

ANUÁRIO DE **Gestão de frotas** 2011

Ano 7 - Nº 7 - R\$ 50,00   **transporte**

TREINAMENTO & PÓS-VENDAS

www.revistatransportemoderno.com.br

www.revistatechibus.com.br



ECOEFIÊNCIA ENTRA NA AGENDA DO TRANSPORTE

**EURO 5 INQUIETA
TRANSPORTADORES**

**USE A TELEMETRIA
SEM OPRIMIR**

**INTERCÂMBIO
DE INFORMAÇÃO
ENRIQUECE GESTOR**

**VALORIZE O SUCESSO,
NÃO O FRACASSO**

**GOVERNANÇA AJUDOU
GRUPO SANTA CRUZ
RESOLVER SUCESSÃO**

FIM DA CARTA-FRETE TIRA CAMINHONEIRO DA INFORMALIDADE

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

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

Para saber mais, acesse bradescocartoes.com.br

SAC Bradesco Cartões - Cancelamentos, Reclamações e Informações: 0800 727-9888; 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 8h às 18h, exceto feriados. Imagem Ilustrativa. Proposta sujeita a análise de crédito.



Mantenha distância, mas redobre a eficiência

O Brasil dos tempos modernos não admite ineficiências, notadamente no transporte, uma atividade que exige grande soma de capital investido. Além de bens preciosos, as frotas estão o tempo todo fora dos olhos dos gestores, condição que exige profunda e redobrada vigilância.

Vai daí que o transporte, que sobrevive de se manter à distância, exige rígidos e precisos controles. Não fosse pela natureza semovente da atividade, há outra característica a exigir severa vigilância. O transporte, seja de cargas ou passageiros, opera invariavelmente no fio da navalha dos custos.

No transporte de cargas, setor desregulamentado, as milhares de empresas que se digladiam no mercado agem a favor dos embarcadores, que não raro se beneficiam da guerra de fretes. Já no transporte de passagerei-

ros, regulamentado, se de um lado há algumas garantias, de outro existe a pressão exercida pela queda do número de usuários combinada com a baixa mobilidade causada pelo ascendente congestionamento do trânsito.

O fato concreto é que a atuação do gestor de frotas torna-se profundamente relevante nos tempos que correm. Uma mostra disso é o grande interesse que desperta o Seminário Nacional de Gestão de Frotas, realizado por OTM Editora, que publica as revistas Transporte Moderno e Technibus e este Anuário de Gestão de Frotas, que chega ao sétimo número.

O seminário de gestão de frotas 2010, o mais concorrido de todos entre os já realizados, apresentou um cardápio variado de temas que condensamos nesta edição.

Boa leitura!

Você continua tendo a qualidade
dos Caminhões e Ônibus Volkswagen.



Os Caminhões e Ônibus Volkswagen, que conquistaram o Brasil, continuam líderes no mercado brasileiro de caminhões, contando com uma das maiores e mais bem avaliadas Rede de Concessionárias do país. E nas exportações, o resultado não podia ser melhor: rodam hoje por mais de 50 países. Desde 2009, os Caminhões e Ônibus Volkswagen contam também com a força, tecnologia e experiência de mais de 250 anos do Grupo MAN, um dos líderes mundiais do setor de veículos comerciais, além de atuar em outros segmentos, como produção de turbinas e geração de energia. Com esta união, nasceu a MAN Latin America e, já que em um time que está ganhando não se mexe, o leque de produtos atual continua, mas a partir deste ano surgirão novos modelos para atender segmentos ainda não explorados pela marca. MAN Latin America. Soluções de transporte para três tipos de empresa: as pequenas, as médias e as grandes.

Imagens meramente ilustrativas.



E ganhou os 250 anos
de experiência da MAN.

MAN Latin America

www.man-la.com

Faça revisões em seu veículo regularmente.



DIRETOR
Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

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

MARKETING
Juliana Rosa
juliana@otmeditora.com.br

FINANCEIRO
Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

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

REDAÇÃO
EDITOR
Ariverso Feltrin

COLABORADORAS
Márcia Pinna Raspani (Textos)

Sonia Moraes (Textos)

PROJETO GRÁFICO
Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

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

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavoifeltrin@otmeditora.com.br

Alcindo Fontana
fontal@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
spala@spalamkt.com.br

Tiragem e distribuição
10.000 exemplares

Impressão: Neoband

Assinatura Anual R\$ 140,00 (seis edições e quatro Anuários). Pagar em: 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 Camoê Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

Filiada a **anotec**
www.anotec.org.br

Sumário

Luz amarela Apesar do cenário econômico favorável, economista do Itaú-Unibanco antevê uma desaceleração gradual que pode durar meses ou até mesmo trimestres	8
Euro 5 inquieta Exigências da fase do programa de poluição que vigoram a partir de 2011 provocam dúvidas e questionamentos dos gestores de frotas	10
Inovar dá resultado Dentro de um mundo em permanente transformação, inovação será o diferencial das empresas vencedoras	16
Caminhão inteligente Tecnologia integrada ajuda a criar veículos mais potentes, econômicos e com maior capacidade de carga	18
Parceria de sucesso Operador logístico Julio Simões e fabricante de pães, Wickbold, contam resultados da terceirização da frota de entregas	22
Time ganha o jogo Adepta das ferramentas tecnológicas, Viação Urbana não abre mão de colaboradores satisfeitos	29
Sucessão familiar Grupo Santa Cruz promove reestruturação societária com ajuda de práticas de governança corporativa	32
Controle economiza Serviço criado por fornecedor ajuda frotista a aperfeiçoar gestão e reduzir custos com pneus	34
Gestores trocam figurinhas Grupo de profissionais de gestão e frotas se uniu para ganhar eficiência através de intercâmbio de experiências	36
Valorize o motorista Ferramentas tecnológicas ajudam a melhorar resultados operacionais; mas o fator humano não pode ser esquecido	40
Sistemas sob medida Frotistas mostram como reduziram custos em manutenção e compras a partir da adoção de sistemas customizados	46
Suprimento via web Cerca de 600 empresas de ônibus tiram vantagens de uma rede que promove negócios competitivos e ágeis	51
Filão na estrada Fim de carta-frete abre oportunidade para bancos conhecerem intimidade financeira dos caminhoneiros	52
Garagens bem equipadas Máquinas de alinhamento, balanceamento e montagem, melhoram produtividade e ajudam frotistas a reduzir custos	56
De olho na Copa Parceria do setor de locação de veículos com Ministério do Turismo permite qualificar e capacitar pessoal para 2014	58
Sustentabilidade Funcionário da Vale, especializado em manutenção de veículos, mostra soluções para minimizar agressões ao meio ambiente	60
Qualidade do ar Ar-condicionado e circuladores de ar devem estar dentro dos padrões estabelecidos pela legislação brasileira	64

Chegou o Rodocred Solução que cabe no bolso



Rodocred, um produto DBTRANS para o pagamento de **Frete, Abastecimento e Vale-Pedágio** com meios de pagamento para embarcadores e transportadoras que trabalham com **frota própria e terceiros**.

www.rodocred.com.br | SAC 0800 880 2000

Rodocred

Um produto **dbtrans**

Ritmo de crescimento segue firme

A queda do juro real e a melhora na distribuição de renda têm garantido a sustentação da economia brasileira

Sonia Moraes

Depois de passar incólume pela crise mundial, o Brasil mantém trajetória de crescimento nos próximos anos. “Há uma luz amarela no meio do caminho, mas nada preocupante, pois a situação é promissora e mostra o que o Brasil será nos próximos 15 anos”, diz Guilherme da Nóbrega, economista do Banco Itaú-Unibanco, que abriu o 4º Seminário Nacional de Gestão de Frotas, promovido pela OTM Editora em São Paulo.

O economista destaca dois fatores que têm garantido esta sustentação da economia brasileira: a queda dos juros reais e a melhora na distribuição da renda. “Apesar de estar num patamar altíssimo de 7% ao ano, em comparação com o resto do mundo, mesmo assim o juro real vem caindo lentamente desde 2000. Também há uma redução da desigualdade de renda da população”, diz o economista, acrescentando que nos últimos oito anos a renda da população mais pobre cresceu 70% no Brasil e a dos mais ricos teve uma expansão de 11%.

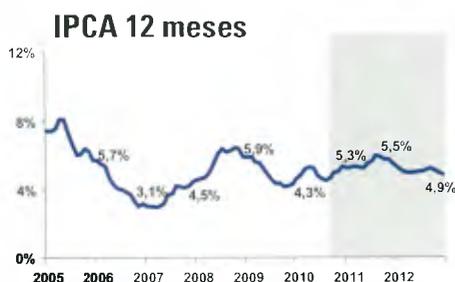
O executivo do Itaú-Unibanco destaca que mesmo no ano em que o Brasil não apresentou crescimento, mais consumidores chegaram ao mercado. “São estas pessoas que têm feito o Brasil crescer nos últimos anos”, frisa o economista.

Nóbrega lembra também que a estabilidade econômica do Brasil



trouxe reflexos positivos, um deles o aumento de cinco para sete anos no tempo de escolaridade. “O País está bombando. A criação de empregos continua em bom

ritmo, com maior formalização. A remuneração média está crescendo, assim como os salários dos admitidos. Os sindicatos estão garantindo reajustes salariais acima



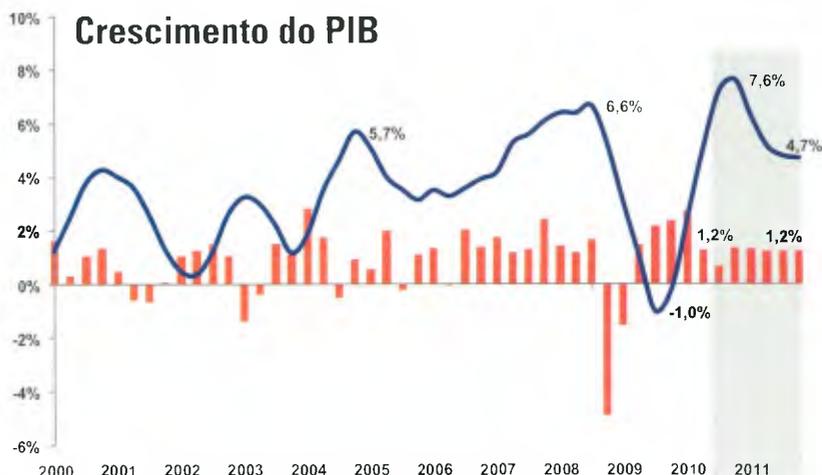
da inflação para setores importantes. Além disso, a confiança dos consumidores e dos empresários está em níveis recordes ou quase recordes”, destaca.

A constatação destes resultados positivos, segundo Nóbrega, tem refletido nos empréstimos bancários que permanecem sólidos. “Os bancos estatais, em particular o BNDES, estão financiando um grande número de projetos de investimento”.

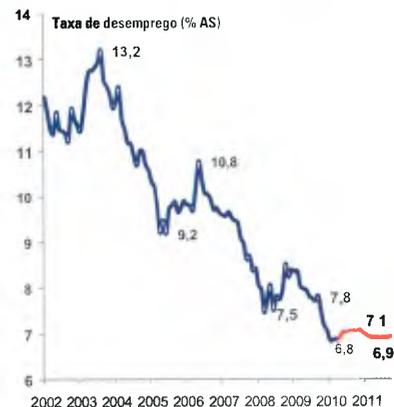
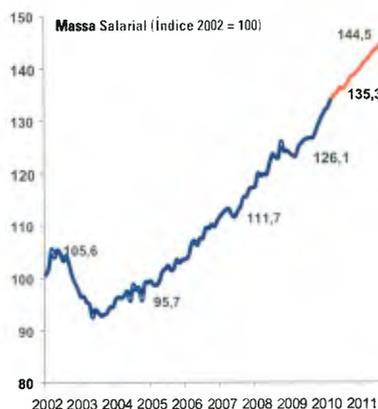
DESACELERAÇÃO A CAMINHO - Apesar do cenário favorável, Nóbrega alerta que a demanda pode estar perdendo um pouco do fôlego e que uma desaceleração gradual parece estar a caminho. “A menos que uma crise global provoque um congelamento do crédito, a ‘desaceleração gradual’ pode durar alguns meses ou até mesmo trimestres”, diz o economista.

O aumento do déficit em conta corrente, segundo o economista, deve-se ao crescimento anual das importações, em cerca de 45%, enquanto as exportações crescem a um ritmo menos intenso, de 25%. “Estamos consumindo mais do que produzimos”, afirma. Nóbrega avalia, no entanto, que o forte fluxo de capitais provavelmente manterá o câmbio forte.

A inflação, projetada pelo Banco Central em torno de 5,5% para 2011, ficará acima de 2010, de 4,3%: “Se nossa visão prevalecer, será necessário apertar mais a política monetária. Isso, porém, não acontecerá tão cedo. Dado o conforto do Banco Central com o



Mercado de trabalho sólido



cenário de inflação, serão necessárias evidências mais claras para convencer a autoridade monetária de uma mudança na política”, diz o economista.

Sobre o desempenho comercial do País, Nóbrega comenta que o saldo da balança está caindo, de US\$ 24 bilhões em 2009 para perto de US\$ 16 bilhões em 2010. “E projetamos um pequeno déficit em conta corrente em 2011, de 3,7% do PIB (Produto Interno Bruto)”.

Segundo Nóbrega, o fato de o Brasil estar aumentando o conteúdo de importados, não significa que está destruindo a indústria nacional com a taxa de câmbio, porque a economia interna está muito forte e não dá para ser superada com produção interna.

Apesar dos indicadores econô-

micos positivos, mesmo assim o economista admite que o Brasil acumula 30 anos de atraso em vários setores, principalmente no que refere aos investimentos em infraestrutura.

Sobre os gastos públicos o economista comenta que o crescimento em mais de 10% em 2010 deve-se ao forte aumento nos investimentos durante o primeiro semestre.

Sobre a política fiscal do País, o economista comenta que os resultados melhoram gradativamente. “O superávit primário está menor do que no passado recente, mas a dívida permanece sob controle”, diz Nóbrega. A projeção do economista é que o superávit primário mantenha-se no patamar de 2,7% do PIB e a dívida bruta fique em 60% do PIB em 2010.

Novas regras para reduzir a poluição

As rigorosas exigências do Euro 5, que entram em vigor em janeiro de 2012, trazem dúvidas e questionamentos aos gestores de frotas de todo o País

Márcia Pinna Raspanti

Transportadores e embarcadores já estão atentos aos impactos que a chegada do Euro 5 causará na política de gestão de frotas das suas empresas. A nova legislação determina que a partir de 2012, todos os caminhões e ônibus com motores a diesel que saírem das fábricas brasileiras deverão seguir as especificações do Proconve 7 (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores) - um programa de redução de emissão de poluentes regulamentado pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), subordinado ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). O P-7, que é a versão brasileira do Euro 5 adotado na Europa, prevê um limite mais rigoroso de emissões e o uso do diesel S-10, com teor de enxofre de 10 partículas por milhão. Os veículos abastecidos com o diesel S-10 reduzirão em 20 vezes a emissão de óxido de nitrogênio em comparação àqueles que utilizam o S-50 - atualmente, podem ser encontrados nos postos de abastecimento brasileiros vários tipos de diesel (S-50, S-500 e S-1800).

Na verdade, o Euro 5 ou P-7 começa a valer em 2012, em virtude de problemas para a implantação do Euro 4 (P-6). Segundo a resolução 315 do Conama, de 2002, seria obrigatória até janeiro de 2009 a adoção no Brasil do

padrão de emissões de gases do Euro 4. Como a Petrobras e os fabricantes de caminhões e ônibus no Brasil alegaram não ter condições de atender a legislação, foi assinado um novo acordo para solucionar a questão. Promovido pelo Ministério Público, sob a supervisão do Conama e com a participação da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), segundo o acordo a fase P-7 do Proconve (Euro 5) seria antecipada para janeiro de 2012, em uma tentativa de minimizar os efeitos da não implementação da P-6 (Euro 4). A Petrobras também iniciou o fornecimento de diesel mais lim-

po (S-50) para as frotas cativas das principais capitais brasileiras em 2009, cumprindo os compromissos estipulados pelo acordo.

A nova legislação traz algumas dúvidas e questionamentos para os gestores de frota brasileiros, principalmente após as incertezas que impediram a implantação do Euro-4. Uma das questões é relativa aos preços dos novos veículos: as novas tecnologias devem trazer aumentos nos preços dos veículos? Com certeza os ônibus e caminhões produzidos dentro dos padrões do Euro 5 (P-7) serão um pouco mais caros - as montadoras ainda não definiram quanto isto deve represen-



"Mudar antigos hábitos não é fácil, mas somente assim as novas regras alcançarão seus objetivos"

(Alexandre Parker, da Volvo)

LOCTITE

Teroson



Henkel

Conheça o programa PRÓ-ATIVA, da Henkel. Você reduz os custos com manutenção e obtêm 100% em satisfação!

A Henkel possui o projeto Pró-Ativa que tem como objetivo reduzir significativamente os custos e o tempo com manutenção de frotas. Primeiramente é realizada, pela equipe de engenheiros da Henkel, uma análise de cenário onde são levantadas as aplicações e necessidades do cliente. A próxima etapa compreende no desenvolvimento e treinamento das aplicações adequadas. O resultado é simples: Utilização correta dos produtos Loctite® que gera redução dos custos e ganho com hora homem. Entre em contato conosco e saiba mais sobre o programa!

AGENDE UM TREINAMENTO

São Paulo - Capital:
(11) 3205-7184 / 7151

Demais localidades:
SAC 0800 704 2334



www.loctite.com.br

www.henkel.com.br

tar, mas afirmam que será uma diferença relativamente pequena. “Ainda não podemos definir exatamente os valores dos novos veículos, mas os preços não serão muito mais elevados, com certeza”, explica Ricardo Silva, vice-presidente de Ônibus América Latina, da Mercedes-Benz.

A outra preocupação dos gestores é relativa ao fornecimento de alguns produtos, necessários para os motores fabricados de acordo com o P-7. Existem duas tecnologias que poderão ser utilizadas no mercado brasileiro para que os motores estejam dentro dos limites estabelecidos pelo P-7: a de recirculação de gases queimados, conhecida como *EGR (Exhaust Gas Recirculation)*; e a adição de uréia nos gases queimados, a *SCR (Selective Catalytic Reduction)* - sendo que esta última tem se mostrado a preferida pelos fabricantes por ser mais adequada a longas distâncias e a preferida das montadoras no Brasil. Os caminhões e ônibus que utilizarem ERG precisarão de um aditivo para funcionar: o agente redutor líquido automotivo (Arla 32), uma solução não tóxica de ureia pura e água desmineralizada. O produto será injetado no sistema de escapamento para reduzir quimicamente as emissões dos óxidos de nitrogênio (NOx). A redução ocorre por meio de uma reação química entre a ureia e o gás do motor decorrente do funcionamento.

Ainda não existe definição quanto ao preço que será cobrado pela solução de ureia, mas o seu fornecimento já foi regulamentado, em setembro de 2010. O Inmetro e o Ibama assinaram o Termo de Cooperação Técnica para a regulamentação da produção, comercialização e uso do Arla 32. O Arla 32 está classificado na categoria dos fluidos transportáveis de baixo risco, pois não é explosivo nem nocivo ao meio ambiente.



Protótipo do ônibus articulado O 500 MA com motor BlueTec 5 SCR, tecnologia em desenvolvimento para atender a legislação Conama P7

A partir de 1º de janeiro de 2012, o produto deverá estar disponível em postos de abastecimento, concessionárias e até mesmo em supermercados. A certificação será obrigatória e, portanto, o produto deverá apresentar selo do Inmetro e do Ibama. As especificações e ajustes para receber o Arla 32 só valerão para os veículos produzidos a partir de 2012. Os veículos que já estiverem rodando não têm como ser adaptados.

A Petrobras tem cumprido todas as etapas acordadas para redução dos impactos da não implementação do Euro 4, porém, algumas empresas ainda têm dúvidas se haverá diesel mais limpo para todos os consumidores interessados e qual será o preço do novo combustível. É importante ressaltar que a utilização de combustível inadequado (o S-500 e o S-1800 continuarão a ser comercializados nos postos) pode danificar o motor e trazer perda de potência dos veículos fabricados com as novas tecnologias. “O proprietário de um veículo Euro 5 precisa exigir o diesel com menor teor de enxofre e o Arla 32. Assim, ele manterá seu caminhão em perfeitas condições e contribuirá para diminuir a poluição. Mudar antigos hábitos não é fácil, mas somente assim as no-

vas regras alcançarão seus objetivos”, acredita Alexandre Parker, responsável pela área de assuntos institucionais e governamentais da Volvo do Brasil.

NOVOS PRODUTOS - Com a proximidade da implantação do Euro 5, as montadoras e os fabricantes de motores investem em pesquisas e desenvolvimento de produtos para atender à legislação que entra em vigor em 2012, colocando no mercado produtos adequados às especificidades brasileiras. A experiência europeia – o Euro 5 vigora naquele continente desde 2008 - precisa ser adaptada às características nacionais, já que as condições das estradas, a qualidade dos combustíveis oferecidos, as temperaturas e volume de cargas transportadas são bastante diferentes no Brasil.

A Mercedes-Benz do Brasil, que tem investido no desenvolvimento de motores em acordo com o P-7, tem realizado testes com o uso de biocombustíveis renováveis, como o diesel de cana e o biodiesel. A empresa está desenvolvendo o sistema BlueTec 5 SCR de redução catalítica seletiva, sua marca registrada. O destaque é a adição do Arla 32 nos escapamentos dos veículos para pós-tratamento dos

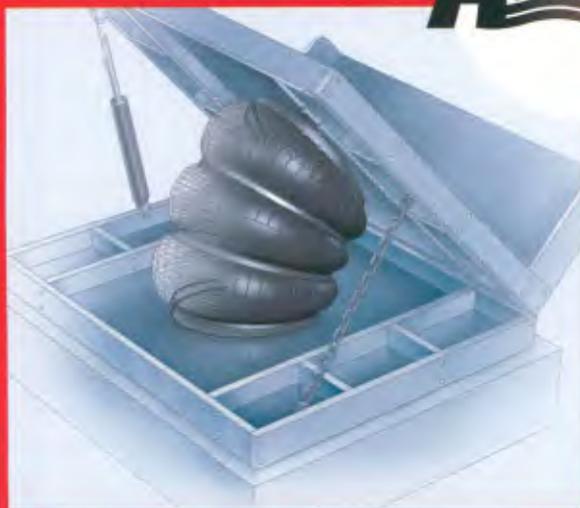
BOLSAS PARA SUSPENSÃO A AR

Firestone

As mais práticas, eficientes e confiáveis.



AIRIDE
SPRINGS



Para ônibus, caminhões e carretas.

Firestone

World's Number 1
Air Spring.



FIRESTONE INDUSTRIAL PRODUCTS COMPANY

www.firestone.com.br/fipil

OPINIÃO

Quem paga a conta?

Cláudio Nelson C. Rodrigues de Abreu*

Como se sabe, em 1º de janeiro de 2012, entrará em vigor a fase denominada P-7 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), equivalente brasileiro do Euro 5, estabelecendo níveis mais baixos de emissão de poluentes para os motores dos veículos movidos a diesel.

A obrigatoriedade em questão consta da Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) nº 403, de 11 de novembro de 2008, que está espelhada no Acordo Judicial celebrado entre o Ministério Público Federal, Estado de São Paulo, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama), Agência Nacional do Petróleo (ANP), Petrobras e fabricantes de veículos e motores diesel, em 29 de outubro de 2008.

Curiosamente, em 2012, a Petrobras disponibilizará em todo o território nacional somente o Diesel S-50 (o S é de sulphur, enxofre, em inglês), que tem teor de enxofre máximo de 50 partículas por milhão (ppm), ou 50 mg/kg (um quilo tem 1 milhão de miligramas), em vez do S-10 (disponível em 2013), considerado mais adequado. Deve ser registrado, entretanto, que, em algumas capitais e cidades de maior porte, a Petrobras já começou a distribuir o S-50 (nos demais, temos ainda o S-1800 ou o S-500), embora os motores sejam da geração Euro 3 ou inferior.

O reflexo da introdução dos motores Euro 5 para os operadores de ônibus e de caminhão é uma incógnita para muita gente. Para mim, inclusive. Por exemplo: qual será o aumento real no preço dos chassis em 2012? E o custo adicional da solução aquosa à base de uréia, genericamente conhecida como AdBlue, já que no Brasil a tendência é utilizar a tecnologia



SCR (redução catalítica seletiva, na sigla em inglês)? E quanto aos investimentos em equipamentos e treinamento do pessoal de manutenção?

Um outro problema a ser equacionado é o do provável aumento no peso dos chassis. Ocorre que haverá a necessidade de pelo menos um reservatório para o AdBlue, dispositivos para detectar o consumo e

o nível de emissões e pulverizar a quantidade adequada desse aditivo no tubo de escapamento, além de um catalisador de cerâmica, pelo qual passará essa mistura.

Esta preocupação pode parecer exagerada, mas o fato é que as discussões relacionadas a peso de caminhões e ônibus têm sido improdutivas até agora. E há incoerências. Vejamos: por que será que, de acordo com o Decreto nº 7.282, de 1º de setembro de 2010, os limites de peso por eixo para os caminhões e ônibus no âmbito do Mercosul podem ser de 10,5 toneladas e 14 toneladas, para um eixo simples com 4 pneus e para um eixo duplo com 6 pneus, respectivamente, enquanto que os brasileiros, aqui, devem cumprir 10 toneladas e 13,5 toneladas, também respectivamente?

Concluindo, creio que já está passando da hora em que montadoras e operadores de ônibus e caminhões devam se reunir para esclarecer estas e outras dúvidas relevantes que venham a surgir sobre o tema Euro 5. Afinal, não se pode esquecer que inovações tecnológicas são importantes e necessárias, mas podem atingir um patamar de preço que o mercado – aí incluídos obviamente os passageiros e embarcadores -- terá sérias dificuldades para absorver.

* Economista e diretor do Grupo Santa Cruz

gases de escape. Com vistas aos sistemas de BRT (*Bus Rapid Transit*) e as exigências do Proconve, a Mercedes Benz já apresentou um protótipo do ônibus articulado O 500 MA com motor BlueTec 5 SCR, tecnologia em desenvolvimento para atendimento à legislação Conama P7.

Depois de uma fase de testes nos bancos de provas do laboratório de motores, o diesel de cana, numa proporção de 10% juntamente com 90% de diesel, vem sendo testado pela Mercedes-Benz, desde o mês de julho, em operações regulares de ônibus urbanos na cidade de São Paulo. Nos bancos de prova havia sido utilizado 10% de diesel de cana e 90% de diesel S50, com teor de enxofre 50 ppm. Mesmo com um percentual aparentemente pequeno, o novo combustível proporcionou redução de 9% nas emissões de material particulado, sem aumentar as emissões de NOx. Outro resultado dos testes com o diesel de cana é a manutenção do desempenho do motor, pois, nos ensaios comparativos, todos os parâmetros de controle do motor permaneceram exatamente iguais. O novo combustível também oferece consumo reduzido, de acordo com as pesquisas da montadora.

Além dos investimentos em pesquisas e testes, a Scania do Brasil tem trabalhado junto à rede de concessionárias nos últimos dois anos para que os clientes recebam toda a assistência e orientação relativas ao P-7. “Quanto aos produtos estamos tranquilos, temos tecnologia e experiência. Temos investido também na preparação das concessionárias”, informa Roberto Leoncini, diretor geral da Scania do Brasil. Quanto à tecnologia, ele afirma que a montadora sueca domina tanto a SCR quanto a EGR. “A SCR parece ser a mais adequada para a realidade brasileira, pois, não necessita de maio-

res alterações no motor, além de aceitar melhor um combustível inadequado. Mas tudo depende do que o mercado buscar. Temos toda a tecnologia que envolve o Euro 5 na prateleira”, diz.

A MAN Latin America trabalha no conceito de desenvolvimento e produção de “veículos sob medida”, portanto, deve lançar produtos que se ajustem ao Proconve 7 especialmente desenvolvidos para as especificidades do mercado brasileiro. “Os veículos que atenderão a esta nova legislação trarão uma série de novas tecnologias para cumprir as exigências para a emissão de gases poluentes pelos motores e também outras para proporcionar um maior conforto e segurança na condução dos veículos, assim como, melhorar a performance e custos operacionais dos veículos”, afirma Ricardo Alouche, diretor de

vendas, marketing e pós-vendas da MAN Latin America.

MOTORES- A Cummins também investe em tecnologia e novos produtos para atender às normas Euro V. A empresa desenvolveu sistema integrado que engloba desde o filtro de ar, na entrada de ar do motor, passando pelo motor, solução de turbocompressor e solução de pós-tratamento de gases, que engloba todas as tecnologias com o Arla 32, considerada pela empresa a mais viável para o mercado brasileiro. Por ser eletrônico, apenas uma ferramenta será capaz de gerenciar todo o sistema, trazendo flexibilidade, economia e facilidade para o cliente. Haverá a distribuição do Arla 32 na rede Cummins. Segundo pesquisas do fabricante, o nível de potência do motor também pode ser maior e a durabilidade do propulsor diesel é

estendida com o uso do composto.

A MWM International também dá destaque às pesquisas que buscam atender às exigências do Proconve 7 de acordo com as especificidades do mercado brasileiro. A empresa deverá investir, entre 2010 e 2015, R\$ 245 milhões em produção, engenharia e capacitação de pessoal. A MWM já apresentou ao mercado alguns lançamentos que atendem às normas do P-7. Um deles é o MaxxForce 3.2, desenvolvido com recentes tecnologias diesel, como o turbo Dual Axle, VNT e o novo cabeçote 16 válvulas cross flow com comando único. O modelo é equipado com a tecnologia EGR que atende as normas de emissões Euro 5. Outro exemplo é o motor MaxxForce 4.8 de quatro cilindros, que utiliza de maneira flexível a tecnologia EGR ou o sistema de pós-tratamento de gases SCR.

EFICIÊNCIA COMPROVADA

Mercado na Rede mostra eficiência no Seminário de Gestão de Frotas 2010.

O Mercado na Rede mostrou eficiência no Seminário de Gestão de Frotas 2010 onde participou pela segunda vez como patrocinador oficial. Fomos a única empresa a fazer a demonstração de sua solução tecnológica e apresentar os resultados em tempo real.

Os presentes puderam assistir o passo-a-passo de um processo de compras de peças através de uma cotação de preços feita em apenas 30 minutos, com sucesso absoluto e a participação de mais 30 fornecedores de diversos estados do país. Isto mostra claramente a confiabilidade, agilidade e eficiência do melhor sistema de gestão de compras pela internet.

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



UMA GRANDE REDE DE NEGÓCIOS



650

Compradores Cadastrados

2.700

Fornecedores Cadastrados

3.000

Acessos diários

ECONOMIZANDO O PLANETA

(61) 3034 6559
Brasília

www.mercadonarede.com.br

Acesse nossas
mídias sociais



O combustível dos vencedores

Criar corresponde a 10% do esforço de inovar; 90% vêm quando as ideias são transformadas em negócios sustentáveis e rentáveis.

Sonia Moraes

“Inovação não é bicho de 7 cabeças, mas depende de organização e metas”, observa Alfonso Abrami, sócio-diretor da Pieracciani Consultoria Transformadora.

Munido da experiência acumulada como diretor de Pesquisa e Desenvolvimento da Pirelli, o engenheiro Abrami diz que não resolve contratar um executivo inovador, premiar criatividade, se não houver um projeto do projeto.

“Para começar, é preciso não confundir gestão da inovação

com criatividade dentro da empresa”. Segundo ele, ter ideias, ou seja, a etapa de criar, corresponde a apenas 10% do esforço de inovar. Os outros 90% restantes correspondem a transformar ideias em mudanças sustentáveis e finalmente em negócios rentáveis. “É aí que está toda a diferença”. O consultor destaca ainda que o “investimento em inovação é basicamente o investimento em pessoas e estamos falando em horas de tra-

balho e em salários”.

COMPETITIVIDADE - Abrami reconhece que transformar ideias em negócios rentáveis não é uma tarefa fácil. “Porque tudo o que aprendemos até hoje foi ter foco em custos. Não nos disseram que apareceria a China para acabar com nossa alegria. E mesmo no campo da inovação, contava pontos, reduzir. Isso vai, de certa forma, na contramão da inovação. Empresas que assumiram abor-

Seis passos para inovar

1

Constitua e implante o comitê da inovação



2

Você faz parte e juntos vocês desenvolverão o projeto de transformação.



3

Defina uma estratégia de inovação, planeje, defina as etapas, construa o projeto passo a passo deixando claros os tempos de implementação de cada etapa, como por exemplo, implantação do Comitê da Inovação; definição de objetivos concretos e mensuráveis; planejamento dos recursos que serão empregados; recrutamento / convocação e preparação dos recursos humanos;

dagens exageradas de segurança, valores e culturas ortodoxas, certamente sofrerão por terem criado uma cultura anti-risco e anti-inovação com sérios impactos na sua competitividade”, diz o consultor, que completa: “Em um mundo frenético e em permanente transformação, será a inovação o combustível das empresas vencedoras. Se quiser que sua empresa e seu emprego sobrevivam e faça parte desse futuro é preciso começar já”, avisa Abrami.

O especialista em inovação ressalta ainda que enquanto o mundo todo coloca energia em redução de custos e foco nos preços, “algumas estrelas especiais das constelações empresariais, com excepcional coragem e empreendedorismo, colocam energia em criar e sustentar novas formas de fazer”.

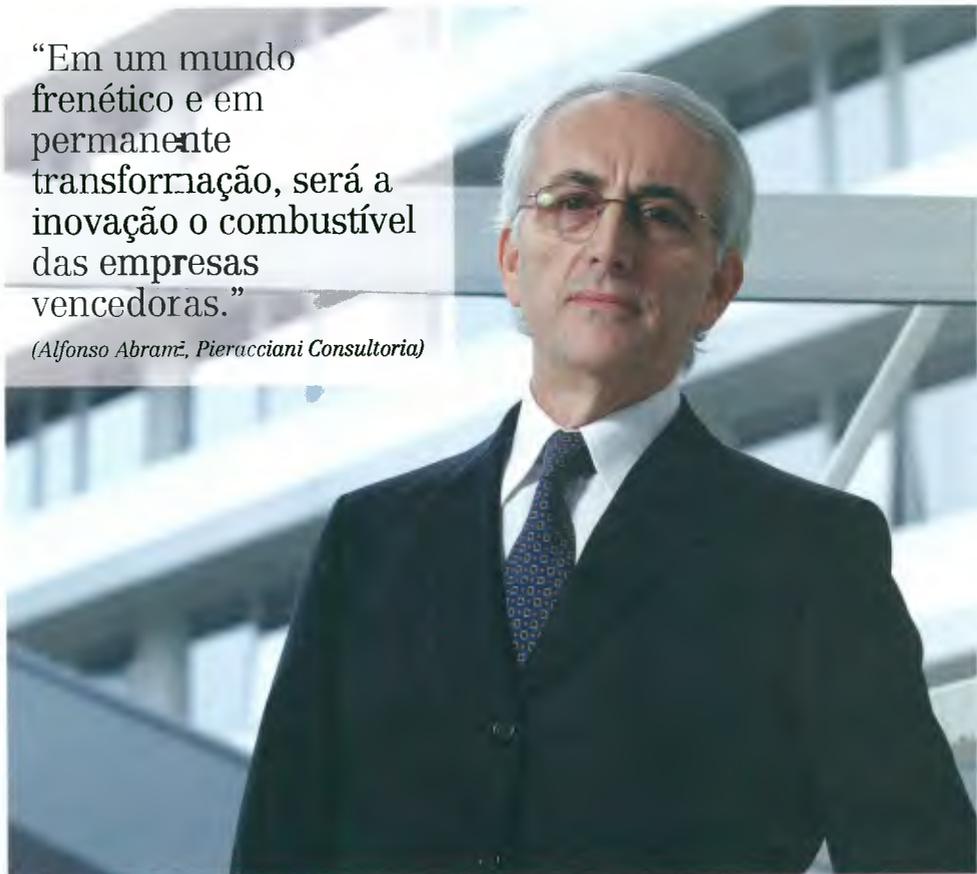
Para detalhar mais os caminhos da inovação o consultor diz que uma organização pode inovar em quatro diferentes dimensões – uma por vez, ou em mais de uma, simultaneamente.

Quando a empresa cria um produto totalmente novo ou melhora os produtos já existentes;

Quando cria um novo processo produtivo ou implanta aprimoramentos que aumentam a produtividade e/ou reduzem custos;

“Em um mundo frenético e em permanente transformação, será a inovação o combustível das empresas vencedoras.”

(Alfonso Abramz, Pieracciani Consultoria)



Quando realiza uma mudança significativa que altera as formas como o negócio é gerido;

Quando a inovação propicia que a organização crie novos mercados, atinja nichos antes inexplorados ou só explorados pela concorrência”.

Ele enfatiza ainda que a inovação depende da estrutura, sistemas e processos. Quatro elementos influenciam a cultura da organização e, conseqüentemente, a sua capacidade de inovar: pessoas, tecnologia, ambiente, processos e fluxos de informações.

pesquisas, estudos, testes e outras atividades de desenvolvimento e planos de implementação das mudanças necessárias. Os resultados devem ser confrontados, avaliados, e servirão de base para o prosseguimento das ações. Em quanto tempo isso foi realmente feito? O resultado final está próximo do estudo inicial? Conseguimos atingir esta área geográfica?

4



Prepare também um bom plano de comunicação. Não se faz uma organização inovadora sem a adesão de todos.

5

Esqueça, ao menos por um pouco, o paradigma de redução de custos que hoje circula em suas veias.

6

Entenda os fatores inibidores e facilitadores da inovação. Ataque-os e saia na frente.



O futuro é dos caminhões mais inteligentes

Com maior nível de tecnologia integrada, até 2020 veículos pesados levarão mais cargas, serão mais econômicos e velozes, prevê a montadora Volvo, de origem sueca

O avanço da tecnologia tornou os caminhões de hoje mais seguros, econômicos e produtivos. E a tendência, num horizonte até 2020, é de caminhões ainda mais potentes, com maior índice de eletrônica. Enfim, o futuro próximo será de caminhões mais inteligentes, com velocidade média maior, menor consumo de combustível e mais capacidade de carga. Tudo isso oferecendo menor custo por carga útil. “O perfil de transporte vai mudar no País”, observa Ro-

berto Gribosi, engenheiro de vendas da Volvo do Brasil.

O engenheiro comenta que, enquanto em 1980 uma composição rodoviária com cavalo e carreta tinha capacidade para 45 toneladas e rodava 100 mil km por ano, em 2010 uma composição tem capacidade bruta de 57 toneladas e roda 150 mil km por ano. “A expansão da tecnologia ajudou a melhorar a produtividade. O caminhão hoje transporta e roda mais que no

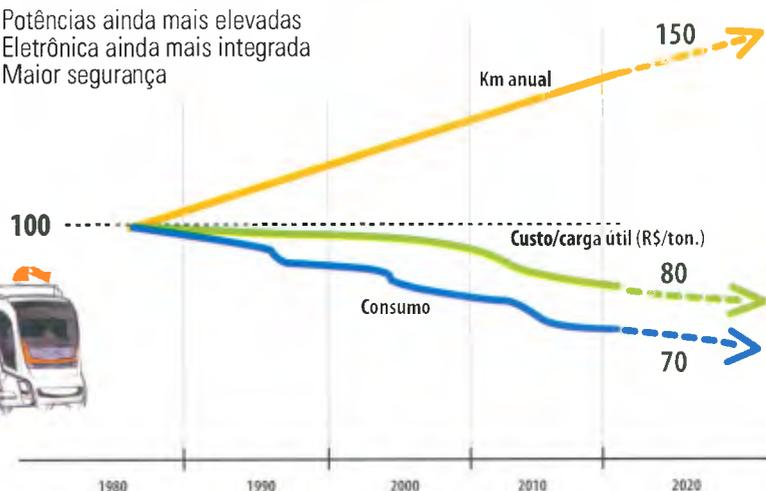
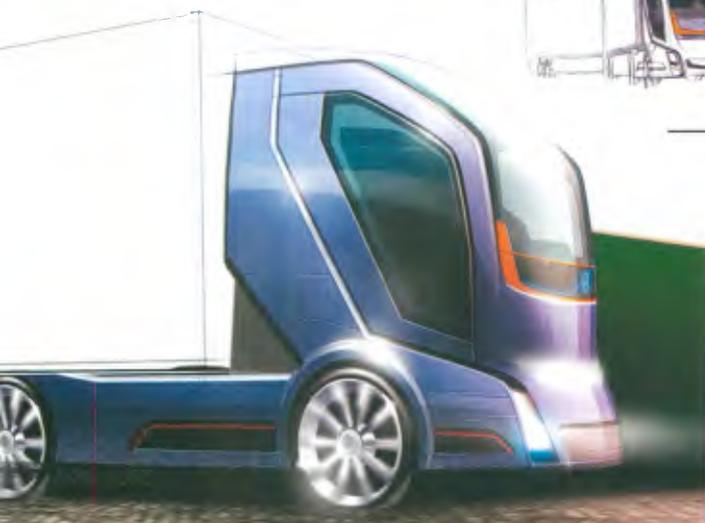
passado”, afirma Gribosi.

Para isso, os caminhões ganharam potência. “De 357 cavalos em 2001, a potência de um veículo pesado aumentou para 440 cavalos em 2010”, compara o engenheiro. Por causa do alto índice de tecnologia, que ajuda a reduzir o consumo de combustível, o custo por tonelada de um caminhão vem caindo nos últimos 30 anos.

O engenheiro da Volvo explica que o aumento da potência nos caminhões foi possível com a uti-

Futuro do transporte rodoviário de cargas

Potências ainda mais elevadas
Eletrônica ainda mais integrada
Maior segurança



1980 1990 2000 2010 2020



“De 357 cv em 2001, a potência de um veículo pesado subiu para 440 cv em 2010.”

(Alberto Gribosi, Volvo)

lização de turbocompressores, introdução do sistema intercooler, controle eletrônico de injeção e dos motores eletrônicos. “A Volvo foi a primeira montadora a introduzir o controle de injeção, a equipar seus caminhões com motor eletrônico e a oferecer um motor com mais de 500 cv de potência”, afirma Gribosi.

Os motores eletrônicos reduzem consumo de combustível, permitem manutenção mais simples e emitem menos poluentes. O engenheiro lembra ainda que a legislação de emissões P7 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), que colocará em vigor a norma Euro 5 a partir de janeiro de 2012, vai acelerar a redução das emissões.

Para atender a Euro 5 a Volvo utilizará a tecnologia de Redução Catalítica Seletiva (SCR) que usa a injeção de uréia (batizada de Arla 32), para reduzir os poluentes com o diesel de 50 partes

por milhão de enxofre (S50). “Se a solução tiver preço abaixo do combustível o impacto será zero, mas se for maior vai impactar nos custos”, diz Gribosi.

ELETRÔNICA É DECISIVA - O engenheiro da Volvo destaca também que, além do menor consumo, manutenção mais simples e menor índice de emissões, a evolução da eletrônica proporciona maior conforto e segurança aos motoristas, com a integração de todos os sistemas no veículo. “É importante que o caminhão tenha conforto para garantir o bom desempenho do motorista”, diz Gribosi.

Entre as tecnologias disponíveis há dois anos nos caminhões da Volvo estão o ACC (piloto automático inteligente que reduz a velocidade do veículo em caso de obstáculo), LCS (sensor de ponto cego, que avisa o motorista quando tem veículo na lateral), LKS (monitoramento da faixa



de rodagem e alerta para a parada do caminhão) e a ESP (freia o veículo no controle de curvas). “Ainda temos a tecnologia Alcolock, dispositivo que não permite a partida do veículo se o motorista apresentar alto teor de álcool no organismo”, explica Gribosi. (SM)



Quem escolhe
o **especialista**
em sistemas
eletrônicos Diesel
tem **41 vezes mais**
tranquilidade.

Você tem muito mais vantagens quando leva seu veículo a um Bosch Diesel Center. A confiança da marca líder em sistemas eletrônicos Diesel garantindo serviços de alta qualidade. A segurança de equipamentos de última geração e uma equipe de profissionais altamente especializada em sistemas eletrônicos Diesel realizando diagnósticos e reparos com total precisão e agilidade. E mais: 41 oficinas da rede garantindo o serviço feito em qualquer Bosch Diesel Center do Brasil. **Garanta sua tranquilidade: escolha o especialista em sistemas eletrônicos Diesel.**

Garantia
inter-rede



41 Bosch Diesel Centers

garantindo o serviço realizado em
qualquer oficina da rede no Brasil.

Amazonas

Manaus
Manaus Turbo, Com. e Serv. de
Peças Automotivas
Tel.: (92) 3681 1625

Marajó Diesel

Tel.: (92) 3633 1975

Bahia

Simões Filho
Simões Filho Serv. e Com. de
Auto Peças
Tel.: (71) 2104 2736

Ceará

Fortaleza
Frاندiesel Serv. e Peças Diesel
Tel.: (85) 3235 3466

Distrito Federal

Brasília
B. H. Diesel
Tel.: (61) 3034 6218

Espírito Santo

Cariacica
Contorno Eletrodiesel
Tel.: (27) 3336 4599

Goiás

Formosa
Ideal Diesel
Tel.: (61) 3642 4473

Goiânia

Águia Diesel
Tel.: (62) 4008 6363

Eurodiesel Comércio e Peças

Tel.: (62) 3576 3646

Santana Turbodiesel

Tel.: (62) 3296 1545

Mato Grosso

Rondonópolis
Sabin – Serviço Autorizado de
Bombas Injetoras
Tel.: (66) 3423 3855

Sinop

Retífica Rei
Tel.: (66) 3511 2210

Mato Grosso do Sul

Campo Grande
Bodicampo Peças & Serviços
Tel.: (67) 3351 2636

Minas Gerais

Belo Horizonte
Turbo Brasil
Tel.: (31) 3390 7800

Contagem

Tractordiesel
Tel.: (31) 3396 2200

Perdões

Perdões Diesel
Tel.: (35) 3864 1516

Sete Lagoas

G. G. Tecnodiesel
Tel.: (31) 3773 6091

Uberlândia

Nogueira Truck Service
Tel.: (34) 3213 8099

Pará

Ananindeua
Mundial Diesel
Tel.: (91) 3255 1492

Paraná

Ponta Grossa
Mário Diesel
Tel.: (42) 3227 2566

Umuarama

D H M Distribuidora de Peças
Tel.: (44) 3621 6655

Pernambuco

Jaboatão dos Guararapes
Recidiesel Com., Serviços e
Representações
Tel.: (81) 3479 1412

Recife

Dieselnorte
Tel.: (81) 3428 0333

Rio de Janeiro

Nova Iguaçu
Box Diesel Assistência Técnica
Tel.: (21) 2667 3548

Rio Grande do Sul

Estrela
Casa do Freio Comércio de
Autopeças
Tel.: (51) 3720 3030

Novo Hamburgo

BM Diesel Bombas Injetoras
Tel.: (51) 3595 3769

Porto Alegre

Egon Frichmann Com. e Técnica
Tel.: (51) 3342 8277

J. C. Lui & Cia.

Tel.: (51) 3341 4089

Rondônia

Porto Velho
Remopecas Retífica de Motores
e Peças
Tel.: (69) 3228 1985

Santa Catarina

Blumenau
Serviços Técnicos H. G. Diesel
Tel.: (47) 3338 4033

Joinville

Oficina de Bombas Inj. Soares
Tel.: (47) 3472 3082

Mafra

Veículos Mallon Ltda.
Tel.: (47) 3641 1000

Tubarão

Zanotto Diesel Truck Comércio
de Peças e Serviços
Tel.: (48) 3628 1803

São Paulo

Campinas
Formaggioni & Cia.
Tel.: (19) 3272 7099

Itapira

Diesel Truck Comércio de Peças
e Serviços Automotores
Tel.: (19) 3863 0004

Limeira

Mercuri Limeira
Tel.: (19) 3451 4498

Ribeirão Preto

Sodiesel Bombas Injetoras
Tel.: (16) 3969 8888

São José do Rio Preto

Ajatcciesel Bombas Injetoras
Tel.: (17) 3224 7541

São Paulo

Leon Motores e Peças
Tel.: (11) 2954 4888

Sorocaba

Soro Diesel Retífica de
Motocres, Bombas e Peças
Tel.: (15) 3331 6666

Tocantins

Palmas
Bom Diesel
Tel.: (63) 3223 9900



Wickbold e Julio Simões: uma parceria de sucesso

Tradicional fabricante de pães terceiriza totalmente a frota de distribuição de produtos no Rio de Janeiro, reduzindo custos operacionais e melhorando o atendimento aos clientes

A parceria entre a Wickbold e a transportadora Júlio Simões começou em 2005, quando a tradicional fabricante de pães decidiu terceirizar parte da sua frota comercial. Os bons frutos trazidos pela iniciativa, principalmente em relação a ganhos de produtividade, fizeram com que, em menos de um ano, todo o setor de vendas da Wickbold estivesse utilizando os veículos da Júlio Simões, em um total de mais de 220 unidades locadas. Em 2009, a relação entre as duas empresas fortaleceu-se mais ainda: a Wickbold desenvolveu um projeto-piloto para distribuição de produtos no Rio Janeiro, utilizando-se da frota terceirizada da transportadora.

A cidade do Rio de Janeiro foi escolhida para o projeto por ser considerada um mercado com grande potencial de crescimento e uma série de particularidades logísticas e geográficas. “Percebemos que a terceirização traria várias vantagens e aperfeiçoaria a distribuição. Com a experiência positiva que tivemos com a terceirização do setor de vendas, percebemos que poderíamos proporcionar um serviço ainda melhor aos nossos clientes e alcançaríamos maior eficiência”, explica Jorge Domingues, gerente nacional de gestão e logística da Wickbold.



José Domingues, da Wickbold, Eduardo Pereira e Irecê Andrade da Júlio Simões

***Economizar
combustível na
reforma de pneus
é rentabilizar
a sua empresa.***



ecomais

Até 12%*
de redução
no consumo
de combustível

A Série Ecomais maximiza resultados e agrega valor ao seu negócio aliando desempenho quilométrico superior e redução de consumo de combustível. Agora, além das bandas Eixo Livre e Tração, a Tipler está lançando a Ecomais Antiarraste, com profundidade otimizada, reduzindo a resistência ao rolamento, novo composto de borracha e ombros arredondados que solucionam os problemas de arraste lateral. Quem quer aumentar a rentabilidade de sua frota usa Ecomais, da Tipler.

www.tipler.com.br

TIPLER
A banda de quem fez as contas



* Quando aplicadas em carcaças otimizadas para economia de combustível e contempladas as condições do padrão Tipler de rodagem.

Para atender os clientes da Wickbold no Rio de Janeiro, a Julio Simões mantém 80 caminhões baú e uma equipe de 170 colaboradores, entre motoristas, ajudantes e pessoal de gestão. Cada caminhão, com capacidade para 5,4 mil pães, faz uma média de sete entregas por dia. Em todo o estado, há cerca de dois mil pontos de entrega de produtos Wickbold atendidos pela frota da transportadora. A Júlio Simões mantém uma reserva técnica de 10% de veículos e pessoas, para picos de demanda ou contratemplos operacionais que possam surgir.

Segundo Domingues, os objetivos da terceirização da frota foram: proporcionar maior uniformidade às entregas e mais agilidade operacional, atender as particularidades e necessidades de cada cliente, atingir maior controle operacional, desmobilizar ativos, além de oferecer maior qualidade na distribuição dos produtos e disponibilizar *on line* as informações relativas às entregas. “Temos um melhor dimensionamento das rotas e uma redução no tempo de entrega. Os custos logísticos foram reduzidos em cerca de 10%. Houve ainda melhoria na logística reversa, maior foco na qualidade da distribuição. E a Wickbold pode manter-se focada no seu *core business*”, diz.

MARCA FORTE - Todos os veículos que fazem entregas para a Wickbold foram padronizados e customizados para melhorar a exposição da marca nos grandes centros urbanos. Os veículos são todos novos (zero quilômetro), o que reduz os riscos de problemas mecânicos que podem impedir as entregas. “Os motoristas e ajudantes são contratados pela Julio Simões, em regime CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), uniformizados e



“Personalização e customização fidelizam clientes”
(Irecê Andrade, Júlio Simões)

treinados. Fazemos também o rastreamento e monitoramento do tempo de deslocamento e de descarregamento de mercadorias, o que permite ao cliente acompanhar o processo e avaliar as rotas de melhor resultado”, informa Eduardo Pereira, diretor de gestão e terceirização da Júlio Simões.

Na opinião de Pereira, o fato da Wickbold ter terceirizado toda a frota de entregas no Rio de Janeiro é decisivo na hora de alcançar resultados satisfatórios. “Não vamos entrar no debate sobre o que é melhor, terceirizar ou utilizar frota própria. Porém, tenho certeza de uma coisa, a pior opção é manter os dois modelos juntos em uma mesma operação. Não dá certo operar com uma parte de frota própria ao lado de outra parte terceirizada, isto só dificulta a gestão e a avaliação das ações”, diz.

Para reduzir a rotatividade dos motoristas e ajudantes envolvidos nesta operação, a Júlio Simões investe em treinamento. Antes de assumir as suas funções, os funcionários passam

por um período de ambientação com o serviço de entregas da Wickbold. “O colaborador chega à operação bem treinado e familiarizado com o trabalho, pois, os novatos circulam inicialmente na companhia dos motoristas já envolvidos no serviço. Também temos um plano de incentivos em função da produtividade dos colaboradores. Nosso objetivo é reduzir ao máximo a rotatividade, o que traz melhores resultados para o cliente”, diz Pereira.

DIVERSIFICAÇÃO - A Júlio Simões atua em diversas áreas, como terceirização de frotas e equipamentos (20% das operações); fornecimento de serviços para cadeia de suprimentos (62%), em contratos logísticos que vão desde a coleta de matéria-prima até a gestão da informação e a entrega do produto final; transporte de passageiros (16%), nos setores de transporte municipal, intermunicipal, fretamento e turismo; e transporte de carga em geral (10%). No setor de gestão e terceirização de frotas, a

IVECO

VOCÊ À FRENTE.

Tem muito de você neste caminhão.



O Iveco Stralis NR nasceu de tudo aquilo que você pediu. Afinal, para o lançamento do produto, ouvimos dezenas de clientes e motoristas, trabalhamos 30 mil horas com 110 engenheiros, designers e técnicos e rodamos 2 milhões de quilômetros para colocar os seus desejos na estrada. O resultado que entregamos ao mercado foi um caminhão inspirado no que você quer e precisa para o seu sucesso: maior produtividade e menor custo operacional.

NOVO IVECO STRALIS NR

INSPIRADO POR VOCÊ, FEITO PARA SEU SUCESSO.

MAIOR PRODUTIVIDADE COM MENOR CUSTO OPERACIONAL. | 460 NR • 410 NR • 380 NR | VERSÕES: 4x2 • 6x2 • 6x4

Acesse www.ocaminhaoqueeuquero.com.br
e descubra as histórias por trás do novo Iveco Stralis NR.



**BAIXO
CONSUMO**



**BAIXO CUSTO DE
MANUTENÇÃO**



**EXCELENTE
VALORIZAÇÃO**



10 FÁBRICA
IVECO
NO BRASIL



CENTRO DE ATENÇÃO AO CLIENTE
0800 702 3443
www.iveco.com.br

Faça revisões em seu veículo regularmente.

Dominio@Iveco

*Fotos e desenhos meramente ilustrativos. Alguns itens opcionais. A Iveco, em respeito aos seus clientes e visando atendê-los, reserva-se o direito de aprimorar seus produtos continuamente. Portanto, as especificações constantes nesta peça poderão ser alteradas, a qualquer momento, sem prévio aviso.

empresa disponibiliza veículos leves e pesados para clientes em todo o Brasil – até 2009, eram mais de 12 mil veículos em operação. A idade média da frota é de 1,7 ano, para veículos leves; e 2,8 anos, para veículos pesados.

Os serviços diferenciados incluem dimensionamento da frota até a gestão completa dos serviços, customização dos veículos especiais, de passeio, utilitários e caminhões, fornecimento de mão de obra treinada, manutenção, seguro do veículo e terceiros, reserva técnica e relatórios gerenciais *on line*. Garantia de disponibilidade mínima de 90% da frota, incluindo manutenção, atendimento ao cliente 24 horas por dia, veículos reservas e a gestão de informação da frota.

A Júlio Simões tem mais de 110 clientes em vários segmentos, como laboratórios, telecomunicação, alimentos, editoras, energia, saneamento, autopeças, químico, e na distribuição urbana de diversos produtos. A empresa também atua na gestão de frotas para a Polícia Militar e fornecimento de serviços de ges-



tão da frota. Hoje, são mais de 2,8 mil veículos alocados para o atendimento de corporações em Minas Gerais e Rio de Janeiro e São Paulo.

Segundo Irecê Andrade, diretora comercial e de operações logísticas da Júlio Simões, a empresa acredita em soluções integradas e personalizadas para atender melhor os clientes. “Os processos de gestão integrada e melhoria contínua fazem parte da estratégia da Júlio Simões nesse segmento. A

personalização e a customização são peças importantes na hora de fidelizar nossos clientes e fornecer serviços que atendam suas expectativas”.

TRADIÇÃO - A Wickbold é uma empresa familiar e brasileira, fundada em 1938 por Henrique Wickbold, a partir de uma pequena padaria. Nesses 72 anos de atuação, a marca ficou conhecida em todo o País por seus pães especiais – foi uma das primeiras a comercializar o pão *diet*, o pão funcional e o sem casca. Atualmente, a empresa atua nas regiões de São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Santa Catarina, Paraná, Minas Gerais, Distrito Federal e Goiás.

A primeira fábrica da Wickbold foi inaugurada em janeiro de 1974, em São Paulo. Em 1975, a empresa adquiriu a “Nosso Pão”. A partir de então, a marca só tem crescido: em 1986, foi criada a fábrica em Diadema (São Paulo), onde hoje funcionam os escritórios e a parte administrativa; em 1997, foi inaugurada a indústria de Jacarepaguá (Rio de Janeiro); em 2007, ocorreu a inauguração da fábrica em Hortolândia, São Paulo. (MPR)



Motores Cummins ISB. Campeões em todos os quesitos!



Interact 6



Interact 4





Com a ampla linha de produtos da Moreflex, você conta com a inovação e tecnologia no processo de reforma dos seus pneus.

Produtos exclusivos, confiabilidade na reforma e o melhor rendimento quilométrico nos diversos segmentos de transporte.

Encontre a melhor solução para o seu pneu em nossa rede credenciada!

Visite nosso site: www.moreflex.com



Série H - Linha exclusiva de bandas de rodagem com a garantia do melhor rendimento.

Conheça nossa tecnologia e surpreenda-se com os resultados.



Time comprometido ganha o jogo

Viação Urbana, de Fortaleza, é adepta do uso de ferramentas tecnológicas sem abrir mão de colaboradores satisfeitos com a empresa e felizes com o que fazem

Reconhecida seguidas vezes como melhor empresa de transporte coletivo do Brasil, a cearense Viação Urbana tem na eficiente gestão dos negócios uma peça de resistência para reduzir os problemas que se

abatam sobre o setor de transporte de passageiros.

O jovem Gustavo Porto, sócio e também dirigente executivo da Viação Urbana, explica como tirar proveito de uma boa gestão.

Gestão de Frotas - *Um dos segredos da Viação Urbana é estar sempre municiada com ferramentas de gestão da frota, contabilidade, enfim, integrar todos os setores através de softwares de ponta. Mas, você costuma alertar que importante também é conseguir saber o que realmente se paga daquilo que é somente perfumaria. Diga quais os principais mandamentos das boas escolhas tecnológicas para se ter uma eficiente gestão?*

Gustavo Porto - Cada vez mais acredito que as melhores ferramentas são colaboradores satisfeitos com a empresa e felizes com o que fazem. Entretanto, as ferramentas tecnológicas devem sempre fazer parte do dia a dia e não apenas servir de perfumaria como falei. Saber que o investimento feito em tecnologia de ponta está dando resultado é a nossa preocupação. E isto nós temos visto claramente aqui na Viação Urbana onde já avançamos em diversos campos como o do GPS e suas ferramentas de telemetria. Mas quando as novidades não saem do jeito que esperamos é melhor evitar e dei-



"Treinamento faz a diferença em momentos difíceis"

xar que amadureçam mais. Nesse caso a experiência pode ficar para depois, e quando ela voltar certamente trará mais resultado. Nós já tivemos vários exemplos desses. Saber que o equipamento ainda não está adequado à realidade da empresa é muito importante e evita prejuízos. Para isso, não há mandamentos, muitas vezes é intuição e observação mesmo. O que se tem é que ficar atento e medir resultados no dia a dia.

Gestão de Frotas - *Como uma boa gestão pode ajudar no enfrentamento de crises?*

Gustavo Porto -O ano de 2009, por exemplo, trouxe grandes desafios e lições para nós, uma das principais é que não devemos nos precipitar em fazer cortes de pessoal, mas sim investir em capacitação. É preciso fazer muito treinamento. Isso faz diferença em momentos difíceis. Desde há muito incentivamos nosso colaborador a não fazer vista grossa para problemas pequenos. São eles que incomodam mais lá adiante. Fazemos reuniões constantes para avaliar diversos procedimentos internos e externos e é nessa hora que você se depara com o comprometimento. O grau de preocupação em economizar papel deve ter a mesma intensidade dos cuidados com a redução de consumo de combustível da frota.

Gestão de Frotas - *Um permanente desafio do transporte coletivo urbano é a baixa mobilidade provocada por um trânsito cada vez mais caótico. Esse caos é um ingrediente que pode nocautear as empresas. Mas, o que uma*

operadora privada pode fazer para resolver um problema cuja solução está na esfera do poder público?

Gustavo Porto - Como ferramenta de gestão o rastreamento da frota que implantamos melhorou significativamente nossa eficiência. No entanto, sozinho, equipamento não é solução definitiva para todos os problemas. Nossa capital, Fortaleza, cresceu demais, a quantidade de veículos particulares aumentou na mesma proporção. E isso claramente dificulta nossa operação. Aumentamos o número de passageiros transportados, porém não conseguimos ter velocidade para dar um melhor atendimento. O monitoramento trouxe diversas vantagens econômicas. Logo no início tivemos economia de até 3% em média no consumo de diesel somente com desligamento dos veículos que ficavam funcionando nos finais de linhas no horário de descanso dos motoristas. O equipamento permite observar os procedimentos errados e corrigi-los imediatamente. E ajuda a planejar melhor as viagens diminuindo comboios que geram desconforto ao usuário e gasto de diesel com viagens desnecessárias e não planejadas. O monitoramento também colaborou para reduzir horas extras. Passamos a combater outras irregularidades – como a ‘queima’ de parada – que passa a ser facilmente detectáveis. Isso permite que o gestor tenha melhores condições de aferir o quadro de colaboradores. E repercute também na redução da evasão de receita. É um efeito dominó. Mas repito: sozinha, a tecnologia não resolve tudo. Tem que haver uma boa gestão da ferramenta.

Gestão de Frotas - *Há as questões de gestão interna, cada empresa tem seu modelo etc. Mas você costuma dizer o setor de transporte*

coletivo em Fortaleza reduziu a tensão entre empresas por meio da gestão compartilhada das linhas. Explique melhor essa gestão compartilhada. As empresas conseguiram evitar desperdícios, superposições de linhas, quais passos já foram dados e quais os próximos avanços?

Gustavo Porto - Há três anos implantamos o consórcio operacional e temos certeza que foi uma boa iniciativa, tanto no ponto de vista das empresas como do órgão gestor. Hoje, a nossa luta é para racionalizar o sistema, estudando os melhores itinerários, a atratividade da linha e os anseios da população usuária. Temos tido apoio da prefeitura e isso tem gerado bom resultado. Não paramos aí. Temos estudado várias alternativas que possibilitem elevar a auto-estima dos nossos colaboradores evitando ou diminuindo reclamações e melhorando nossa avaliação junto aos usuários. Muitas pesquisas estão em andamento para nos balizar qual rumo tomar nesse sentido.

Gestão de Frotas - *As lições de casa das empresas concessionárias estão sendo feitas. Mas, o poder público tem contribuído para melhorar a mobilidade. Afinal, Fortaleza será uma das 12 cidades que vão sediar os jogos da Copa do Mundo de 2014?*

Gustavo Porto - Fortaleza está como a maioria das cidades-sede, buscando soluções para a questão da mobilidade urbana. Porém não vejo outra saída a não ser a prioridade para o transporte público, diminuindo a quantidade de veículos particulares nas ruas, seja através de pedágio ou aumento do preço do combustível.

Projetos estão a caminho, como o Transfor, VLT e metrô de superfície. Acho que tudo isso somado a um bom planejamento do modal ônibus só trará benefício à população.

Gestão de Frotas - *O empresário Jacob Barata continua com 76% do controle da Viação Urbana, sendo os restantes 24% distribuídos para os sócios, entre eles o empresário de ônibus e engenheiro Dalton Guimarães e você. Há premiações por metas atingidas?*

Gustavo Porto - Nossa empresa continua com a mesma composição acionária. Os sócios contribuem bastante com suas experiências no setor. Preferimos não destacar números de cotas. Não trabalhamos com prêmios, os resultados são avaliados e os rumos das metas do planejamento são acompanhados por todos, sócios e colaboradores. Os resultados definem eventuais mudanças se necessário.

Gestão de Frotas - *A Viação Urbana nasceu em 1996 já com porte profissional – e o símbolo talvez mais marcante dessa constatação foi a construção de uma instalação de 37 mil metros feita sob medida para abrigar uma adequada garagem. Em que medida garagem moderna ajuda na melhoria da gestão?*

Gustavo Porto - Temos realmente uma garagem bastante adequada ao nosso tamanho. Isso é uma coisa muito boa. Além disso focamos bastante nas questões de meio ambiente. Em termos práticos não enfrentamos problemas como falta de espaço para estacionamento nem para manutenção. Contamos com equipamentos modernos e voltados para a economia de energia e água como ambientes abertos e com luminosidade suficiente que permita não utilizar lâmpadas durante o dia. Ainda na questão de redução de custo de energia, temos salas ventiladas que permitem a baixa utilização de ar condicionado. Também fazemos reuso e reciclagem de águas de lavagem de chassis.

A LOGÍSTICA ESTÁ EM TUDO.

Transporte
de passageiros

Serviços
dedicados

Sucroalcooleiro

Operações
florestais

Transporte
de cargas

A Julio Simões oferece soluções logísticas integradas e inovadoras em diversos segmentos da cadeia produtiva: transporte de cargas, serviços dedicados à cadeia de suprimentos, transporte de passageiros, gestão e terceirização de frotas, operações de agroindústria e mineração. Tudo com qualidade e eficiência.

Onde tem logística tem Julio Simões.



Julio Simões
Logística

Como perpetuar uma empresa familiar

Lições assimiladas e materializadas com boas práticas de governança corporativa permitem a reestruturação do sexagenário Grupo Santa Cruz

Há quem diga com propriedade que empresas não viram pó ou desaparecem apenas em função de erros estratégicos, equívocos mercadológicos ou imprudências de gestão. Negócios morrem, em grande parte, quando a sucessão destrambelhada entra em cena para fomentar divergências e, em vez de somar, instalar a divisão.

O Grupo Santa Cruz foi criado por Eugênio Mazon em 1952 ao volante de uma jardineira com estribo levando e trazendo estudantes por Conchal, Araras e Mogi Mirim, no interior de São Paulo, num tempo, quase 60 anos atrás, de estradas poeirentas que viravam

lama quando a água descia do céu.

Eugênio, casado com Sofia, gerou 11 filhos, que tiveram 42 herdeiros. Eugênio nunca escondeu seu desejo de perenizar a empresa.

Mas como perpetuar um negócio que diminui de tamanho inversamente à expansão da família. "De 20 anos para cá o número de passageiros embarcados nas quatro principais estações rodoviárias de São Paulo caiu entre 30% a 35%" dizia no início de 2009 Francisco Mazon, décimo a nascer entre os 11 filhos do fundador.

Depois do pai e do irmão Laércio, Francisco foi o terceiro membro da família a comandar o grupo,

função que cumpriu de 1993 até 2010, quando assumiu Antonio Carlos Mazzoni, primeiro fora do núcleo familiar a assumir o mais alto cargo.

A entrada de Antonio Carlos faz parte da ampla reestruturação do Grupo Santa Cruz e amadurecida após muitos anos de reflexões, estudos e consultorias externas. O resultado é um recente acerto societário que enxugou pela metade o número de acionistas e tornou mais possível o desenho de perpetuação sonhado pelo fundador Eugênio.

Francisco Mazon conta nesta entrevista à **Gestão de Frotas** os passos da reestruturação:

Gestão de Frotas - *Primeiro conte como foi a operação de concentração? Como nasceu, como se desenvolveu, as etapas, como amadureceu, como se concretizou. O patriarca sempre quis que o negócio se tornasse perene. Mas, com tanta gente seria impossível, não é? Agora, enxuto, o grupo tem mais chance de perpetuação?*

Francisco Mazon - O projeto de reestruturação societária nasceu da demanda de algumas famílias (a maioria numerosa) de seguir seu próprio caminho, o que não seria possível junto à empresa, pois se trata de mais de 80 herdeiros (da segunda, terceira e quarta gerações). O amadurecimento e concretização foi realizado de forma extremamente profissional e transparente, com a participação

do Conselho de Administração, e foi concluído em prazo curto, pois a maioria sabia o que queria e era um anseio a ser atendido. Com certeza as chances de perpetuação são maiores e, devemos lembrar, a família vai continuar crescendo com as demais gerações chegando.

Gestão de Frotas - *Como fica o grupo daqui para frente, quantas empresas, holding etc. Os que ficaram têm participações iguais?*

Mazon - Ficaram seis holdings, sendo que quatro detêm o controle com mais de 80% e isto possibilitou maior agilidade nas decisões.

Gestão de Frotas - *Definido o novo desenho (quando é que foi definido?) parte-se para a reconstrução do negócio ou aquilo que vinha*

sendo planejado permanece? Por exemplo: o diretor executivo que comanda o dia a dia é Antonio Carlos Mazzoni? A meta é chegar em 2017 com faturamento de R\$ 1 bilhão?

Mazon - Com o novo desenho, o planejamento não só permanece como foi cumprido boa parte com a incorporação das empresas que pertenciam à Multipart (holding controlada pelos cinco filhos homens de Eugênio e Sofia Mazon) e não constavam dos nossos números. Devemos fechar 2010 com R\$ 300 milhões de faturamento, o que representa quase 100% em relação ao plano inicial (2007) e 30% da meta traçada para 2017. O Antonio Carlos é o presidente executivo tendo como missão aplicar todos os conceitos do Grupo Santa Cruz

nas empresas recém-adquiridas.

Gestão de Frotas - *Fale mais sobre o organograma. Os sócios terão funções executivas ou ficarão no conselho?*

Mazon - Todos ficarão no conselho. No meu caso assumi a presidência do conselho tendo como missão cuidar da efetivação de toda estratégia definida.

Gestão de Frotas - *Você disse que com a reestruturação societária o grupo passa da condição de 'comprado' para 'comprador'. Nos áureos tempos, entre 1958 e 2000, vocês compraram 34 empresas. Pode-se esperar a mesma gana?*

Mazon - Logicamente que os tempos são outros. De qualquer forma a revisão da estratégia vai nos indicar os rumos a seguir. Posso dizer que o objetivo é de expansão.

Gestão de Frotas - *O grupo atua no setor de passageiros nos segmentos de linhas regulares e fretamento/turismo. Quanto cada um fatura. Qual vai crescer mais e por que?*

Mazon - Hoje podemos dizer que 50% do faturamento vem de linhas regulares e urbanas, 25% de fretamento/turismo e 25% das revendas.

Gestão de Frotas - *Na área de cargas quais os nichos em que o grupo atua ou pretende atuar ou incrementar? Nesse negócio o bagageiro do ônibus será um canal?*

Mazon - Por ora apenas carga fracionada nos bagageiros dos ônibus.

Gestão de Frotas - *Na área de revendas, vocês têm a Priore, da bandeira Iveco?*

Mazon - O negócio vem crescendo de forma efetiva junto com a própria expansão da Iveco, que amplia sua gama de produtos, tudo num cenário de mercado aquecido.

“ A reestruturação societária nasceu da demanda de algumas famílias de seguir seu próprio caminho, o que não seria possível junto à empresa, pois são mais de 80 herdeiros”

(Francisco Mazon, Grupo Santa Cruz)



Nossa meta é ter a distribuição de, aproximadamente, 8 a 10% da produção da montadora em prazo a ser estabelecido com a Iveco.

Gestão de Frotas - *Você é membro do IBGC (Instituto Brasileiro de Governança Corporativa) há algum tempo. Em que medida, práticas de governança corporativa ajudaram a construir o novo desenho societário do grupo?*

Mazon - Em tudo. Penso que sem a adoção das Boas Práticas de Governança preconizadas pelo IBGC muito pouco teria sido feito.

Gestão de Frotas - *No novo desenho permanecem os quatro conselhos - de administração, acionistas, em da família e ou-*

tro que congrega os futuros herdeiros? Falando em herdeiros, de 42 membros, antes, agora são quantos? No estatuto há cláusulas que vedam ou permitem a entrada de herdeiros no negócio? Ou a participação deles está vinculada à do titular? Explique as regras de acesso.

Mazon - A estrutura dos conselhos permanece a mesma, porém mais enxuta, com a participação de menos integrantes.

Hoje temos não mais do que 20 herdeiros de terceira e quarta gerações. Todos podem participar do processo de seleção passando por uma sequência de avaliações que envolve os profissionais, consultoria externa e os pais dos herdeiros.



Pneu, um patrimônio valioso que, controlado, efetivamente reduz custos

Um bem precioso merece cuidado

Serviço de gestão da DPaschoal ajuda transportadora controlar pneus e a cortar custos

A partir de uma pesquisa realizada pelo Serviço de Atendimento a Frotas (SAF) a DPaschoal descobriu que seu trabalho poderia ir além de simplesmente vender pneus. “Neste canal de comunicação a DPaschoal mostrava o caminho para as empresas, mas não executava o serviço, foi então que decidimos criar o programa de Gestão de Frotas”, explica Alessandro Silva, gerente de serviço de frota da DPaschoal.

“Por falta de informação, de tempo e escassez de mão-de-obra

as empresas de transportes em geral acumulam desperdício no dia a dia. Com o trabalho de gestão ajudamos a gerenciar melhor a frota e a reduzir custos”, explica o gerente.

Para dar início à gestão, a DPaschoal comprou computadores, novas máquinas para alinhamento e balanceamento e contratou pessoal. O primeiro cliente foi a Transportadora Trelsa do Rio de Janeiro, empresa especializada no transporte de produtos químicos.

Hoje, com cinco anos de experi-

ência nesta atividade, a DPaschoal atende clientes de vários setores de transporte. A Transportadora Americana, especializada em carga rodoviária, a Fassina e a Hiperion, que faz o transporte de contêineres, a Santos Brasil, que utiliza máquinas para movimentar contêineres, e a Breda e a Auto Diesel, que atuam no segmento de ônibus urbano. “A DPaschoal mantém um Truck Center com equipe dedicada para atendimento destas empresas”, explica Silva.

EXPANSÃO - Segundo o gerente da DPaschoal, o programa de Gestão de Frotas-Pneus tem campo para avançar no segmento de transporte pela necessidade das empresas em reduzir custos e melhorar a rentabilidade. “O patrimônio que as empresas têm rodando é muito grande”, afirma Silva. “Só a Transportadora Americana tem R\$ 5 milhões em pneus. O contrato fechado com a Fassina envolve um patrimônio de R\$ 9 milhões em pneus e estamos prospectando um negócio com empresa de transporte de Santa Catarina que envolve o controle de R\$ 20 milhões em pneus”, conta o gerente da DPaschoal.

Durante os três anos de trabalho de gestão de frota realizado para a Transportadora Americana a DPaschoal reuniu bons resultados. “Conseguimos neste período uma redução de 26% no consumo de pneus – de 552 para 408 unidades –, o que resultou numa economia de R\$ 800 mil para a empresa”, exemplifica Silva. “Mas, para outra empresa (nome não revelado), conseguimos uma economia de R\$ 1 milhão no primeiro ano de trabalho”, ressalta o gerente.

Na Transportadora Trelsa, que tem 3 mil pneus rodando pelo Brasil, de cada 100 pneus novos que a operadora consumia mensalmente, o volume caiu para 40 com o programa de gestão de frotas da

Economia no período*

Consumo pneu novo vs. recapagem	114.600,00
Pressão de ar ideal	289.200,00
Alinhamento	54.900,00
Consumo de combustível	307.877,00
TOT.	799.257,00

Fonte: Controle de frota TA e Gestão de frotas DPaschoal * três anos de redução

DPaschoal. Também foi possível reduzir o uso de pneus recapados de 120 para 80 unidades mensais.

O gerente da DPaschoal conta que o principal desafio para atender a Transportadora Americana era reduzir custos e otimizar processos. Entre as várias etapas do trabalho de gestão, que inclui abordagem preventiva e periódica, implantação e execução dos serviços de montagem e des-

montagem, alinhamento, balanceamento, calibragem, rodízio e ressulcagem, há também um trabalho de conscientização dos motoristas em relação ao uso ideal de pneus e como melhorar o seu desempenho.

No treinamento sobre direção econômica, a DPaschoal abordou a manutenção preventiva dos pneus e dos veículos, sobre os fatores controláveis (condução



"Conseguimos uma redução de 26% no consumo de pneus – de 552 para 408 unidades –, o que resultou numa economia de R\$ 800 mil para a TA"
(Alexsandro Silva DPaschoal)

responsável, saúde e higiene do motorista), incontroláveis (condições meteorológicas, estradas e tráfego) e destacou as estatísticas de acidentes de trânsito e suas principais causas. (SM)

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



Assistência em
todo o Brasil

União fortalece e aprimora gestores

No Rio de Janeiro, um grupo de profissionais de gestão de frotas se uniu para atuar de maneira mais eficiente no mercado, por meio de ações conjuntas e troca de experiências

O Grupo de Gestores de Frotas (GGF) foi criado em dezembro de 2008, no Rio de Janeiro, com o objetivo de contribuir para a formação e aprimoramento do profissional de gestão de frota, facilitando a troca de conhecimento de processos administrativos, operacionais e boas práticas de mercado. Quando surgiu, o GGF era formado por sete empresas; hoje, são 15, que juntas totalizam uma frota de seis mil veículos. Os bons resultados que as ações do grupo têm alcançado demonstram a importância do gerenciamento eficiente de frotas para que as empresas atinjam o nível de competitividade exigido pelo mercado brasileiro nos dias de hoje.

Reginaldo Rodrigues, coordenador de Frotas da L'Oréal Brasil e um dos pioneiros do grupo, destaca primeiramente a importância de as empresas possuírem um departamento específico para gerenciamento da frota, com profissionais especializados. "É preciso tomar cuidado para que o operacional não 'engula' a gestão. Se existe um profissional ou um grupo de profissionais responsável por este setor, estas pessoas estarão totalmente focadas na melhoria dos processos para atingir um nível de gestão eficiente, com custos reduzidos", explica.

Rodrigues lembra que o gerenciamento das frotas ganha cada vez mais importância nas organizações empresariais. "Quando comecei a atuar nessa área, a frota era vista apenas como um setor de apoio e prestação de serviços da empresa, sua importância era secundária. Hoje, os gestores de frota participam de todos os processos e decisões. As empresas des-



"Quanto maior o número de associados, mais poder de barganha e de mercado teremos. Além de adquirirmos maior representatividade e legitimidade"

(Reginaldo Rodrigues, da L'Oréal)

coberam como esta área é vital para o seu bom funcionamento e eficiência”, acredita.

Rodrigues acredita que o departamento de gestão de frotas deve estar ligado ao setor de recursos humanos (RH). “Parece que isto é apenas um detalhe. Mas, pela nossa experiência, percebemos que quando o nosso setor está ligado ao RH, existe uma maior compreensão da necessidade de uma abordagem mais humana com relação aos profissionais que trabalham diretamente com os veículos. Quando estamos em sintonia com o RH, é a mais fácil implementarmos ações de treinamento e incentivo aos funcionários”, afirma.

O crescente destaque que o setor de gerenciamento de frotas adquiriu nos últimos anos levou alguns profissionais do Rio de Janeiro a criar o Grupo de Gestores de Frotas (GGF), há dois anos. Desde então, o GGF mantém reuniões periódicas entre os profissionais de gestão das diferentes empresas para que sejam discutidas novas experiências e possíveis soluções para os problemas que todas enfrentam em suas operações. Rodrigues destaca os ganhos competitivos que os participantes conseguem obter com uma atuação conjunta: maior força de escala e poder de mercado; acesso a soluções experimentadas por

Síntese dos ganhos competitivos

Ganhos competitivos	Definição	Variáveis
Escala e poder de mercado	Benefícios obtidos em decorrência do crescimento do número de associados. Quanto maior o número de empresas, maior a capacidade da rede em obter ganhos de escala e de poder de mercado	Poder de barganha. Relações comerciais. Credibilidade. Legitimidade. Força de mercado
Acesso a soluções	Os serviços, os produtos e a infraestrutura disponibilizados pela rede para o desenvolvimento de seus associados	Capacitação. Consultorias. Marketing e prospecção de oportunidades
Aprendizagem e inovação	O compartilhamento de idéias e de experiências entre os associados e as ações de cunho inovador desenvolvidas em conjunto pelos participantes	Disseminação de informações. Inovações coletivas. Benchmarking interno e externo. Ampliação de valor agregado
Redução de custos e riscos	A vantagem de dividir entre os associados informações que possam reduzir custos e riscos em determinadas ações e/ou procedimentos	Atividades compartilhadas. Confiança em novos investimentos. Complementaridade. Facilidade transacional. Produtividade.
Rede de relacionamento	Aprofundamento das relações entre indivíduos, sentir-se integrado e a evolução das relações do grupo para além daquelas puramente econômicas	Limitação do oportunismo. Ampliação da confiança. Acúmulo de capital social. Laços familiares. Reciprocidade. Coesão interna.

transporte
Todos os modais MODERNO

Visibilidade para seus produtos e serviços.

11-5096.8104



SSB SELOS DE SEGURANÇA DO BRASIL
SOB LICENÇA DE E.J. BROOKS COMPANY

PROTEJA SUA CARGA E SAIBA ONDE ELA ESTÁ!
WWW.SSBSELOS.COM.BR



LOCALIZADOR MM1



LACRE PERMANENTE REUTILIZÁVEL SECURESEAL



INTERMODAL II

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
E-mail: vendas@ssbselos.com.br www.ssbselos.com.br

Centenária, L'Oréal investe em motoristas

A L'Oréal é um dos maiores grupos de empresas de cosméticos do mundo, detentor de 23 marcas internacionais. Com 100 anos de atuação mundial, o grupo possui atualmente 64,6 mil funcionários espalhados por 130 países, dos quais 3,2 mil atuam especificamente nas áreas de pesquisa cosmética e dermatológica – setor que conta com mais uma centena de parcerias científicas. Em 2009, €609 milhões foram investidos em tecnologia e desenvolvimento de produtos, nos 18 centros de pesquisa cosmética e dermatológica espalhados pelo mundo. Também no ano passado, o grupo registrou 674 patentes e teve um faturamento de

€17,4 bilhões. Nos últimos dez anos, a L'Oréal fez várias aquisições importantes e passou a ser dona de marcas como Yves Saint Laurent, Colorama, Kiehl's, Matrix e Sanoflore, entre outras.

No Brasil há 50 anos, o grupo L'Oréal possui uma frota de 500 veículos no País, entre terceirizados e próprios. “Temos uma política de frotas bastante moderna, com foco no treinamento dos motoristas e na responsabilidade no trânsito. Promoções e premiações buscam estimular os funcionários e reconhecer boas práticas. Outra preocupação é manter a frota sempre atualizada, além de realizar campanhas para conhecimento e esclarecimento da legislação”, explica Reginaldo

Rodrigues, coordenador de Frotas da L'Oréal Brasil.

Os funcionários do setor de vendas e representação que trabalham para a empresa de cosméticos podem utilizar os veículos da frota fora do horário de trabalho. “A utilização dos veículos para os nossos colaboradores é 100% liberada. Existem, porém, algumas restrições: proibimos, por exemplo, que os veículos sejam emprestados para terceiros, além vetarmos o uso do cartão de combustível fora dos horários de trabalho. Fora isso, os funcionários podem usar os veículos para outras atividades, o que só contribui para que a frota seja bem cuidada”, diz Rodrigues.

outras empresas por meio da troca de ideias; aprendizagem contínua e acesso a projetos inovadores; redução de custos e riscos; e a ampliação da rede de relacionamento (*network*).

RESULTADOS - Quando as empresas se unem em grupos como o GGF, as vantagens são muitas, de acordo com o coordenador de Frotas da L'Oréal. “Quanto maior o número de associados, mais poder de barganha e de mercado teremos. Além de adquirirmos maior representatividade e legitimidade junto ao mercado. Outra vantagem, é que temos à disposição uma série de serviços, produtos e infraestrutura que a rede disponibiliza para os associados. Temos percebido isto ao longo desses dois anos de existência do grupo”, assinala.

Segundo Rodrigues, desde o início do grupo, houve melhoria na política de frota em todos os pontos. Dentre os resultados ob-

tidos, destaca-se a redução de 10% nos gastos com manutenção. Houve aprimoramento também na gestão de riscos, com diminuição dos processos de multa e sinistros; economia de combustível; maior eficiência na escolha do tipo de veículos e do tipo de seguro. “Conseguimos, em média, uma queda de 8% ao ano em custos totais com frota. As boas práticas que implementamos, devido à troca de experiências entre os participantes, foram responsáveis por esses resultados bastante significativos”, diz.

Algumas ações contribuíram para que as empresas do GGF atingissem maior eficiência, como o investimento em treinamento para os motoristas (direção defensiva e responsabilidade no trânsito); a transmissão de informações relevantes à frota (legislação; campanhas de trânsito); além do desenvolvimento de promoções e campanhas de pre-

miações voltadas para motoristas e outros funcionários.

NOVOS NÚCLEOS - Atualmente, além da L'Oréal (empresa onde o grupo realiza suas reuniões), participam do GGF: Mantecorp, NET, White Martins, Glaxo Smith Kline (GSK), Bureau Veritas, Servier, Farmoquímica (FQM) e Sul América, entre outras. Para fazer parte do grupo, é necessário que a empresa possua uma frota mínima de 100 veículos, além de uma política de gestão já formada e um setor especificamente voltado para a área. “O GGF foi criado para as empresas do Rio de Janeiro. Outros estados podem e devem formar novos grupos. Gostamos de divulgar a experiência do GGF exatamente para inspirar outras empresas a se reunirem e atuarem de maneira semelhante. Com certeza, os resultados compensam o esforço”, afirma Rodrigues. (*MPR*)

Água e óleo não se misturam. Omissão e responsabilidade também não.



A destinação inadequada no descarte de óleos lubrificantes usados ou contaminados polui a terra, a água e o ar, prejudicando o meio ambiente. Há mais de 30 anos, a LWARD LUBRIFICANTES é responsável pelo recolhimento de mais de 50% do óleo lubrificante usado ou contaminado destinado para o rerrefino no país, sendo considerada a maior empresa do setor na América Latina. Além de proteger a natureza, o rerrefino garante o abastecimento do mercado, preservando recursos naturais não-renováveis. Troque o óleo lubrificante de seu carro ou máquina somente em locais que tenham o compromisso em armazenar corretamente o produto e o destinar para o rerrefino. Não jogue fora a oportunidade de preservar o meio ambiente e contribuir para a sustentabilidade.



Disque Coleta: 0800 701 0088 • www.lwart.com.br

Valorizando o homem,
construindo o futuro.

Valorize o sucesso, não o fracasso

Ferramentas tecnológicas ajudam a obter resultados, mas o fator humano não pode ser esquecido: sem o empenho dos motoristas, fica difícil melhorar a produtividade

As soluções tecnológicas avançam rapidamente e trazem cada vez mais ferramentas importantes para o gestor de frota atingir a produtividade ideal. Modernos softwares permitem não apenas monitorar os veículos e, conseqüentemente as cargas, mas ainda disponibilizam uma série de informações úteis para uma gestão mais eficiente. Dados sobre consumo de combustíveis e pneus, avaliações do desempenho dos motoristas, verificação das condições de cada veículo tudo isso pode ser obtido em tempo real e com segurança. Em meio a tanta tecnologia, muitas empresas se esquecem de um elemento fundamental para que os resultados sejam realmente compensadores: os motoristas. O desafio atual é encontrar o equilíbrio entre a tecnologia e o ser humano.

De acordo com Adriano da Silva, coordenador de frotas da Enersul, empresa de energia do Mato Grosso do Sul que implementou o programa "Amigo Motorista",

os investimentos em sistemas "armam a empresa de informações, mas é preciso descobrir como alcançar bons resultados por meio das pessoas. Sem o comprometimento dos colabo-

radores, não há como chegar ao patamar ideal de produtividade. Objetivos corporativos são atingidos quando estão em harmonia com os objetivos individuais de cada motorista", diz.

Silva destaca que as soluções tecnológicas não podem se transformar em novos fatores de estresse para o motorista. Quem circula por ruas e estradas já sofre muito estresse todos os dias. Se a tecnologia for usada como forma de controle e opressão para estes profissionais, o resultado será inverso do esperado, ou seja, a produtividade tende a cair. O fator humano deve ser levado em conta, por isso, é importante que o motorista se sinta confortável com as soluções tecnológicas adotadas pela empresa. Estas precisam ser vistas como auxiliares de seu trabalho e não



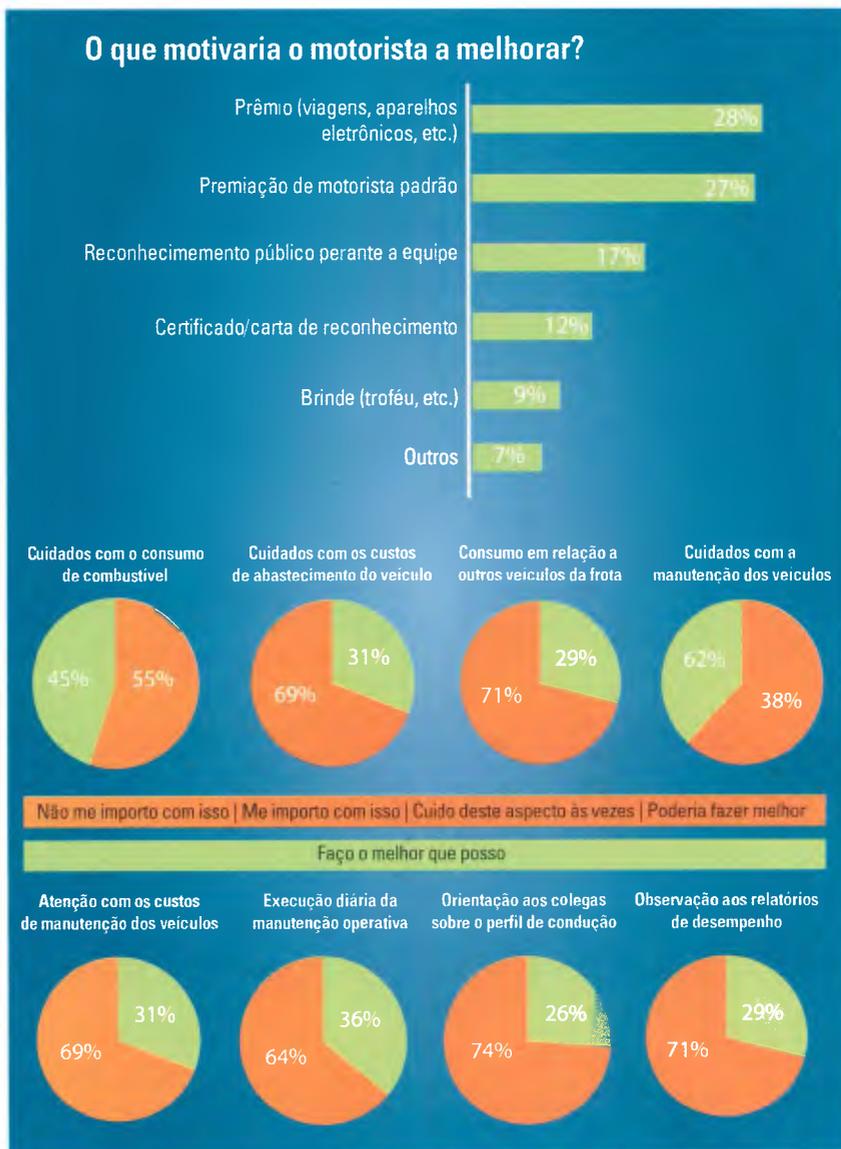
"Tecnologia não pode ser usada como fonte de opressão"
(Adriano Silva, da Enersul)

como fonte de punições, alerta.

Cada empresa deve buscar mecanismos para melhorar o comportamento das pessoas, valorizando a atuação dos funcionários. A premiação de boas práticas mostrou-se uma forma eficiente de envolver a equipe nas metas das empresas. Valorizar o sucesso e não o fracasso é a melhor abordagem, na opinião de Silva. É importante estimular a motivação nos colaboradores para ações positivas. “A escolha do momento é crucial, reconheça uma contribuição durante todo o curso de um projeto. Premie assim que possível, pois, os atrasos enfraquecem o impacto da maioria das premiações. Outra coisa importante é estabelecer uma conexão clara entre realizações e premiações, fazendo com que as pessoas entendam por que recebem prêmios e os critérios usados para determiná-los”, explica.

Segundo Silva, além de valorizar os colaboradores, é preciso ouvi-los. Uma pesquisa realizada na Enersul trouxe alguns resultados surpreendentes. Descobrimos que os motoristas procuram ser cuidadosos com o veículo, mas não têm como objetivo imediato reduzir os custos da operação. Percebemos, então, a necessidade de conscientizá-los a respeito da importância de diminuir o consumo de combustíveis e de outros insumos, explica.

A Enersul adotou algumas práticas bastante eficientes, como a elaboração de relatórios mensais, com notas de desempenho e média de consumo; substituição das cartas de advertência por informativos personalizados e amigáveis; eleição e divulgação da lista dos melhores condutores e as melhores médias de consumo de cada regional; divulgação trimestral do motorista padrão, por regional. Foi importante re-



gionalizar as premiações porque o motorista vai reconhecer o colega com melhores resultados. Assim, há maior estímulo para melhorar a atuação de cada um, explica Silva.

Entre as ações previstas pelo programa Amigo Motorista está a entrega da ordem de serviço de manutenção ao próprio condutor que retira o veículo, além de palestras de conscientização sobre o consumo de combustível e os custos envolvidos. “A questão de maior impacto na influência comportamental e a compreensão de que este é um processo complexo e de médio e

longo prazo. A empresa jamais conseguirá atingir os objetivos organizacionais se não os alinhar aos objetivos pessoais”, acredita Silva.

REMÉDIO NA DOSE CERTA - José Tabone Júnior, gerente comercial da Pósitron, também acredita que a melhor forma de utilizar a tecnologia é em harmonia com as relações humanas. As soluções tecnológicas precisam ser implantadas de acordo com as características de cada empresa para que elas se tornem ferramentas úteis para o gestor. Costumo dizer que a

telemetria é como um remédio que precisa ser ministrado na dosagem certa. A tecnologia não pode ser usada para exercer controle excessivo sobre os motoristas e colaboradores, sob o risco de haver impactos negativos na produtividade, explica.

Tabone Júnior lembra que a tecnologia embarcada é uma realidade nas frotas brasileiras, inclusive nos veículos de profissionais autônomos. Há muitas soluções em telemetria no mercado, mas o gestor precisa saber selecionar as informações que realmente interessam para avaliar corretamente o desempenho de seus colaboradores e dos veículos. Ter controle sobre o tempo em que os caminhões permanecem parados, por exemplo, pode ser muito útil para melhorar a produtividade, diz.

O mercado de soluções tecnológicas em transportes deve receber um novo impulso no ano que vem. A partir de 2011, os veículos zero quilômetro, nacionais e importados com exceção dos bélicos deverão estar equipados com o dispositivo de bloqueio e rastreamento. O sistema permite localizar e bloquear veículos roubados. A obrigatoriedade da instalação dos rastreadores está prevista na resolução 245 da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito (Contran), órgão do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). A resolução é vinculada à Lei Complementar 121, de 2007.

Tabone Júnior destaca que, atualmente, as ferramentas eletrônicas de rastreamento (antirroubo) podem ser associadas a soluções de telemetria, que disponibilizam dados referentes ao desempenho da frota. Além da preocupação com o roubo de cargas, os transportadores e embarcadores já entenderam que associando os dispositivos

**"Telemetria é como um remédio,
precisa ser na dose certa"**

(José Tabone Júnior, da Pósitron)

de rastreamento e as soluções de telemetria, o desempenho da frota e dos motoristas pode melhorar. Em um período de fretes baixos e custos altos, qualquer ganho com produtividade é relevante, afirma.

O conceito de medir para entender já faz parte da gestão de frotas, segundo Tabone Júnior. Antes de tudo, é necessário fazer uma análise profunda das necessidades de cada empresa e dos custos mais importantes. Controlar custos é fundamental, mas isto pode ser feito com simplicidade e de uma forma que todos os colaboradores entendam. Não podemos esquecer: quem implementa a tecnologia é o gestor, porém, quem usa são os motoristas.

A solução a ser apresentada pela Pósitron tem como principal característica oferecer informações sobre a forma de condução dos veículos e o controle da jornada de trabalho dos motoristas. A análise destas informações permite que o gestor identifique quais melhorias são possíveis na operação, principalmente no que se refere à redução dos custos operacionais, redução de acidentes e aumento da produtividade. A ferramenta permite o acompanhamento da forma de condução do motorista. O objetivo é trazer economia na operação, principalmente no que se refere ao desgaste dos veículos, e na prevenção de acidentes decorrentes do modo de condução.

Com a solução da Pósitron, o gestor terá acesso a informações relativas à velocidade, velocidade na chuva, status de ignição, hodômetro, RPM, aceleração brusca, freios e freadas bruscas. O relatório permite controlar, de



forma automática, a jornada de trabalho de acordo com a característica de cada empresa. Com isso, pode-se avaliar os períodos de descanso e trabalho sem intervalo, horários e duração das refeições.

De acordo com Tabone Júnior, a solução Pósitron pode ser usada para aumentar a disponibilidade da frota; remunerar motoristas de acordo com o desempenho; auxiliar no planejamento logístico; permitir a elaboração do histórico da vida do veículo; e ainda reduzir a emissão e descarte de material poluente (combustível, pneus, óleo, lonas de freio). As reduções estimadas variam de 5 a 15%, em combustível; 5%, em pneus, e de até 20%, em freios. A ferramenta de telemetria esta integrada ao rastreador Pósitron RT 140, facilitando a instalação e dispensando módulos adicionais.

FOCO É O MOTORISTA - A Associação Brasileira das Empresas de Gerenciamento de Riscos e de Tecnologia de Rastreamento e Monitoramento (Gristec) é uma entidade fundada em

Mais de 510

transportadores confiam
sua gestão logística
aos softwares TOTVS.



A TOTVS é uma das maiores empresas de softwares do mundo. Uma multinacional brasileira que acredita no trabalho de quem faz o país crescer. Por isso, desenvolve soluções que avançam a gestão logística nacional e outros nove segmentos de negócio, integrando processos e reduzindo custos, sempre prontas para promover a internacionalização e aumentar sua competitividade no Brasil e no mundo.

Acredite no Brasil. A TOTVS acredita na sua empresa.

Ligue 0800 70 98 100 ou acesse totvs.com

Agroindústria | Construção e Projetos | Distribuição e Logística | Educacional
Financial Services | Jurídico | Manufatura | Saúde | Serviços | Varejo



TOTVS

Igual, sendo sempre diferente.

2005, que reúne 96 empresas associadas – o que representa aproximadamente 90% do mercado de provedor de serviço de gerenciamento de riscos e telemetria. O objetivo da Gristec é a autorregulamentação do setor e a adoção de um código de ética. Já existe o selo Gristec que atesta os serviços das empresas credenciadas.

Romeu da Costa Batista, diretor Comercial da Bluetec e representante da Gristec, também concorda que o motorista é fundamental nas ações para melhoria dos resultados e aumento de produtividade. O motorista precisa ser encarado como parceiro pelo gestor de frotas. Caso contrário, nenhuma iniciativa atingirá o sucesso esperado, afirma. Atualmente, os prejuízos com acidentes superam as perdas devido ao roubo de cargas. As perdas por colisão e tombamento são bem superiores às causadas por roubo. Portanto, o foco precisa ser o motorista. A telemetria pode ser usada para ajudá-lo a dirigir melhor e a ser mais



cuidadoso com o veículo, diz.

Para Batista, o objetivo final da implantação das soluções em telemetria deve ser a educação do motorista e do operador. As pessoas que utilizam diretamente as ferramentas tecnológicas precisam entender como o sistema funciona e saber como usá-lo para melhorar a sua produtividade.

O sistema da Bluetec permite controlar velocidade, freadas e arrancadas, uso da banguela, além de possibilitar que a empresa elabore um histórico de acidentes da sua frota, o que será útil para desenvolver ações preventivas. No que se refere à economia, a ferramenta ainda controla a direção na faixa econômica (o que reduz o consumo de combustíveis) e o tempo de motor ligado com o veículo parado. Tudo isso, além de melhorar a produtividade, ainda contribui com a conservação da frota, o que aumenta o valor da revenda dos veículos, resume Batista.

PRODUTIVIDADE - Luiz Antônio Abreu, diretor executivo do Grupo Valecard, destaca a importância da unificação das ferramentas tecnológicas à gestão do comportamento. A tecnologia pode ser uma grande aliada das empresas que buscam aproveitar as oportunidades criadas pelo cenário econômico atual. Transportadores e embarcadores enfrentam vários desafios, como problemas logísticos e ambientais, estrutura de gestão deficiente e a falta de mão de obra especializada no mercado, diz.

As soluções tecnológicas estabelecem indicadores que permitem: monitorar e controlar as operações; dar suporte a ações de substituição ou redução da frota; justificar a demanda por

"Motorista precisa ser encarado como parceiro"

(Romeu da Costa Batista, da Bluetec)



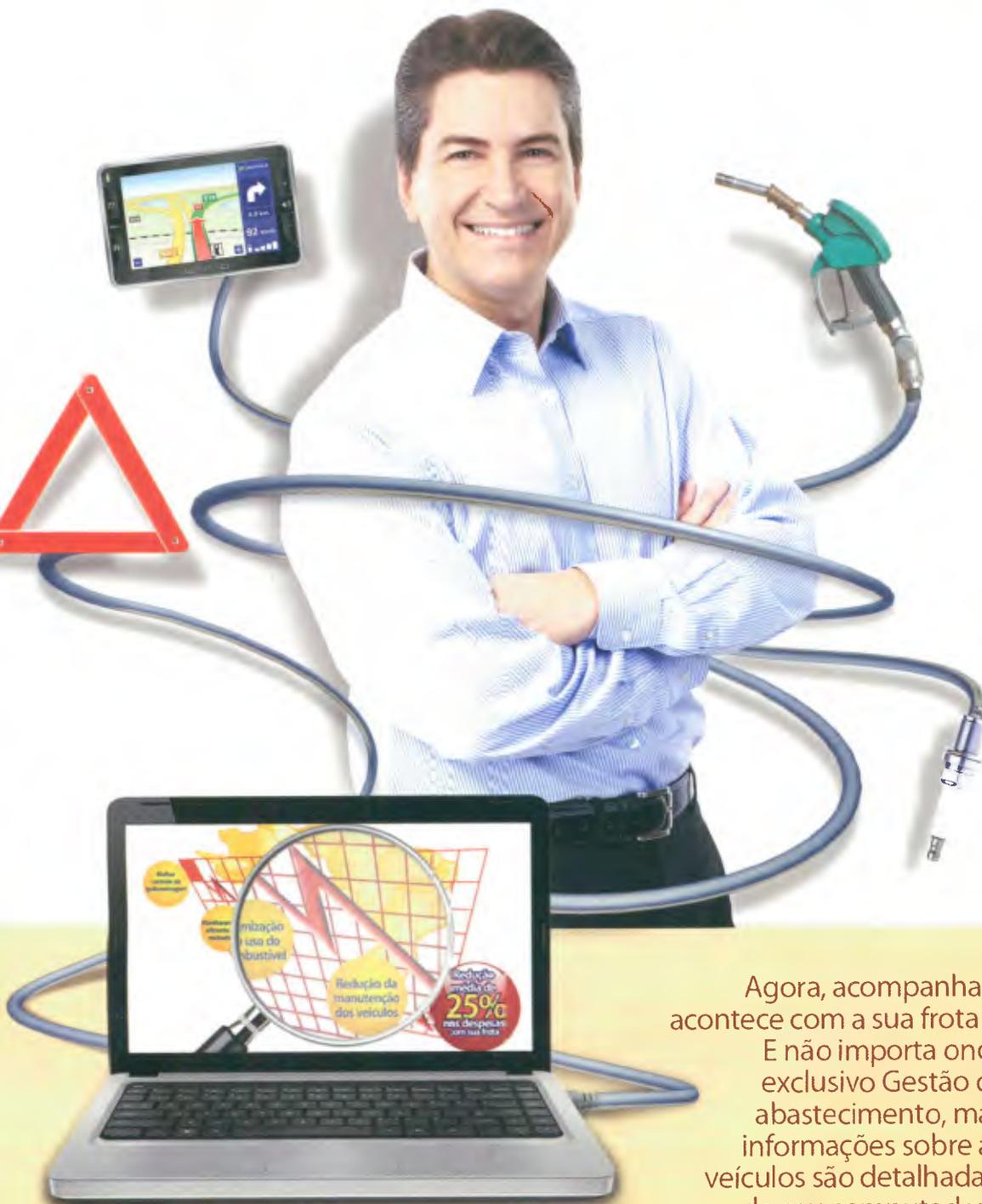
"Dados concretos em mãos permitem decisões mais seguras"

(Luiz Antônio Abreu, da Valecard)

orçamento baseado em fatos; estabelecer metas para atingir objetivos; ajustar políticas e práticas; integrar sistemas e processos de operação e medição. "Trabalhar com gráficos aumenta a produtividade. Quando temos dados concretos em mãos podemos tomar decisões com mais segurança. Isto é fundamental para uma gestão eficiente da frota, explica Abreu.

A capacitação e o treinamento de motoristas e colaboradores também são facilitados pela telemetria, na medida em que é possível elaborar relatórios sobre as deficiências e qualidades de cada um. Medir é um excelente meio para aumentar o comprometimento das pessoas, principalmente se adotarmos políticas de punição e premiação. O acompanhamento em tempo real do comportamento do motorista na condução do veículo, e a avaliação de seu desempenho por meio de gráficos e relatórios comparativos e qualitativos, são muito úteis para reduzir as deficiências e melhorar a produtividade. A tecnologia permite o máximo aproveitamento dos investimentos", resume Abreu.

MONITORE A SUA FROTA DE ONDE VOCÊ ESTIVER.



Agora, acompanhar de perto tudo o que acontece com a sua frota é uma tarefa simples. E não importa onde você esteja. Com o exclusivo Gestão de Frotas da Valecard, abastecimento, manutenção e também informações sobre a localização dos seus veículos são detalhadas diretamente na tela do seu computador. Solicite uma visita e conheça mais sobre o Gestão de Frotas.



www.valecard.com.br | 0800-701-5402

Quem reduz custos conta como faz

Fornecedores de sistemas e frotistas mostram os caminhos para obter uma boa performance na gestão dos negócios

A expansão da logística provocou a profissionalização da atividade e acelerou a arte da gestão de frotas. Seja para o controle de tarefas diárias, de gasto com combustível e de manutenção dos veículos, o fato é que as empresas de transportes estão recorrendo cada vez mais à gestão para melhorar a produtividade, evitar desperdício e aumentar a lucratividade.

O Grupo Santa Cruz, que mantém frota de 820 veículos para o transporte rodoviário, urbano de passageiros e para atender encomendas nos estados de São Paulo e Minas Gerais, decidiu utilizar o sistema Protheus da Totvs e o módulo de manutenção (Gestão de Frotas) para dar suporte ao crescimento planejado da empresa nos próximos 10 anos. “Com este serviço conseguimos maior controle na programação das ordens de serviços preventivas, garantindo flexibilidade à equipe operacional em relação ao melhor momento da parada do veículo”, explica Anderson Vieira Fonseca, gerente de manutenção do Grupo Santa Cruz.

Segundo Fonseca, com o sistema da Totvs o grupo conseguiu organizar as suas atividades. “Podemos fazer previsões de vencimento de componentes e assim ter

melhor controle de estoque e compras. O sistema também permite o controle de vida útil em quilometragem de qualquer peça utilizada no veículo sem que seja necessário criar planos ou cadastros específicos. Também foi possível simplificar os processos e facilitar a rastreabilidade”, afirma o gerente.

Rodolfo Mendes, consultor de negócios da Totvs, explica como é importante integrar os serviços em um sistema de gestão. “A in-

tegração com os fornecedores é necessária para se obter informações de custos. Com as oficinas é bom para preparar a manutenção preventiva e, assim, aumentar a vida útil dos veículos e reduzir os custos com insumos”.

O serviço integrado também ajuda a controlar os gastos com combustíveis e a usar melhor os pneus, facilitando as inspeções, rodízios e o acompanhamento da vida útil de cada recapagem. “Permite ainda melhor controle sobre a documentação do veículo, como o pagamento do IPVA, o seguro obrigatório e o licenciamento, além das infrações de trânsito e do sinistro”, afirma o consultor da Totvs.

Os Correios – Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – adota a gestão para simplificar as suas atividades. Com a utilização do cartão de combustível a empresa, que tem em sua frota -18.781 veículos - 14.925 motocicletas, 3.488 veículos leves e 368 veículos pesados – eliminou milhares de notas fiscais por mês, reduziu a carga de trabalho na gestão administrativa do abastecimento e eliminou apro-



“Mendes, da Totvs, forneceu o sistema Protheus, utilizado por Fonseca, do Grupo Santa Cruz”

ximadamente 2 mil processos anuais de contratação.

Na gestão operacional os Correios conseguiu reduzir os percursos improdutivos, obteve precisão das informações dos volumes e valores da despesa com combustível, desempenho por veículo, por condutor, por posto de combustível, por tipo de combustível e por modelo de veículo. "Com o cartão de combustível a empresa consegue controlar o abastecimento dos veículos, indicar qual posto tem o menor preço e ainda saber qual o condutor está gastando mais", afirma Carlos Eduardo de Almeida Bacherini, gerente de administração e gestão de frotas dos Correios.

Bacherini informa que, com o

Correios - Frota própria

Categoria	Operacional	Reserva técnica	Total
Motocicleta	13.876	1.049	14.925
Leves	3.250	238	3.488
Pesados	318	50	368
Total	17.444	1.337	18.781

Frota locada: 1.951 veículos leves

uso do cartão de combustível, a empresa conseguiu reduzir gastos. "A despesa com combustível, que em 2008 atingiu R\$ 48,59 milhões caiu para R\$ 46,37 milhões em 2009", explica

A BGM Rodotec, empresa de software de gestão que há 28 anos atua no segmento de transportes, implantou o sistema E-Compras para o Grupo Transporte, que reúne 12 empresas de transportes, mantém uma frota de 4.143 veículos e gasta R\$ 1,7 milhão por mês com compras de peças e acessórios.



"Cartão de combustível permite controlar consumo e escolher postos"

(Carlos Bacherini, dos Correios)

"Para aumentar a rentabilidade do negócio, as empresas devem tratar essencialmente o custo,

As melhores soluções em transportes estão aqui !

Sider:

- > Total Sider
- > Lona Anti-Vandalismo
- > Teto Retrátil
- > Portas "Roll-up"
- > Easy Slider (entrega 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



porque cortando os custos, além de aumentar o lucro é possível também elevar a competitividade”, destaca Valter Luiz da Silva, gerente comercial empresa.

Por meio do Globus, o seu software de gestão, a BGM Rodotec atende a todas as áreas e departamentos das empresas de transporte, garantindo o funcionamento dos setores de forma integrada, o que elimina retrabalhos, atende a complexidade do negócio e da legislação e garante resultados para os administradores e acionistas.

Atualmente, a empresa possui em sua carteira mais de 1.500 clientes transportadores em 15 estados brasileiros, que são atendidos por equipe de 200 profissionais distribuídos em sete unidades.

“Quando iniciamos o trabalho de Gestão de Frotas, em 2004,

constatamos que o Grupo Comporte gastava 44% a mais de peças, sem ter o controle da central de compras, o que resultava em despesas desnecessárias para a empresa. Em 2010, quando assumimos os trabalhos, conseguimos reduzir esta evasão para 9% e a meta para 2011 é diminuir o índice de evasão de compra para 1%”, diz Cristiano Moreti, gestor de compras de suprimentos do Grupo Comporte Participações.

Com o trabalho de Gestão o Grupo Comporte conseguiu reduzir em 33,25% os gastos com compras de peças por veículo. “Em 2004, para a manutenção de 1.952 veículos, a empresa gastava R\$ 614,75 por carro, o que dava um total de R\$ 1,2 milhão. Em 2010, o número da frota aumentou para 4.143, mas o gasto com compras caiu para R\$ 410,33 por veículo, totalizando R\$ 1,7 milhão. O gasto total foi maior porque aumentou a quantidade de veículo, mas por unidade o valor reduziu”, explica Moreti, acrescentando que, “se não fosse o trabalho de gestão a

empresa gastaria R\$ 2,5 milhões em média”.

Além do desperdício com compras, o trabalho de gestão pretende cortar também os gastos com estoque de peças. Moreti explica que, em agosto de 2010, o total de peças em estoque era de R\$ 476 mil para a manutenção de 4.173 veículos, o que dava R\$ 114,95 por carro. “A meta é reduzir este valor para R\$ 414 mil, o que dá um giro mensal de 3,5 para um estoque de 9 dias.

Moreti explica que com o trabalho de gestão, uma empresa do Grupo Comporte tinha R\$ 35.741,74 em estoque de peça em abril de 2009. Em abril de 2010 o valor caiu para R\$ 19.339,38 e em junho de 2010 reduziu para R\$ 16.369,37. “Com a centralização das compras conseguimos reduzir o custo efetivo de peças”, afirma o gestor de compras do Grupo Comporte.

CAMINHÕES PESADOS - Atenta ao crescimento deste mercado e ao avanço da tecnologia embarcada, a Mercedes-Benz tem sistema de gerenciamento de frotas para os caminhões pesados, denominado FleetBoard.

“Esta ferramenta permite gestão profissional da frota, o que traz maior eficiência operacional e rentabilidade para os clientes. Também oferece instrumentos indispensáveis, pois, além de analisar o rendimento do veículo, este equipamento também avalia o desempenho do motorista e faz o mapeamento das rotas”, afirma Ronaldo Fontolan, gerente de pós-venda da Mercedes-Benz do Brasil.

O controle da frota é feito por meio de um



Silva, da BGM Rodotec, e Moreti, do grupo Comporte: parceria de resultados



Grupo Comporte

9.300 Colaboradores

12 Empresas

47 Filiais

4.143 Veículos

Expresso União
Viação Piracicabana
Viação São Paulo São Pedro
Expresso Maringá
Breda Transportes e Serviços
Empresa Princesa do Norte
Empresa Cruz de Transportes
Turb Transporte Urbano
Empresa Ônibus José Brambilla
Empresa A. O. Manoel Rodrigues
Agrodiesel
Expresso Itamarati

computador de bordo instalado na cabine do caminhão, conectado a uma central de serviços via internet. O sistema permite que o cliente identifique os principais locais de carga e descarga, postos de combustíveis, estacionamentos e outros serviços. “Aquele que compra um bem de capital tem que ficar cada vez mais em dia para gerar novos negócios”, afirma o gerente da Mercedes.

Por causa do nível abrangente de detalhamento das informações do FleetBoard o gestor da frota visualiza no seu computador um relatório de falhas eletrônicas, além do nível de qualidade da falha e se o veículo tem de ser recolhido ou não para reparo. O sistema informa até o número da peça eletrônica com falha e sua data de produção, com um release de software, caso seja pertinente.

O FleetBoard informa também

as revisões feitas com base no computador de bordo e as datas preventivas, o que garante maior disponibilidade do produto e menor custo operacional por permitir, em função do uso, estender os intervalos de troca de óleos e filtros. O gestor pode verificar ainda o nível de desgaste dos freios e o nível do tanque de combustível.

Outro benefício que oferece o FleetBoard é a maior especialização dos motoristas, ao permitir o aprimoramento de dirigir. Do seu computador, o gestor acompanha a forma de condução do caminhão, podendo apontar nota para o condutor do caminhão. É possível verificar, por exemplo, o consumo por trecho, veículo e motorista, que é obtido diretamente do sistema de injeção, não precisando fazer levantamento por abastecimento. Também mostra a forma de atuação do motorista

nos freios, como intensidade e frequência de uso.

Segundo Fontolan, os relatórios do FleetBoard são de fácil leitura e interpretação e os dados são migráveis para planilhas do Excel ou de outros sistemas gerenciais.

A estratégia da Mercedes é oferecer um serviço que garanta a disponibilidade do veículo através da oferta de diferentes níveis de contrato para manutenção, o *basic service* e o *full service*. Segundo Fontolan, um motor com sistema de admissão de ar saturado além do limite máximo tolerável, pode aumentar em até 15% as emissões de material particulado. “Conseguindo melhorar a performance dos veículos é possível obter economia de combustível e de manutenção, além de otimizar os processos de logística e ainda proteger o meio ambiente”, afirma o gerente da Mercedes-Benz. (SM)

PELISSARI LOG®

A MAIS COMPLETA E INTELIGENTE SOLUÇÃO DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA PARA A GESTÃO DE SEUS NEGÓCIOS

» INTEGRA SUA EMPRESA COM MAIS DE 18 MIL CLIENTES SAP®

» SUSTENTA O SEU NEGÓCIO

» CRESCE JUNTO COM SUA EMPRESA

» CONTROLA SEUS CUSTOS

» MELHORA A GESTÃO DOS SEUS RESULTADOS

Saiba mais em www.pelissari.com

 **PELISSARI**
gestão e tecnologia



Curitiba · Joinville · Caxias do Sul

Assine as publicações da OTM Editora e tenha o máximo de informação:

transporte

Todos os modais

6 edições + 4 Anuários:

Anuário de Carga, Anuário de Logística,
Gestão de Frotas e Maiores & Melhores



transporte

Todos os modais



OTM é a mais tradicional publicação do setor de transporte de carga. Editada há 47 anos a revista tem conteúdo específico sobre as melhores formas de transportar, de otimizar equipamentos de transporte, e traz as últimas novidades sobre manutenção, caminhões, custos, peças e equipamentos, implementos, serviços e empresas, além de cases de sucesso recente no setor. Publicação especializada para transportadores, operadores logísticos, compradores de frete (embarcadores), e quem administra frotas em todos os modais de transporte de carga (rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo, fluvial) e de passageiros.

ASSINE JÁ

RS 160,00

TECHNIbus

6 edições + 4 Anuários:

Anuário do Ônibus, Transpúblico,
Gestão de Frotas e Maiores & Melhores



Publicada há 19 anos, a Technibus aborda o transporte de passageiros urbano, rodoviário e fretamento e turismo por ônibus e circulará em 2010 com 6 edições. Seu conteúdo é específico sobre as melhores formas de otimizar o equipamento ônibus, traz artigos sobre sistemas de transporte público, operações de transportadoras, produtos e serviços, além das últimas novidades sobre manutenção, custos, equipamentos e de cases de sucesso recente no setor. Publicação especializada para quem atua no mercado, como gestores de frotas, empresários e executivos de empresas e transportadoras e técnicos de transportes.

ASSINE JÁ

RS 140,00

Para mais informações ligue:

11-5096-8104

ou pelo e-mail:

assinaturas: circulacao@otmeditora.com.br



Via web torna compra mais fácil

Criada por um indiano, empresa faz a gestão de 600 empresas que adquirem anualmente R\$ 100 milhões, principalmente em peças

Criado pelo indiano Rajiv Kapoor, o Mercado na Rede nasceu da visão do fundador de aperfeiçoar, organizar e agilizar o processo de compras das empresas através de um sistema simples de acesso via web. “O objetivo foi permitir a formação de uma grande rede de compradores e fornecedores que pudessem negociar entre si de forma dinâmica, gerando economias e vantagens para os dois lados”, explica Rajiv.

O Mercado na Rede faz a gestão de compras de 600 empresas de ônibus. “O montante mensal de negócios gira ao redor de R\$ 8 milhões – ou R\$ 100 milhões por ano”, diz o gerente da empresa, Ari Virgínio, que complementa. “Do total comprado, 95% são peças e 5% são, entre outros, de materiais de limpeza, de escritório e uniformes”.

O Grupo Rodap, de Belo Horizonte, faz parte do Mercado na Rede. Com um total de 14 empresas urbanas e intermunicipais que operam frota de 600 ônibus, o conglomerado mineiro aderiu ao sistema há cerca de 5 anos. “Temos muitos fornecedores e fazer a gestão desse contingente era muito difícil. O Mercado na Rede trouxe a solução”, diz Rosilene Fátima Silveira, diretora administrativa do Grupo Rodap.

Outro ponto a favor do Mercado na Rede, segundo Rosilene, é o fato de apresentar um funciona-



“Volume de R\$ 100 milhões de negócios”.
(Ari Virgínio, do Mercado na Rede)

mento amigável com os sistemas existentes. “O Mercado na Rede faz a interface com nossos sistemas de gestão. Isso acontecia com o Autumm e, agora, com o Globus, para o qual migramos”.

O Mercado na Rede é integrado com sistemas de gestão do mercado, entre eles a Autumn informática, BGM/Rodotec, Soft & Services, News Systems e a Transoft Informática. São estes sistemas que determinam a demanda: por ponto de suprimento, estoque mínimo e máximo, por consumo, emergencial etc.

Quem remunera o trabalho do Mercado na Rede e qual é a comissão da intermediação? “No modelo atual são os fornecedores que pagam. Este pagamento é calculado conforme o volume de vendas realizados no período de 30

dias”, diz Ari Virgínio, que complementa: “Não há um percentual fixo. Ele diminui conforme o volume de vendas aumenta”.

A seguir, Virgínio enumera uma lista de vantagens que justificam um transportador contar com o serviço do Mercado na Rede:

- Integração ao sistema de gestão da empresa
- Agilidade no retorno das cotações
- Permitir várias cotações simultaneamente
- Dispensar negociação com fornecedores
- Tecnologia de ponta com avanços constantes
- Não atrasar por ausência de funcionário
- Evitar erros nos pedidos
- Facilitar a centralização do setor de compras
- Registrar e armazenar todas as informações
- Reduzir valores dos produtos comprados em até 30%
- Reduzir nível de estoque da empresa
- Reduzir negociações com fornecedores
- Reduzir custos com telecomunicações
- Aumentar competitividade entre fornecedores
- Investimento zero em equipamento e licenças de software
- Suporte gratuito e direto com o Mercado na Rede.

Fim da carta-frete abre brecha para os bancos

Emenda à lei sobre o transporte rodoviário de cargas pretende acabar com esta prática antiga, que arrasta para a informalidade mais de 70% dos valores resultantes da movimentação do setor

Com a emenda assinada pelo presidente Lula, em junho deste ano, foi inserida na lei do transporte rodoviário de cargas (Lei nº 11.442/2007) a proibição do uso da carta-frete para o pagamento dos caminhoneiros autônomos. Segundo a nova regra, que aguarda regulamentação, agora o pagamento poderá ser feito “por meio de crédito em conta de depósitos mantida em instituição bancária ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)”. A nova legislação é a primeira tentativa de formalizar o pagamento dos serviços destes profissionais e abre um mercado bastante promissor às instituições financeiras, que desenvolvem novos produtos para substituir a carta-frete.

Há décadas, os caminhoneiros autônomos do Brasil são obrigados a trabalhar da seguinte forma: ao retirar a carga, recebem da empresa uma carta-frete, que lhes dá direito de abastecer o veículo, trocar peças e pneus, e pagar

outras despesas de viagem. O valor do frete pode também ser trocado por dinheiro. O problema maior para os motoristas é que na maioria das transações com a carta-frete é preciso pagar um ágio. Por exemplo, cada litro

de diesel pode custar R\$ 0,15 ou R\$ 0,20 a mais, pois a transação é contabilizada como se fosse a prazo. O mesmo acontece com outros itens. Além disso, o caminhoneiro não pode escolher seu posto preferido, já que fica limitado àqueles que fizeram acordos prévios com a transportadora ou o embarcador.

Como as transações com a carta-frete são feitas com base em um documento sem nenhuma legislação, não há



“A empresa estará combatendo a informalidade. E ainda estará ajudando a inserir o motorista no sistema financeiro, já que esses profissionais, muitas vezes, não teriam acesso a um cartão ou a outros serviços bancários, pois, recebendo seus pagamentos pela carta-frete, eles não têm meios de comprovar seus vencimentos”

(Adriana Alves, Bradesco Cartões)

qualquer tipo de fiscalização, o que significa uma grande oportunidade para sonegação de impostos. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) contabiliza apenas R\$ 16 bilhões por ano com movimentação de frete no País. O Bradesco calcula que o frete rodoviário movimentará R\$ 54 bilhões. Já a consultoria Deloitte estima que o total - incluindo a informalidade - seja de R\$ 60 bilhões. As instituições financeiras acreditam que pelo menos 20% desse total possam ser movimentados via cartões bancários, já no primeiro ano de vigência da nova lei. Trata-se de um mercado realmente promissor, já que o setor conta com aproximadamente 1 milhão de transportadores autônomos.

NOVO NICHOS - Dentre outros benefícios, as instituições financeiras defendem a ideia de que o pagamento dos caminhoneiros por meios eletrônicos traz a possibilidade de inserção destes profissionais no sistema financeiro, o que poderá facilitar o seu acesso a programas do governo, como o Procaminhoneiro, e a outros tipos de financiamentos e operações, já que atualmente os motoristas encontram dificuldades em comprovar sua renda. Adriana Alves, da Bradesco Cartões, acredita que, além de trazer mais segurança, conforto e maior poder de decisão aos motoristas, a automação dos pagamentos também é uma forma de responsabilidade social. "A empresa estará combatendo a informalidade. E ainda estará ajudando a inserir o motorista no sistema financeiro, já que esses profissionais, muitas vezes, não teriam acesso a um cartão ou a outros serviços bancários, pois, recebendo seus pagamentos pela carta-frete, eles não têm meios de comprovar seus vencimentos", acredita.

O Bradesco mantém parcerias

Tamanho do mercado



com a Pamcard, Apisul e Global Visa para disponibilizar cartões eletrônicos para pagamento de pedágios, combustíveis e do próprio frete. "O cartão traz muitas vantagens, como otimização dos processos e menores custos. Além de dar maior liberdade ao motorista, que não precisa mais ficar restrito

aos estabelecimentos que aceitam a carta-frete da sua empresa. Há um ganho de produtividade muito significativo", afirma Adriana.

O Bradesco oferece várias opções de produtos nesse segmento, como Cartão Bradesco Transportes, o Visa Card e o Pamcard (em parceria com Pamcard). O

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

Por outro lado, o uso de cartões eletrônicos para aquisição de combustível e outras despesas (pedágios, compras, gastos com manutenção) também representa um avanço para o gestor de frotas, graças aos avanços da telemetria. O cartão pode ser usado para que a empresa exerça o monitoramento da carga e tenha maior controle sobre rota e o sobre o próprio consumo e abastecimento de combustível. “A carta-frete está com os dias contados, por conta da nova legislação. O uso do cartão só traz vantagens para o gestor e para o motorista, trazendo economia, segurança e eficiência”, afirma Alex Barbosa Messias, gerente da BR Petrobras.

CHIPS - Já existem soluções de pagamento automatizado para combustíveis e pedágios, por meio do uso de chips. A CTF Technologies, empresa especializada em gestão de combustíveis para frotas, já colocou no mercado um sistema para abastecimento de veículos no qual o consumidor, ou uma empresa de pequeno ou médio porte, adquire um chip que possibilita encher o tanque do carro e efetuar o pagamento a prazo. Para usar esse sistema, é preciso adquirir o chip, anexá-lo ao veículo e fazer um cadastro pela internet.

Para pessoa física, a compra po-

“O sistema também é importante na gestão de frotas porque a empresa pode monitorar a carga, receber as informações sobre custo de combustíveis e rota do veículo”

(Alex Barbosa Messias,
BR Petrobras)



derá ser feita por meio do cartão de crédito administrado pelo Bradesco ou por sistema pré-pago, com pagamento feito por meio de depósito identificado. No caso do pré-pago, os chips são vendidos nos postos da BR. Para pessoa jurídica, as empresas entram em contato com a CTF, que faz o cadastro e abre uma conta-garantia em banco. Após o cadastramento, a empresa escolhe a data para o pagamento. O processo de abastecimento nos postos é simples. O frentista identifica o chip anexado ao veículo com um coletor de dados, equipamento que se conecta a central da CTF. Após a identificação do cadastro, mediante senha do cliente, o abastecimento é autorizado.

MAIOR INTEGRAÇÃO - Com o fim da carta-frete, a expectativa é que mais empresas optem pelo cartão eletrônico, que oferece um leque maior de canais de consumo. Segundo Messias, o sistema automatizado permite agregar vários serviços, além da compra de combustíveis, como pagamento de pedágios, despesas dos motoristas, através de saques nos caixas eletrônicos, e o pagamento do próprio frete. O cartão eletrônico, que é viabilizado pela abertura de conta corrente em instituições bancárias parceiras, dá maior liberdade ao motorista na hora de gerenciar as suas despesas, mas, ao mesmo tempo, possibilita que a transportadora acompanhe os movimentos do veículo em todo o percurso. É importante destacar que o cartão eletrônico pertence ao caminhoneiro. A empresa contratante carrega o cartão pré-pago do profissional, que é identificado com o seu CPF, com os custos previstos para a viagem.

Dentre as vantagens do cartão eletrônico, Messias destaca a redução de custos administrativos e da emissão de cheques, maior segurança (em caso de roubo ou perda é possível bloquear a conta, como ocorre com qualquer cliente do banco), além da extinção da clonagem de documentos e da duplicidade de pagamentos. “O sistema também é importante na gestão de frotas porque a empresa pode monitorar a carga, receber as informações sobre custo de combustíveis e rota do veículo”, diz. (MPR)

Sistemas e soluções Eaton. Máxima confiabilidade. Máxima eficiência.



Transmissões
manuais, automatizadas
e sistemas híbridos para
veículos de passeio,
comerciais e máquinas
agrícolas.



Embreagens
automotivas para as
mais severas aplicações
comerciais.



Válvulas para motores
de combustão interna
para todos os segmentos
veiculares.



Bloqueios de diferença
al que asseguram controle
de tração e estabilidade
nas mais diversas
condições e terrenos.



Mangueiras e conexões
para sistemas de ar
condicionado, direção
hidráulica e suspensão
ativa.



**Plásticos de alta
engenharia**
para aplicações em
veículos comerciais
e de passageiros.

EATON

Powering Business Worldwide

A Eaton desenvolve sistemas e soluções para gerenciamento de energia que atendem as necessidades da indústria de veículos automotores. Eaton. Presente em diversos segmentos do mercado brasileiro e mundial, em sintonia com as mais exigentes expectativas de desempenho, confiabilidade e conforto para o usuário. Pensou em confiabilidade e eficiência, pensou Eaton.

www.eaton.com.br

Economia de combustível começa nos pneus

Equipamentos de alinhamento, balanceamento e montagem, meios de redução de custos, agora também já estão ao alcance dos frotistas brasileiros. Tire proveito

Todo frotista sabe que qualquer ação para reduzir despesas deve obrigatoriamente passar pela economia de combustível (a mais importante delas) e de pneus (segundo ou terceiro item mais importante, dependendo do critério).

Irregularidades no alinhamento do veículo podem desperdiçar pneus e combustíveis. Recentes testes efetuados com um cavalo mecânico Volvo FH12 380 4x2 atrelado a carreta de 3 eixos demonstraram que apenas uma variação do alinhamento dos eixos da carreta (quase sempre de poucos milímetros) provocava aumento de consumo de combustível de até 7%. Trocando em miúdos: uma frota de 30 veículos rodando na mesma condição acarretava ao final de um ano perdas equivalentes ao valor de um conjunto completo cavalo mecânico+carreta.

Apesar de fenômeno facilmente explicável (a carreta ao ser traçada pelo cavalo apresentará maior resistência quanto maior for o desalinhamento entre os seus eixos) na prática ainda se dá muito pouca atenção ao alinhamento, intervenção que deve ser adotada com uma periodicidade

de 30 mil quilômetros.

Fabricantes de pneus são uníssomos em afirmar que efetivamente o alinhamento deixou de ser uma obrigatoriedade somente na hora da troca dos pneus dianteiros dos veículos para se tornar uma prática a ser adotada de forma constante e sistemática e em toda a configuração do veículo.

Com relação ao balanceamento dos pneus, o conceito também sofreu importante mudança. Antes, o balanceamento era encarado como necessidade somente quando se trocava os pneus dianteiros dos veículos. Hoje, o foco em economia identifica que para a realidade das ruas e estradas brasileiras, não basta balancear somente os pneus dianteiros. O correto, isto sim, é balancear todos os pneus, inclusive os da carreta. Com essa prática, todo sistema sofrerá menos vibrações contribuindo para cortar custos em peças, pneus e também o gasto de combustível.

A montagem dos pneus não é menos importante. A introdução da tecnologia dos pneus tubeless (sem câmara) passou a exigir maior cuidado de preservação dos talões dos pneus. Sem con-

tar a preocupação em garantir redução do nível de esforço dos borracheiros.

De modo geral ao longo dos últimos anos o nível de consciência dos gestores de frotas em relação a esses fatos aumentou de modo significativo. Basta ver os investimentos feitos - sejam aqueles relacionados ao treinamento e qualificação da mão de obra, quer na aquisição de máquinas e equipamentos de alinhamento, balanceamento e montagem de pneus.

Fabricantes de máquinas e equipamentos sempre estiveram à frente da indústria de pneus no desenvolvimento de tecnologias que garantam maior eficácia e eficiência ao processo de montagem, balanceamento e alinhamento dos pneus.

A mudança significativa é que os melhores equipamentos existentes em nível mundial hoje estão ao alcance também dos frotistas brasileiros, caso da marca Corghi, de origem italiana, um dos mais renomados fabricantes globais com produtos distribuídos em 130 países e que agora chega ao Brasil com a NA Solutions (www.nasolutions.com.br), nomeada distribuidora exclusiva.



MaxiFrota Gestão de Frotas.

Redução de custos com controle
total e em tempo real da sua frota.



Redução de custos

Relatórios e regras por condutor e veículo
Controle em tempo real via internet
Parametrização de alertas

Agilidade

Ampla rede conveniência
Prioridade para operações
Contingência de transações via web

Segurança

Acesso ao sistema com certificado digital
Parametrização de avisos e restrições
Senhas para condutor e veículo

Não importa o tipo nem o tamanho da sua frota, MaxiFrota é ideal para a sua empresa pois traz soluções personalizadas para a redução de custos, agilidade e segurança.

www.maxifrota.com.br | 71 3340.0000



Abla treina profissionais para a Copa

Em parceria com Ministério do Turismo, setor inicia ciclo de cursos para aprimorar a qualidade da prestação de serviços

A Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (ABLA) começa a preparar os profissionais do setor de locação de veículos para a Copa do Mundo de 2014. Em parceria com o Ministério do Turismo, que criou o Bem Receber Brasil - Programa Nacional de Qualificação e Capacitação -, a entidade ministrará o primeiro ciclo de cursos à distância para o setor de locação de automóveis. O objetivo, segundo João Claudio Bourg, presidente executivo da Abla, é estabelecer padrões tanto de qualidade na prestação de serviços quanto nas ocupações e competências dos profissionais. Há o interesse também de qualificar a prestação de serviços turísticos em locadoras de automóveis; disseminar melhores práticas na prestação de serviços de locação de automóveis, além de contribuir para expansão do setor e a melhoria da competitividade das empresas locadoras de automóveis. "É preciso melhorar a qualidade e a visão estratégica dos profissionais que atuam nesta área", disse Bourg durante o 4º Seminário de Gestão de Frota, promovido pela OTM Editora em São Paulo.

Segundo o presidente da Abla, os cursos foram elaborados pela Universidade Federal de Santa Catarina e Fundação Getúlio Vargas (FGV), com a colaboração de empresários do setor. Todos serão gratuitos, e estão divididos em dois módulos: Qualidade (vendas e atendimento operacional) e Gestão Empresarial (administração e finanças, gestão de frotas e mercado e marketing).

Dois cursos - de qualidade no atendimento operacional e qualidade em vendas - estão com as inscrições abertas e podem ser feitas pelo site da Abla (www.abla.com.br ou www.abla.com.br/blog). Os participantes receberão o kit didático, que inclui livro, DVD com videoaula e manual.

O curso de Qualidade em Vendas tem como público-alvo os atendentes, operadores ou mesmo os participantes do segmento de terceirização de frotas. Ao longo da aprendizagem serão apresentadas técnicas, ferramentas e operações adequadas para o aperfeiçoamento do processo de vendas em seus variados estágios, direcionadas ao mercado de locação de automóveis.

Além do estudo sobre as qualificações necessárias aos vendedores em seus diferentes momentos da operação de venda, serão também trabalhadas as especializações na área de vendas do setor de locação de automóveis e terceirização de frotas.

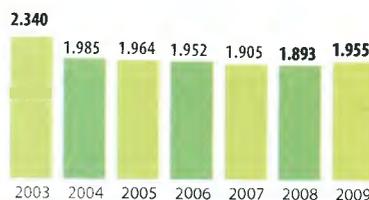
No pós-venda será abordado o fator de retenção de clientes, complementado por técnicas de gestão de falhas e de identificação da satisfação, possíveis mecanismos de auxílio. Para este curso, serão disponibilizadas mil vagas. A carga-horária é de 60 horas com duração de seis semanas.

O curso de Qualidade no Atendimento Operacional é direcionado para o pessoal da 'linha de frente', aqueles que trabalham diretamente com os clientes que buscam locar automóveis em todo o País. O objetivo do Programa Nacional de Qualificação e Capacitação da Abla para este curso é levar informações de como realizar um atendimento

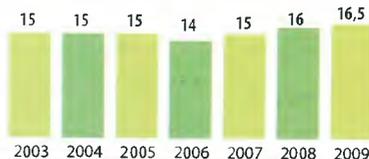
Composição da frota por modelo (percentual)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Popular	69,7	70,4	71,1	70,8	72,0	71,0	66,0
Médio	12,5	12,9	12,6	12,9	12,0	13,0	14,0
Luxo	7,2	5,9	6,1	5,9	6,0	6,0	6,0
Utilitário/Vans	10,6	10,8	10,2	10,4	10,0	10,0	14,0

Locadoras existentes (quantidade)



Idade média da frota (meses)



de qualidade e excelência a fim de contribuir para a plena satisfação e a superação das expectativas dos clientes desse negócio.

Como proposta de estudo o curso procura mostrar o que é o atendimento e a percepção da qualidade, os possíveis modos de comunicar-se com cliente e as estruturas específicas da comunicação: atendimento pessoal, telefônico e por e-mail. E ainda, trata de importantes questões como a da entrega e devolução do automóvel e de como trabalhar em cima de reclamações do cliente para melhorar o atendimento. Para este curso há mil vagas e a carga horária é de 60 horas com duração de seis semanas.

Segundo o presidente da Abla, nos últimos sete anos o número de locadoras no Brasil reduziu de 2.340 para 1.955 empresas. Mas, em contrapartida, o faturamento

do setor aumentou em 86% no período, passando de R\$ 2,35 bilhões em 2003 para R\$ 4,37 bilhões em 2009. Já o número de usuários do serviço de locação, que em 2003 era de 8,7 milhões de pessoas em 2003, saltou para 16,8 milhões em 2009. Deste total, 89% têm ensino superior, 85% têm entre 25 a 45 anos e 80% são homens.

Bourg informa que neste setor a maior representatividade de veículos que compõe a frota são os modelos populares, com 66% de participação em 2009. Os modelos médios representam 14%, os de luxo 6% e os utilitários e vans têm 14% de participação.

Por fabricante, a Volkswagen lidera a composição da frota, com 29,52% de participação em 2009, seguida pela Fiat, com 27,32% e GM, com 23,74%. Neste setor o perfil de negócio é liderado pela terceirização, com 52% de participa-



"Cursos para qualificar o serviço e melhorar a competitividade"

(João Claudio Bourg, da Abla)

ção, seguido pelo turismo de lazer 22% e o turismo de negócio 26%.

Se a frota de veículos está mais envelhecida – passou de 15 meses de vida em 2003 para 16,5 meses em 2009 - o setor de locação passou a recolher mais impostos. O pagamento de tributos, em 2003 de R\$ 697 milhões, subiu para R\$ 1,443 bilhão em 2009, ano em que o setor gerou 240.644 empregos diretos e indiretos. (SM)

TRATAMENTO DE ÁGUA

POST-CLEAN - ÁGUA DE LAVAGEM Sistema Natural de Tratamento



Vazão a partir de 750 litros/h



Permite maior eficiência e qualidade a custo reduzido, envolvendo o mínimo de carga horário do operador.

Sistema Automático de Desinfecção para Reuso de Água de Chuva

A água de chuva acumulada permite expressiva economia no gasto com água em diversas atividades, como lavagem de veículos e pisos, jardinagem e outros.

PLUV-CLEAN



Foto Ilustrativa - Tanque não acompanhado

Consulte Sistema para Tratamento de Esgoto Primário e Secundário

São Paulo/SP 3393.3636 Campinas/SP 3232.8100 Ribeirão Preto/SP 3626.0408 R.de Janeiro/RJ 2263.0568 Curitiba/PR 3377.2026

Comércio Internacional (+1) 3393.3633 Acesse: www.leone.equipamentos.com.br

leone@leone.equipamentos.com.br

Central de Atendimento Brasil - Tel.: (11) 3393.3636

LEONE
A CASA DOS EQUIPAMENTOS



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.

Caminhões podem provocar queimadas, alerta técnico

Funcionário da Vale, especializado em manutenção de veículos, indica soluções para minimizar agressões ao meio ambiente

Nascido em Minas Gerais, 47 anos, Edmar Viana Freitas, técnico especializado em manutenção na Vale começou cedo a observar os problemas ambientais. “Desde a infância me preocupei com o meio ambiente, adoro uma fogueira planejada, morei na Bahia 15 anos e lá o que não falta é fogueira no tempo de São João”, conta Freitas.

Fruto de dedicação e experiência no trabalho – faz análise de falha em qualquer máquina eletromecânica, de automóvel a caminhões fora de estrada, de 300 toneladas – Freitas é reconhecido em várias unidades da Vale como um ‘solucionador de problemas’. Mas, ele sempre pensou em fazer alguma coisa diferente, fora da empresa e no campo de análise de falhas. Foi então que começou a se interessar pelas queimadas à beira das rodovias brasileiras.

“No dia 21 de dezembro de 2009 ao viajar para a Bahia em férias, sozinho, dirigindo, pois

minha família já se encontrava lá, observei várias queimadas ao longo da BR 116. Foi aí que comecei a pensar em escrever algum trabalho sobre o assunto. Na volta das férias, já com a esposa e meus dois filhos, me deparei com um fogo recém começado nas margens da mesma 116, próximo a cidade de Milagres, na Bahia, num local em não se via moradores, andarilhos e tampouco agricultores. Foi então que flagrei um caminhão a uns três quilômetros à frente soltando fuligem feito um dragão. Não tive dúvidas: quando cheguei a Itabira, dia 15 de janeiro, comecei a pesquisar e a escrever sobre o tema”, conta o técnico da Vale.

Freitas diz que durante os 24 anos que viajou pelas rodovias de Minas e Bahia observava o problema e procurava entender as razões das queimadas. “Mas só fiz o primeiro trabalho em 2010 – escrevi de janeiro a março e publiquei em abril”.

Nesta análise o que você constatou? “O mais grave que constatei em conversa informal com caminhoneiros é que muitos são incisivos em afirmar que fuligem de caminhão não provoca queimada. Para eles as queimadas nas estradas são causadas por bitucas de cigarro e andarilhos. Só alguns, mas muito poucos, confirmam que a minha tese está correta”, afirma Freitas. “Este fogo o considero inocente, até porque o caminhoneiro não sabe que deixou para trás um fogo, uma queimada, até mesmo um incêndio de grandes proporções”.

E em quais rodovias do Brasil a situação das queimadas é mais crítica? “Pela minha observação e conhecimento são as BR’s 116, 381 e 262 na Bahia e Minas respectivamente. É claro que há outras, mas não encontrei publicações a respeito. No entanto, observando o mapa do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) pode-se notar

AA1 Ajustador Automático de Freio

Consep (Elimina água e óleo)

Só peças originais garantem segurança, performance e durabilidade.

que a latitude e longitude dos focos coincidem com o traçado das rodovias”, explica Freitas.

O técnico da Vale destaca ainda que no seu estudo descobriu, por coincidência, a Bahia como campeã em focos de queimadas nos meses de janeiro e fevereiro. “Creio que é consequente do clima de verão e pelo Estado ter um corredor de caminhões formado pela BR 116, estrada conhecida como Rio-Bahia”.

Freitas ressalta ainda que estudos devem ser feitos para mapear os pontos das estradas que incidem as queimadas. “Estive no Pará, a serviço da empresa, e registrei queimadas na beira da PA 279, perto de Ourilândia do Norte, e não tenho dúvida que foi causada por fuligem incandescente, devido à localização do foco, próximo a uma curva em aclave; ali não há área de plantio”, afirma.

O técnico da Vale comenta que as queimadas nas rodovias são um problema grave e que o Brasil está perdendo e muito em crédito de carbono. “Mas é passível de solução, pois quando as ações forem tomadas o resultado será imediato. Sempre comento - não existe problema sem solução, o que existe é falta de ação para solucionar a causa raiz do problema”, diz Freitas.

Uma das ações que podem ajudar a solucionar o problema de queimadas nas rodovias, segun-



Não há problemas sem solução; o que falta é ação para atacá-los em suas raízes (Edmar Viana Freitas, da Vale)

do o técnico da Vale, é enquadrar os caminhões dentro de requisitos ideais de operação. “Além de muito caminhão ser equipado com motor com mais de 10 anos de vida, ainda é movido a diesel com alto índice de enxofre”, critica Freitas.

Outro fator problemático: “O caminhoneiro, categoria integrada por cerca de 45% de autônomos, não consegue ter reserva financeira, para fazer boa manutenção no caminhão e

muito menos substituir o motor antigo por novo e moderno com tecnologia Euro 3, por exemplo. Dependeria do governo federal promover incentivos de financiamento para que a frota fosse renovada”, observa Freitas.

Freitas recomenda que os operadores adotem a saída da descarga dos caminhões no centro para baixo. “Já há fabricantes com caminhões em operação em que a descarga é nesta concepção, no centro para baixo. Tal



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



www.haldex.com

Faça revisões em seu veículo regularmente.

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

posição é para desviar a fumaça do 'vizinho', automóveis e pessoas adjacentes. Não tem nada a ver com as queimadas, mas está aí o gancho para minimizar um

dos graves problemas ambientais”.

Freitas corta que este equipamento, já registrado no Instituto Nacional de Propriedade Indus-

trial (INPI), é chamado de dispositivo direcionador, posicionado na saída do escapamento de veículos automotores: “Estou buscando parceiro para fabricação

Controles privilegiam eficiência e natureza

O modo rodoviário é de longe o maior emissor de poluentes e também aquele que lidera o consumo de combustível. Tal importância aumenta a responsabilidade de quem faz gestão de frotas.

A Ecofrotas, líder de gestão de frotas, com mais de 320 mil veículos administrados e uma carteira em torno de 6.250 clientes, é emissora de cartões bandeira Good Card, aceito em 10.870 postos e 4.130 oficinas em todo o Brasil. “A empresa evoluiu para uma nova etapa fazendo nascer um novo conceito em gestão de frotas”, afirma Rodrigo Somogyi (foto), gerente de inovação em serviços de sustentabilidade da Ecofrotas.

A empresa escolheu o termo ‘eco’ por designar econômico e ecológico. Econômico na medida em que suas ações resultam em maximização da eficiência operacional através da redução do custo total e da maior

disponibilização da frota. Ecológico por minimizar os impactos ambientais, reduzindo a emissão de CO₂ e descarte de resíduos gerados pelos veículos”.

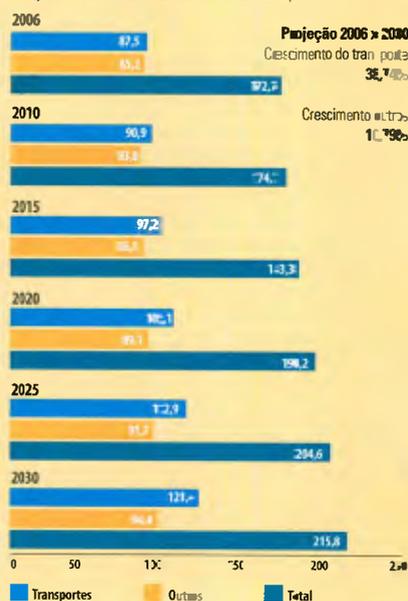
Somogyi destaca ainda que por meio da eco eficiência é possível criar e sustentar valor para as empresas e para o nosso planeta e sintetiza que “poluição é igual a ineficiência que é igual a desperdício”.

Por meio do pagamento eletrônico feito pelo cartão Good Card a Ecofrotas controla o abastecimento da frota via web em tempo real. Em seu sistema a empresa mantém informações sobre quem, quando e onde foram efetuadas as compras de combustível. Também faz o con-

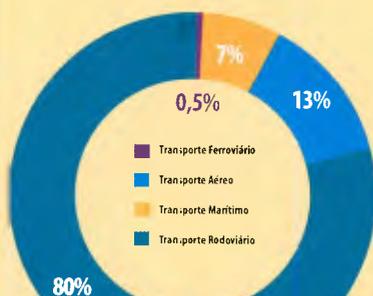


Consumo de combustível líquido por setor | 2006-2030

em quatrilhões de BTU (British Thermal Unit)



Emissões por modal



Fonte: Carbon Disclosure Transport Report, 2010

trole de manutenção preventiva e corretiva da frota.

Por este sistema a empresa faz a cotação do serviço em mais de uma oficina simultaneamente. Também faz o comparativo de preços entre as oficinas e as lojas de peças.

Com o auxílio de consultores especializados, a Ecofrotas desenvolve ações que garantem a redução de custos e o impacto ambiental e, por meio da gestão por indicadores, define metas de acompanhamento sistemático do resultado das ações, criando um processo de melhoria contínua.

e disponibilização ao mercado. É fruto de uma solução que desenvolvi para ser instalada na saída dos escapamentos dos ônibus e caminhões. Esta solução, além de evitar as queimadas, irá acabar com aquela situação indesejável que é ultrapassar caminhão ou ônibus pela esquerda e receber um jato de fumaça. Túneis, calçadas e beira de estradas não terão mais aquela mancha preta que é formada pela fumaça e particulado sólido que sai da descarga”.

SOLUCIONADOR DE PROBLEMAS

- Casado, pai de dois adolescentes - uma filha de 17 anos e um filho de 14 anos - o mineiro Edmar, casado na Bahia, só retornou para Minas em 2001. Mora em Itabira, berço da Vale. Ele conta que em 1980 fez teste na empresa para estágio e foi

reprovado. “Então tracei uma meta de um dia voltar. E voltei. Hoje sou reconhecido por várias unidades da empresa como um solucionador de problemas. Na preparação para voltar, me preocupei porque as máquinas quebram. Então foquei um estudo voltado para a fadiga dos materiais. Comecei o estudo em 1982 e até hoje não paro de estudar o assunto. Faço análise de falha em qualquer máquina eletromecânica, de automóvel a caminhões fora de estrada de 300 toneladas”.

Atualmente Freitas cursa o sexto período de administração de empresas. Empregado da Vale há 17 anos, antes fez estágio técnico e trabalhou em empresa ligada a ensaios não destrutivos. “Em 1986 fui para a Bahia trabalhar em uma empresa de mineração de cobre, no norte da Bahia. Em

1993 ingressei na Vale, na mina de ouro no centro oeste da Bahia e, em 2001, fui transferido para Minas Gerais para atuar em mina de ferro, onde trabalho no momento”.

Freitas comenta que não foi para a faculdade antes por falta de oportunidade. “Mas hoje dedico meu tempo à família, ao trabalho e ao estudo. Estou fazendo ensino à distância, pois o presencial é praticamente impossível - tenho de trabalhar e lecionar, completando a renda para manter os filhos em escola particular”.

Freitas leciona desde 2004 em escola técnica profissionalizante na área da mecânica as seguintes matérias: ciência dos materiais, resistência dos materiais, manutenção mecânica, elementos de máquinas e ciências das vibrações mecânicas.

A força que faltava na sua plataforma.

Guinchos hidráulicos Ensimec.



HPR45HP
4.500 kgf



HPR45H
6.500 kgf



SF130S
13.000 kgf



www.ensimec.com

(47) 3337-3390

vendas-hid@ensimec.com

ABASTECIMENTO MONITORADO
GTFrota

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

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

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

DESPERDÍCIOS!

FRAUDES!

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

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

Livre da poeira

Ar-condicionado e circuladores de ar devem estar dentro dos padrões estabelecidos pela legislação brasileira e a higienização dos aparelhos precisa ser feita por profissionais especializados

Muito se fala sobre a necessidade de melhorar a qualidade do ar que respiramos. O Brasil tem acompanhado a tendência mundial, implementando várias medidas para diminuir a emissão de poluentes pela frota circulante. Sempre nos esquecemos, porém, de nos preocupar com o ar que respiramos quando estamos no interior dos veículos, principalmente dentro de ônibus e outros meios de transporte público. Será que os circuladores de ar e aparelhos de refrigeração estão realmente cumprindo a sua função? Muitas vezes estes equipamentos por falta de qualidade ou de manutenção se transformam em verdadeiros espalhadores de poeira.

Segundo José Eduardo Paterlini Oliveira, da Thermoking, é preciso ser cuidadoso na hora de equipar a frota com este tipo de equipamento. A poeira é formada por uma série de partículas que podem trazer sérios prejuízos à saúde. Por isso, é importante utilizar um equipamento adequado às normas brasileiras, de qualidade comprovada e também fazer a higienização periódica do mesmo, sempre com a ajuda de profissionais credenciados para tal tarefa, alerta.

Oliveira apresenta dados alarmantes sobre as consequências da exposição prolongada a ambientes poluídos. Segundo pesquisas da União Europeia, as partículas maiores que 10 micrômetros de diâmetro depositam-se nas narinas e na garganta, áreas protegidas pela existência do muco. O mesmo ocorre com aquelas que medem entre quatro e 10 micrômetros de diâme-



Será que os circuladores de ar e aparelhos de refrigeração estão cumprindo a sua função?

(José Eduardo Paterlini, da Thermoking)

tro, que acabam sendo engolidas pelas pessoas, sem maiores problemas. Já as partículas menores que quatro micrômetros são mais perigosas: podem chegar até os desprotegidos alvéolos pulmonares, onde ocorrem as trocas gasosas.

As pessoas que sofrem de doenças cardíacas e pulmonares correm o risco de ser afetadas diretamente pela exposição às partículas suspensas no ar, que podem causar inflamação e inchaço do sistema respiratório, aumento da produção de muco e até estreitamento dos condutores respiratórios. Pesquisadores canadenses, da Universidade de Toronto, afirmam que a inspiração de ar poluído nos grandes centros urbanos, principalmente em áreas com grande circulação de veículos, pode trazer estreitamento das artérias. Para os cardíacos, essa leve redução de

fluxo sanguíneo pode ser fatal. A poluição traz consequências mais sérias do que imaginamos, por isso, os ônibus precisam contar com equipamentos eficientes para manter a qualidade do ar no interior do veículo, explica Oliveira.

A solução é escolher equipamentos de filtragem do ar com pré-filtro, que captura partículas maiores, e anti-pólen para as menores, assim a saturação do último ocorrerá em um período de tempo mais longo, que dependerá da aplicação do ônibus. O produto higienizador permite a melhoria na qualidade do ar, eliminando fungos e bactérias, neutralizando o odor causado por micróbios e o odor causado pela umidade acumulada na serpentina evaporadora do sistema de ar-condicionado.

Para Oliveira, um ônibus que possui aromas agradáveis traz maior conforto e bem estar para os passageiros e motoristas. Para se obter a quantidade saudável de CO₂ no ambiente, é necessário que o veículo receba a correta quantidade de ar externo. O nível de CO₂ recomendado pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) é de, no máximo, 1.000 ppm (partículas por milhão). O nível excessivo de CO₂ pode causar dores de cabeça, sonolência, baixo nível de atividade.

Além de todos esses cuidados com relação à qualidade do ar dentro dos veículos, Oliveira também chama a atenção para os níveis elevados de ruídos que alguns aparelhos de circulação de ar podem apresentar. A poluição sonora pode trazer prejuízos à saúde dos motoristas e passageiros.

Uma média barata e eficiente



A sinalização de frotas é uma forma de divulgação de custo zero, um outdoor ambulante. A NeoBand decora e valoriza sua frota de veículos, ônibus e caminhões.



Num só lugar

sinal

Mostruários • Vitrines • Totens • Balcões

pdv

Banners • Frotas • Cenários • Backdrops

graf

Livros • Revistas • Folhetos • Malas diretas

neoband

vendas@neoband.com.br
tel. [11] 2199 1256
www.neoband.com.br

O transporte corre em busca da boa gestão

José Carlos de Oliveira*

Generalizações podem escorregar na vulgarização, mas é evidente que o transporte, apesar dos avanços feitos, ainda tem muito caminho a percorrer para tirar pleno proveito dos mandamentos da boa gestão.

No segmento de transporte, algumas empresas de há alguns anos vêm se destacando com a utilização de ferramentas de gestão semelhantes àquelas utilizadas pela indústria. Seguramente, porém, o universo das transportadoras plugadas na boa gestão ainda é menor quando se faz uma correlação com as empresas do setor industrial.

Na minha percepção existe um descompasso de cerca 20 anos. Ou seja, o setor de transporte começou a buscar resultados, principalmente no campo da redução das despesas, duas décadas depois que tal processo foi desencadeado na atividade industrial.

Com efeito, nas indústrias, principalmente nas multinacionais, o objetivo de buscar resultados em todos os setores da empresa foi propagado em alta velocidade, impulsionado a princípio pela direção mundial. Até porque o alto comando internacional tinha nas mãos um mapa da cruel realidade segundo o qual não mais apenas bastava grandes contratos e áreas de produção eficientes. Era necessário fundamentalmente buscar a excelência em toda a corporação. Requeria-se, pois, o conceito de um negócio autossustentável e independente em cada uma das áreas da empresa com o objetivo de maximizar resultados.

Se na indústria a busca por eficiência foi a tônica, na área de transporte tal movimento teve efeito retardado basicamente pela estrutura familiar do comando, muitas vezes avessa à profissionalização do negócio.



É bem claro que o fenômeno da inflação no Brasil ajudou a mascarar a realidade dos custos. Nos longos anos de desenfreada febre inflacionária por que viveu o País, a eficiência era fator secundário. O foco principal era generalizadamente proteger-se da corrosão da moeda e obter ganhos financeiros.

O momento hoje é diametralmente oposto. De um lado premido pela necessidade de reduzir custos, de outro enriquecido pela oferta de muitas ferramentas de gestão direcionadas para o setor, o transporte tem a favor da eficiência novos comandos integrados por empresários com melhor formação acadêmica. As novas gera-

ções vivem a realidade de outro Brasil que cobra a boa e vigilante gestão em vários quesitos, inclusive na área da sustentabilidade, palavra moderna e cada vez mais presente no vocabulário empresarial.

Ainda que haja um longo caminho a percorrer, um fato é evidente. Se no passado poucas eram as transportadoras que podiam servir de referência de eficiência de gestão nacional, hoje contamos com referências regionais em razão do bom número e qualidade das existentes.

Nessas empresas que deram o salto de qualidade em gestão o tema do desenvolvimento profissional dos futuros executivos é considerado como prioridade, criando um espaço para a consolidação de eventos como o Seminário Nacional de Gestão de Frotas, uma realização de OTM Editora, que publica as revistas Transporte Moderno e Technibus.

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



TRANSPÚBLICO 2011

AGENDE-SE:

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU e a Marcelo Fontana Promoções e Eventos realizam em parceria o Seminário Nacional NTU 2011 e a Feira Transpúblico 2011.

Dias 24, 25 e 26 de agosto

LOCAL:

TRANSAMERICA  EXPO CENTER
SÃO PAULO [SP]

Durante a TRANSPÚBLICO a indústria de carrocerias vai expor seus principais produtos e lançamentos para um público altamente qualificado e será prestigiada pela Indústria de Chassis, Distribuidores de Petróleo e Derivados, Desenvolvedores de Sistemas de Gestão, Sistemas de Bilhetagem Eletrônica, entre outros.

As empresas de componentes que fazem parte desta cadeia produtiva têm na TRANSPÚBLICO uma excepcional oportunidade de estar ao lado de seus parceiros de negócio, sem contar com a grande vitrine que é a feira para a exposição de seus produtos e serviços.

Realização:

Organização:

Apoio institucional:

Apoio editorial:





Caminhão Axor Premium com câmbio ComfortShift. Exclusividade da Mercedes.

Mais desempenho na estrada com um simples toque.

Chegou a linha de caminhões Axor Premium com ABS e câmbio semiautomatizado ComfortShift de série: um "joystick" que reduz o esforço do motorista para as trocas de marcha. Mais conforto e segurança para o motorista

e muito mais economia e durabilidade para sua frota. Vá a um Concessionário Mercedes-Benz, ligue **0800 970 90 90** ou acesse **www.mercedes-benz.com.br**.



Respeite a sinalização de trânsito.



Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.