision Farming, responsável pela aplicação de defensivos agrí-

colas nas lavouras com equipamentos importados. Um desafio leva a outro: o cliente queria ver o defensivo já aplicado para agregar valor. A Luft, que já fazia a coleta, armazenagem e a distribuição, aceitou o desafio. Assim nasceu a Farming.

A FBD cuida da cadeia de abastecimento do mercado de *food service*. Faz programação e gerenciamento de compras. A unidade atende cerca de 200 lojas da rede Bob's e 35 da Pastello.

A quinta empresa do grupo Luft é a Bomi Brasil, resultado de uma joint venture com o grupo Bomi, da Itália. É especializada na cadeia de abastecimento do mercado de diagnóstico clínico e médico hospitalar. A parceria buscou principalmente a transferência de tecnologia e a experiência internacional da empresa italiana.

A Bomi estendeu seus serviços para a logística no setor farmacêutico. Para isso, pesquisou entre os 30 maiores laboratórios do País suas principais necessidades logísticas. As operações do setor farmacêutico já se iniciaram num novo armazém localizado na região de Alphaville (SP).

Enfim, a expansão do grupo Luft tem a ver com a célebre, surrada, mas sempre sábia máxima: crise é oportunidade.

O transporte tem a vantagem de ser a atividade mais próxima de cumprir as etapas da logística. Em carreira solo, é crise só. Acompanhado de decisões, atitudes e investimentos em logística, forma uma dupla de valor e sucesso. ■

# Logística: o caminho para a modernização

No seminário realizado pela Aslog, que teve mais de três dezenas de palestras, os peritos da Parmalat e da Volkswagen relataram por que as empresas optaram pela reestruturação logística



interesse pelo seminário promovido pela Aslog—Associação Brasileira de Logística, entidade que reúne os vários elos da cadeia logística, cresce à medida em que mais empresas estruturam a atividade.

Depois da enxurrada de temas sobre a nova economia no evento do ano passado, 2001, pode-se dizer, foi o ano de decantar idéias, fazer um balanço das realizações e prever, com pés no chão, o que virá pela frente.

Um fato parece muito relevante: empresas que por algum motivo não elegeram a logística como área estratégica, começam a correr atrás do tempo perdido. Seja para acompanhar os passos dos competidores, seja para entesourar os ganhos.

É o caso da Parmalat, gigante italiana do setor de laticínios, que entrou como um trator no Brasil. Em pouco tempo comprou mais de três dezenas de laticínios no País.

O momento na Parmalat é de reestruturação, inclusive da logística, que ganhou uma diretoria específica, comandada por Wilson Marin Jr., diretor executivo de logística da empresa e um dos palestrantes no evento da Aslog, realizado em junho, na capital paulista.

Segundo Marin, a conta de transporte e distribuição da empresa foi reduzida em 35%. De 8,45% sobre o faturamento, o item caiu para 5,3%. O diretor de Logística ressaltou várias vezes que a colheita de bons resultados foi inevitável diante da situação anterior, em que a atividade logística não tinha estrutura definida dentro da companhia.



**Marin Jr.: operação complexa de 24 CDs drena recursos**

Até agora, a empresa alimentícia reduziu à metade o número de centros de distribuição. Dos 24 centros que mantinha, restaram 13. A reengenharia está apenas no início. A Parmalat, que começou a se instalar no Brasil em 1977, nos últimos dez anos vem crescendo continuamente atrás de market-share.

“Descuidou-se da logística”, admitiu Marin, que informa: a empresa quer terceirizar os centros de distribuição em Brasília, Salvador, Recife, Porto Alegre e Curitiba.

O diretor de Logística entende que a complexa operação de 24 CDs, com um total de 1.181 funcionários, drenava recursos da companhia. Além disso, os competidores tiraram proveito de “nossa desorganização”.

Desde novembro de 2000, com a criação da nova estrutura logística, foram promovidas mudanças substanciais. Bons resultados já começam a aparecer. Depois dos prejuízos nos últimos anos, o objetivo em 2001 é atingir o esperado *break-even*.

**VW REVOLUCIONA ABC**— Quem passa de carro pela Via Anchieta, rumo à Baixada Santista (SP), demora bons minutos olhando o complexo da Volkswagen. A impres-



**Batista: alternativa entre desativação e modernização**

são é de uma fábrica muito antiga.

Em breve, a impressão só será externa. Internamente, há uma revolução promovida pela empresa para modernizar a planta que foi inaugurada pelo presidente Juscelino Kubitschek em 1959.

O gigantismo tem uma explicação. Além de carro, a fábrica foi concebida para produzir de tudo, desde parafuso até pãezinhos. Explica-se: o Brasil de quatro décadas passadas induzia as empresas à verticalização por escassez de fornecedores.

Sérgio Fernando Batista, gerente de planejamento da Volkswagen, desfilou uma relação dos serviços oferecidos pela planta do ABC paulista. São números que se confundem com os de uma cidade de médio porte. Há 11 restaurantes, 9 ambulatórios médicos, um centro cirúrgico, 88 agências bancárias, 9 farmácias. “Chegamos a contabilizar um milhão de atendimentos médicos em dois anos”, informou. Manter o mastodonte era inviável. “Só tínhamos duas opções: fechar a fábrica ou investir na sua modernização”. A segunda alternativa foi a escolhida. O resultado é uma completa reestruturação do complexo Anchieta. ■

## Sistema israelense oferece ação rápida

A Ituran lançou seu sistema de controle e localização de veículos, desenvolvido em Israel, para estimular o uso generalizado do rastreamento em grandes centros urbanos



Para disputar o mercado de rastreamento de veículos, hoje dominado por cobertura via satélite, do tipo GPS, a Ituran introduziu um sistema de monitoramento e localização de veículos baseado em antenas e comunicação bidirecional por sinal de radiofrequência.

Desenvolvido no começo dos anos 90 para fins militares (para localização e resgate de militares desaparecidos em territórios próximos de Israel) por um consórcio do setor eletrônico, o sistema mostrou-se adequado para a proteção de veículos, auxílio na segurança pessoal e gerenciamento de frotas, “com eficiência de 96%”, segundo a Ituran, empresa multinacional de capital aberto, com matriz em Israel.

Hugo Fleury, diretor comercial da companhia, afirma que o sistema é ideal para centros urbanos, porque permite a localização de veículos em alguns lugares com alta densidade de edifícios – o rastreamento

não é prejudicado por restrições de sinal em algumas áreas cobertas, como garagens e galpões – ao contrário do que ocorre com os sistemas de localização via GPS. Além disso, acrescenta ele, o sistema Ituran é caracterizado pela precisão no posicionamento, localização em tempo real e um serviço de pronta-resposta 24 horas por dia.

Outro diferencial do sistema israelense é que utiliza infra-estrutura própria, na qual a Ituran investiu US\$ 15 milhões.

O serviço de rastreamento, que opera em atuação integrada com a polícia, dispõe de uma equipe própria de segurança, composta por helicópteros, veículos e motocicletas, monitoradas ininterruptamente pela Central de Controle de Operação, para possibilitar uma resposta imediata quando é acionado o alarme no veículo. Em caso de roubo, o veículo é bloqueado por um aparelho oculto e se inicia a operação de seu resgate por essa equipe, que chega ao local em questão de minutos. No caso de roubo de caminhões, essa rapidez é crucial, explica Fleury, já que a carga normalmente desaparece após cerca de 30 minutos, o que dificulta sua localização posterior.

O acionamento do atendimento pela Ituran pode ser feito por telefone, alarme (acionado por sensores instalados no veículo) e botão de emergência (que também serve para avisar a central

sobre emergências em geral). O bloqueio do veículo dispensa ação do motorista e é feito quando a central de controle detecta algo anormal no deslocamento do veículo monitorado.

Entre tentativas de roubo, furto ou sequestro, o sistema Ituran já foi acionado 100 vezes com sucesso neste ano, segundo a empresa.

O sistema Ituran funciona desde outubro de 2000 na região metropolitana de São Paulo, abrangendo todos os 39 municípios. A empresa iniciou sua operação nessa área por que São Paulo concentra 80% dos roubos de cargas do país e a maioria dos roubos de carros de passeio, já que possui frota circulante de 4,5 milhões de veículos. Conforme a Ituran, das 350 mil ocorrências registradas em 1999 no País, 150 mil ocorrerem dentro de um raio de 150 km de São Paulo, ou seja 43% do total. Além dessa área, a empresa considera prioritário atender as regiões metropolitanas de Campinas, Santos e Rio de Janeiro.

No Brasil já foram instalados mais de 4.000 equipamentos, dos quais cerca de 40% em veículos de frota e 60% em carros particulares, informa a Ituran, que quer trabalhar de forma massificada e aposta no remanejamento dos usuários para seu sistema, devido ao custo-benefício. A instalação do equipamento custa R\$ 899 e a mensalidade, a partir de R\$ 25. No caso de caminhões o equipamento e a mensalidade variam de acordo com o tipo de monitoramento e o tamanho da frota.



Central de monitoramento fornece informações como: localização, velocidade, rota do veículo em tempo real

# EuroTech 450E37

## A melhor solução para 30 pallets.



Estes veículos estão em conformidade com o Proconve. Informações preliminares sujeitas a alterações.

O EuroTech é o único caminhão pesado 4x2 com cabina-leito a tracionar um semi-reboque de 15,4m, dentro do limite de 18,15m de comprimento total da composição estabelecido pela legislação. Sua capacidade máxima de tração de 60 toneladas possibilita o aproveitamento total do PBTC de 45 toneladas admitido pela lei da balança, utilizando semi-reboque de 3 eixos distanciados. Seu motor Iveco de 370 cv turbo-intercooler, com alto torque a baixa rotação, e a caixa de mudanças de 16 velocidades, com overdrive, asseguram maior velocidade média com economia de combustível.

### REDE DE CONCESSIONÁRIOS BRASIL

**AMAZONAS:** MANAUS • AMACAM - Tel.(92) 221-5616 • **BAHIA:** SALVADOR • BAHIANA - Tel.(71) 391-2738 • **CEARÁ:** FORTALEZA • PALÁCIO - Tel.(85) 279-2000 • **DISTRITO FEDERAL:** BRASÍLIA • TECAM - Tel.(61) 233-3350 • **ESPIRITO SANTO:** VITÓRIA • BONNO - Tel.(27) 200-2024 • **GOIÁS:** GOIÂNIA • TECAR - Tel.(62) 283-6000 • **MARANHÃO:** IMPERATRIZ • BITAR - Tel.(98) 523-4020 • **MATO GROSSO:** CUIABÁ • TORINO - Tel.(65) 682-7600 • **MATO GROSSO DO SUL:** CAMPO GRANDE • SUCOLOTTI - Tel.(67) 387-4150 • **MINAS GERAIS:** BELO HORIZONTE • ALPINA - Tel.(31) 3597-0100 • JUIZ DE FORA • VIPER - Tel.(32) 3222-9244 • UBERLÂNDIA • CURINGA - Tel.(34) 3215-1996 • **PARA:** BELÉM • BITAR - Tel.(91) 235-3933 • **PARAGOMINAS:** BITAR - Tel.(91) 738-1208 • **PARANÁ:** CASCAVEL • LATINA - Tel.(45) 227-2022 • CURITIBA • LATINA - Tel.(41) 349-1122 • LONDRINA • LATINA - Tel.(43) 251-1033 • MARINGÁ • LATINA - Tel.(44) 266-3811 • PONTA GROSSA • LATINA - Tel.(42) 229-5055 • **PERNAMBUCO:** RECIFE • DELCAM - Tel.(81) 3454-2000 • **PIAUI:** TERESINA • JELTA - Tel.(86) 218-1101 • **RIO DE JANEIRO:** ITABORAÍ • CERVINIA - Tel.(21) 635-5309 • RIO DE JANEIRO • BELLUNO - Tel.(21) 584-4200 • **RIO GRANDE DO SUL:** CAXIAS DO SUL • ECCO - Tel.(54) 291-9155 • PASSO FUNDO • ECCO - Tel.(54) 317-9755 • PELOTAS • ROTASUL - Tel.(53) 271-0222 • PORTO ALEGRE • BIVEL - Tel.(51) 477-6688 • **RONDÔNIA:** PORTO VELHO • PIEMONTE - Tel.(69) 225-0797 • **SANTA CATARINA:** CHAPECÓ • CARBONI - Tel.(49) 324-0122 • CRICIÚMA • POSSOLI - Tel.(48) 439-9009 • FLORIANÓPOLIS • DALÇOQUIO - Tel.(48) 258-1255 • ITAJAÍ • DALÇOQUIO - Tel.(47) 346-2222 • MAFRA • CARBONI - Tel.(47) 642-7111 • VIDEIRA • CARBONI - Tel.(49) 566-2111 • **SÃO PAULO:** ARAÇATUBA • PINESI - Tel.(18) 631-1333 • CAÇAPAVA • PORTOGALLO - Tel.(12) 253-2315 • CAMPINAS • SAF - Tel.(19) 3282-3565 • RIBEIRÃO PRETO • TURIM - Tel.(16) 629-1881 • SÃO BERNARDO DO CAMPO • DELLA STRADA - Tel.(11) 4335-6700 • SÃO JOSÉ DO RIO PRETO • TURIM - Tel.(17) 3215-1500 • SÃO PAULO • COFIPE - Tel.(11) 3311-6191 • SOROCABA • SAF - Tel.(15) 221-7799 • **SERGIPE:** ARACAJU • SAMAM - Tel.(79) 212-7000 • **TOCANTINS:** PALMAS • ATLAS - Tel.(63) 223-3840 • ARAGUAÍNA • ATLAS - Tel.(63) 415-4231.

**IVECO**  
**FIAT**

Novas soluções de transporte.

**LANÇAMENTO**

# Os novos astros da Mercedes

**Motor menor, mais leve, porém, com mais torque e potência, diferencia os novos caminhões da marca da estrela pela redução no consumo de combustível e nas emissões de poluentes**



Fotos: Divulgação

**O semipesado L1418, para curtas e médias distâncias, teve seu peso bruto total aumentado para 14.900 quilos**



Um dos modelos mais vendidos da Mercedes-Benz, o caminhão L1622, traz bastante novidades. A principal delas é o motor eletrônico OM 924 LA com mais torque e potência.

Entre as vantagens enumeradas pelo fabricante, o motor eletrônico permite aumento em até 30% nos intervalos de manutenção: uma medida que se traduz em maior disponibilidade do veículo.



**Motor OM 924 LA**

A importância da disponibilidade é fundamental em qualquer ocasião, sobretudo quando se opera em entregas agendadas do tipo just-in-time. “O frotista tem outra vantagem: ao parar numa oficina para manutenção, sabe que será liberado em pouco tempo porque o diagnóstico não deixará dúvidas sobre o defeito detectado”, disse Euclides Coelho, gerente de Marketing de veículos comerciais Mercedes-Benz.

A evolução é ainda mais abrangente. Traz dois componentes opcionais