


ANUÁRIO DE **Gestão de frotas** 2012/13

Ano 9 - Nº 9 - RS 50,00   

TREINAMENTO & PÓS-VENDAS

www.otmeditora.com.br

CHEGOU A HORA PARA AS CIDADES MAPEAREM SUAS RIQUEZAS



**CONFENAR: UM CASE DE
SUCESSO NA LOGÍSTICA
DE BEBIDAS**

**COMO A TRANSPORTES
CAVALINHO DRIBLA A
CARÊNCIA DE MOTORISTAS**

**PETROBRAS PREPARA A
DISTRIBUIÇÃO DO DIESEL
S-10 PARA 2013**

**NOVO SISTEMA DA PIRELLI
AGILIZA A MANUTENÇÃO
DE PNEUS**

**URUBUPUNÇÁ ALMEJA
TER A PRIMEIRA GARAGEM
VERDE DO PAÍS**

**O FIM DA CARTA-FRETE
E A FORMALIZAÇÃO
DO SETOR**

Para fazer o Brasil brilhar cada vez mais, tem que ter estrela.



Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.



Nova linha de caminhões Mercedes-Benz.



Para quem faz o Brasil viver essa era de renovação, a Mercedes renova ao mesmo tempo toda a sua linha de caminhões.

Motores com a exclusiva tecnologia BlueTec 5, que atendem à nova legislação PROCONVE P-7 e oferecem mais economia, durabilidade e menor emissão de poluentes.

A mais completa linha, pensada para maior produtividade e rentabilidade do seu negócio.

Novos modelos, versões e equipamentos que trazem muito mais conforto e funcionalidade para o motorista.



DM9

Respeite os limites de velocidade.

Para quem tem estrela.



Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.

Apesar da menor atividade econômica, gestão de frota se desenvolve no Brasil

Wagner Oliveira

O gerenciamento humano e o avanço tecnológico estão na pauta do dia da moderna gestão. Ainda que impactado pela menor atividade econômica no Brasil, os negócios envolvendo gestão de frotas devem registrar crescimento de pelo menos 6% em 2012. É o que esperam empresas e profissionais que participaram do 6º Fórum Nacional de Gestão de Frotas, organizado pela Editora OTM, no mês de setembro, em São Paulo. Regulamentação da atividade profissional do motorista, normatizações e pagamentos eletrônicos nos transportes podem levar empresas de alguns segmentos a obterem crescimento ainda mais expressivo. Para serviços que vinham com alta galopante nos últimos anos, a moderação pode ter causado alguma surpresa, mas os resultados não deixam de ser expressivos quando comparados com as projeções do Produto Interno Bruto (PIB), que deverá registrar crescimento de apenas 1,5% neste ano.

“Neste momento, obter um aumento de 6% é bastante expressivo. Poucos setores devem alcançar um índice parecido neste ano”, afirmou Hamilton Picolotti, presidente da Confederação Nacional das Revendas Ambev e das Empresas da Logística da Distribuição (Confenar). Representante de uma entidade com 150 sócios, a Confenar detém uma frota de 22 mil veículos – entre caminhões leves, médios e pesados, além de comerciais leves. “Estamos num setor que, felizmente, tem tido nos últi-

mos anos desempenho acima do PIB”, afirmou Yoshio Kawakami, que deixou recentemente a presidência da divisão da linha amarela da Volvo na América Latina.

Nas mais de duas dezenas de palestras do Fórum ficou claro que o avanço na gestão de frotas acontecerá pelo uso cada vez mais intensivo das tecnologias que eliminam mão de obra, material e tempo na apuração e recolhimento de dados seguros e confiáveis para a manutenção dos veículos. “Com serviços online, por exemplo, você conecta empresas de todo o território nacional, difundindo técnicas modernas de gestão de frotas”, afirmou Giovani Amaral, presidente da Sofit, empresa que cresce a passos largos oferecendo soluções para manutenção de frotas a preços acessíveis para operadores de pequeno e médio porte.

Gigante da área de pneus, a Pirelli passa a oferecer no mercado um serviço que monitora pneus de grandes frotas em tempo real. Por meio de chips implantados na carcaça, um sinal “via GMS” é repassado para empresas que

atuam no monitoramento de frotas. Com isso, são identificados desgastes com a pressão alta ou baixa dos pneus ou consumo irregular e banda de rodagem, por exemplo, problemas que causam perdas de fortunas entre as frotas. Os gestores passam a ter a possibilidade de corrigir desvios de conduta também do profissional, melhorando todos os resultados.

“Todos atualmente têm de buscar redução do custo operacional para manter a competitividade”, afirmou Luiz Fernando Trincha, coordenador de pós-venda da Pirelli. O pneu – seja por meio de serviços agregados ou do produto em si – tem de acompanhar a grande evolução tecnológica dos caminhões. Ainda mais no setor de transporte, onde representa 20% do custo variável de um veículo. Técnicas e sistemas que aumentem a durabilidade e a vida útil são vitais para os grandes fabricantes de pneus.

Os fornecedores das empresas de transporte também precisam ser mais pró-ativos, já que encontram no Brasil facilidades que não têm em mercados mais desenvolvidos. “O ambiente aqui ainda é bastante amador”, critica o consultor Ronaldo Fontolan. “Nossos gestores são os melhores do mundo porque não reclamam de nada, só reclamam quando o negócio está quebrando”, adverte.

Para o especialista, raras são as empresas que diariamente exercem uma relação profissional e transparente com os seus fornecedores, pois exploram ao máximo seus pedidos de garantia. O mais comum, no entanto, é que frotistas não façam uma exploração total da



Yoshio Kawakami, ex-presidente da divisão da linha amarela da Volvo na América Latina, diz que, felizmente, o setor tem tido desempenho acima do PIB

garantia. “E quando fazem, atuam de forma extremamente simplista.”

As montadoras também não ajudam quando cobram dados inatingíveis por motoristas e transportadoras. “Muitos fabricantes pegam resultados dos piores profissionais do mercado e comparam com indicadores quase inatingíveis, só alcançáveis em testes de laboratórios ou condições ideais de uso”, afirmou Paulo Ricardo Ossani, sócio da Transportes Cavalinho e um dos idealizadores do Centro de Treinamento de Motoristas (Centronor), localizado em Vacaria, no Rio Grande do Sul.

“Os fabricantes nos impõem métodos de cima para baixo e, depois, se negam a cumprir garantias que eles mesmos estabeleceram, alegando erros de operação do veículo”, reclama. Contra o abuso, o empresário diz que só a repetição e o treinamento podem melhorar a conduta do motorista do caminhão, um dos profissionais, na sua visão, menos reconhecidos pela sociedade brasileira.

Por sua complexidade e diferentes níveis de atuação, o Brasil precisa rapidamente superar o amadorismo. “Existem operadores que não acreditam em técnicas modernas para fazer o gerenciamento, por exemplo, dos pneus”, afirmou Alexei Nicolini, da Budini Incorporated, para quem “pequenos números representam grandes economias”. “Das frotas que eu visito, eu encontro 80% dos pneus descalibrados, vejo falhas de equipamentos, material ruim, motoristas que mexem na calibração para a rodagem mais macia e, com isso, acabam prejudicando todo o resultado de uma empresa.” Para ele, muitos gestores falham porque não adotam procedimentos da moderna gestão.

Também já é um consenso que as empresas precisam investir mais recursos e tempo no gerenciamento humano, principalmen-



Para Paulo Ricardo Ossani, sócio da Transportes Cavalinho, o treinamento é a melhor opção para a qualificação de profissionais

toristas. “Banco escolar não forma motorista de caminhão no Brasil. Geralmente, o profissional aprende a profissão com seu pai ou tio, muito mais atraído pela vontade de pilotar uma grande máquina do que ser uma peça importante numa cadeia cada vez mais complexa e exigente”, afirmou Ossani, lembrando que a maioria das empresas hoje estabelecidas surgiu com uma pessoa dirigindo um caminhão e que depois passou a acumular outros veículos. O treinamento é a melhor opção para a qualificação dos profissionais.

O Grupo de Manutenção Automotiva (GMA), que reúne entidades que representam o mercado de reposição automotiva (Sindipeças, Andap/Sicap, Sincopeças e Sindirepa), mostra que a falta ou a manutenção inadequada é uma das causas de veículos quebrados em rodovias e avenidas. Com uma frota com idade média de 15 anos entre os veículos pesados, o dado é dos que influenciam o alto custo da logística no Brasil, em torno dos 12% do PIB, enquanto em países como os Estados Unidos essa relação está em 8% do Produto Interno Bruto.

Além de ser um transtorno para o motorista, que fica à espera de assistência, o reparo corretivo é muito mais oneroso. Segundo dados do GMA, a manutenção preventiva, conforme orientação do manual do fabricante, é 30% mais em conta do que a corretiva. Além disso, cuidar do veículo preventivamente também é mais seguro. Estudos revelam que 30% dos acidentes são provocados por falta de manutenção. Por isso, Jair Silva, supervisor de serviços da Affinia Automotiva - empresa fabricante e distribuidora de peças para reposição automotiva que detém as marcas Nakata, Wix, Spicer e Power Engine - aconselha o motorista a fazer revisões periódicas no veículo para garantir o seu bom funcionamento e também segurança ao volante.

te, em torno da figura central do motorista. Para o professor da Universidade Federal de São Paulo, Marco Túlio de Mello, não adianta ter caminhões ou ônibus de ponta na frota, tecnologias embarcadas de última geração e gestão afiada se o profissional que for dirigir caminhão ou ônibus não estiver com a saúde em dia.

Especialista em medicina do trabalho, ele diz que parte do mercado pode estar criando uma lacuna com profissionais doentes pela fadiga e o excesso de trabalho. “No transporte, só uma pessoa decide o que fazer. É o motorista. Qual o processo de formação que as empresas estão dando a esse profissional? Será que não estão criando uma lacuna e avolumando problemas?”, insistiu. A boa notícia é que já existem técnicas para identificar e tratar os profissionais, que, com a saúde em dia, aumentam a qualidade de vida e melhoram o rendimento no trabalho, garantindo o sucesso empresarial. “Por mais que eu perceba que o setor esteja se profissionalizando, será que estamos profissionalizando o motorista no mesmo tempo do avanço tecnológico?”, questionou.

O despreparo também é uma realidade entre o quadro de mo-

REDAÇÃO
DIRETOR
Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br**EDITOR**
Amarilis Bertachini
amarilis@otmeditora.com.br**COLABORADORES**
Márcia Pinna Raspanti,
Wagner de Oliveira**EXECUTIVOS DE CONTAS**
Alcindo Fontana
fontal@otmeditora.com.brCarlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.brGustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.brVito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br**FINANCEIRO**
Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br**EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING**
Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.brVanessa Rodrigues
vanessa@otmeditora.com.brGlenda Pereira
glenda@otmeditora.com.br**CURSOS CORPORATIVOS**
Ana Paula Duarte
anapaula@otmeditora.com.br**CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS**
Tânia Nascimento
tania@otmeditora.com.br**PROJETO GRÁFICO**
Artworks Comunicação
www.artworks.com.brRepresentante Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. Paulin/ João Batista A. Silva
Tel.: (41)3027-5565 - spala@spalamkt.com.brTiragem
10.000 exemplaresImpressão
Neoband

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

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

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

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

Filiada a:



ANUÁRIO DE GESTÃO DE FROTAS 2013

Sumário

| | | | |
|--|-----------|---|-----------|
| Apresentação | 4 | | |
| Mobilidade Pesquisa da ANTP vai traçar panorama de como circulam as riquezas pela Região Metropolitana de São Paulo | 8 | Aditivos Valor da embalagem e baixa escala de produção podem ser algumas das causas para o Arla 32 chegar a R\$ 5 o litro, segundo avaliação da Netz Engenharia | 52 |
| Tecnologia Os segredos do sucesso da Confenar na logística de distribuição de bebidas da Ambev e sua parceria com a Póstron | 10 | Combustíveis A Raizen mostra que a gestão integrada Shell/Cosan trouxe uma economia de R\$ 11 milhões por ano para as operações | 54 |
| Logística O diretor da JSL, Fábio Velloso, fala sobre os impactos da idade média da frota de veículos do Brasil | 16 | Tecnologia A Nutricash fechou uma parceria com o Cesvi que permite a seus clientes acesso à base de informações da instituição | 57 |
| Sustentabilidade A Auto Viação Urubupungá está buscando a certificação ambiental Leed e poderá ser a primeira garagem de ônibus do País a receber esse selo | 20 | Telemática O gestor tem que saber exigir de seus fornecedores o compromisso com a melhor prestação de serviço, diz o especialista Ronaldo Augusto Fontolan | 58 |
| Capacitação A Transportes Cavalinho busca treinar motoristas mais preparados para alcançar melhor rendimento na direção de caminhões modernos | 22 | Telemetria NG Informática e Autotrac oferecem soluções para controle e gerenciamento de diversas operações | 60 |
| Trabalho Segundo o Cemsa, a falta de sono adequado e a fadiga dos motoristas são algumas das principais causas de acidentes nas estradas | 26 | Componentes Especialistas da Fras-le e da Master falam sobre a obrigatoriedade do ABS em reboques, que deixará estradas mais seguras | 62 |
| Locação Dados da Locamerica mostram que dos seis milhões de veículos em nome de empresas, apenas 445 mil são para locação, indicando um grande potencial a ser explorado | 30 | Segurança A falta de investimentos em segurança no trânsito pode causar danos à imagem e à competitividade das empresas, diz o consultor J. Pedro Corrêa | 64 |
| Terceirização Disponibilizar veículos como benefício aos funcionários pode ser uma forma de retenção de talentos, como mostra a Ouro Verde | 34 | Artigo O professor Alessandro Borrasci Ferreira, da Trevisan Escola de Negócios, fala sobre os impactos no frete do transporte rodoviário de cargas em 2012 | 65 |
| Pneus A experiência da Budini com recapagem mostra como pequenas economias fazem uma grande diferença nos custos | 36 | Pagamento Eletrônico O fim da carta-frete abre uma oportunidade para as instituições financeiras ajudarem a tirar da informalidade seus potenciais clientes | 66 |
| A Pirelli desenvolveu um novo sistema para aumentar a velocidade na coleta de informações para a correta manutenção | 40 | Mundo Digital Para o professor da PUC-SP, Mário Sergio Cortella, o gestor do futuro precisa inovar para acompanhar a veloz transformação da sociedade | 68 |
| De olho no mercado que deve crescer 3% em vendas neste ano, a DPaschoal lançou um novo serviço de recapagem em todo o País | 42 | Sistemas A Sofit desenvolveu um serviço virtual com preços mais acessíveis a pequenas e médias empresas | 70 |
| Combustíveis A Petrobras diz que bateu as metas estabelecidas para o diesel S-50 e afirma que está pronta para a distribuição do S-10 em 2013 | 46 | Frete A Talentum e a Otm Editora criaram o sistema Web-Custos, uma planilha para cálculo de frete e custos operacionais | 72 |
| Biocombustíveis De acordo com a Fetranpar, testes mostram que entre as fontes verdes de energia o B-20 tem se mostrado a melhor alternativa | 50 | Artigo O gerente do Prêmio ANTP de Qualidade, Alexandre Rocha Resende, discorre sobre as dificuldades de gestão do transporte público das grandes cidades | 74 |

A JSL É FEITA DE GENTE.
 GENTE COMO A GENTE, **COMPROMETIDA,**
DEDICADA. GENTE QUE DESDE
1956 CONSTRÓI UM JEITO NOVO
 DE VER E DE **ENTENDER** O NEGÓCIO DO **CLIENTE.**
 SÃO MAIS DE **22 MIL** COLABORADORES DISTRIBUÍDOS
 ENTRE **139 FILIAIS,** OFERECENDO
 AS MAIS DIFERENCIADAS **SOLUÇÕES EM LOGÍSTICA**
 PARA SETORES COMO O SIDERÚRGICO,
ALIMENTÍCIO, PAPEL E CELULOSE,
AUTOMOBILÍSTICO, MINERAÇÃO,
 ENTRE OUTROS. **A JSL**
 É UMA EMPRESA QUE **ENTENDE,**
 PARA **ATENDER**
 SEMPRE DE FORMA
 INTEGRADA,
FLEXÍVEL,
 CUSTOMIZADA
 E **ÁGIL.**

Conheça a **JSL** e descubra todas as soluções logísticas
 que ela pode oferecer para a sua empresa.



SERVIÇOS DEDICADOS À CADEIA DE SUPRIMENTOS - GESTÃO E TERCEIRIZAÇÃO DE FROTAS/EQUIPAMENTOS - TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - TRANSPORTE DE CARGAS GERAIS


Entender para Atender

www.jsl.com.br
 Tel.: (11) 2377-7000

País desperdiça oportunidades por falta de planejamento

Pesquisa da ANTP identificará movimentação de cargas na Região Metropolitana de São Paulo para a criação de políticas públicas

Wagner Oliveira

Como em outros períodos históricos, mais uma vez uma janela de oportunidades se abre para o Brasil. “O País vai aproveitá-la ou, mais uma vez, vai desperdiçá-la?”, questiona o professor Ailton Brasiliense Pires, palestrante que abriu o 6º Fórum Nacional de Gestão de Frotas, organizado pela Editora OTM, na capital paulista. “Para transformar oportunidades em riquezas, temos de planejar melhor e resolver os grandes gargalos da infraestrutura, permitindo assim que as frotas e as mercadorias cheguem cada vez mais rápido ao destino, com o menor custo operacional.”

Segundo o especialista, que é presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e tem em sua carreira passagens em várias entidades ligadas ao setor, por o Brasil não planejar seus passos, as grandes cidades, como São Paulo, ainda não têm mapeada a circulação de mercadorias, passageiros, frotas e riquezas em seus corredores viários. Só recentemente, a primeira pesquisa neste sentido, em desenvolvimento pela ANTP e financiada pelo Banco Mundial, começou a traçar um panorama da circulação de riquezas.

“Nós ainda não tínhamos, quantitativamente, o total de cargas que circulam aqui. A partir desse levantamento, começaremos a identificar tudo o que é produzido, quando é distribuído e como circula. Com esses dados, poderemos elaborar um plano diretor que vai orientar políticas públicas para

organizar a atividade, com uma visão geral sobre as riquezas que permeiam a cidade”, afirma.

Para o especialista, o brasileiro não acredita em planejamento, mas na improvisação. “Se tivéssemos feito o planejamento 40 anos atrás, teríamos evitado muitos dos problemas atuais”, diz. “Nós temos grandes perdas por conta daquilo que não fizemos, apesar de saber que tínhamos de fazer. Não dá agora para chorar pelo leite derramado. É preciso arregaçar as mangas.”

Por meio de um plano diretor,

Pires diz que as cidades brasileiras passarão a ter uma visão estratégica sobre o trânsito e os transportes públicos, reduzindo despesas e energias para as empresas, sobrecarregadas atualmente com infraestrutura precária, excesso de tributação, restrição à circulação, burocracia e altos custos para a atividade dos transportes.

Ele destaca que várias obras e projetos numa região metropolitana, como a de São Paulo, podem ajudar a destravar o Produto Interno Bruto (PIB) do País. A conclusão do rodoanel Mário Covas, o ferroanel na região central de São Paulo, são exemplos de obras que podem melhorar a circulação das riquezas. Segundo o professor, o ferroanel e o rodoanel vão facilitar o escoamento de cargas, inclusive, para outras regiões do país, com acesso facilitado ao Porto de Santos.

De acordo com ele, também está em planejamento mais um anel – o hidroanel. Para ele, o aproveitamento dos rios Tietê e Pinheiros, além das represas Billings e Guarapinga, vai incrementar o potencial hídrico, já que a capital terá um trecho navegável de quatro quilômetros. “Quando tivermos integrados o rodoanel, ferroanel e hidroanel, a grande massa de cargas em circulação na região metropolitana terá oportunidade de redução de custos”, acredita. Ele lembra que os rios ainda não

“É preciso arregaçar as mangas”, diz Ailton Brasiliense Pires, presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP)



têm no Brasil a mesma importância que desempenham na Europa, que aproveita muito melhor esse modal para o transporte de cargas.

Janela perdida

Pires destaca quanto São Paulo perde por não ter sido organizada adequadamente no passado. Em 1850, tinha cerca de 50 mil habitantes. Naquela época, era a décima cidade em número de habitantes – menor que Manaus, Rio de Janeiro e Porto Alegre. Nos anos seguintes, porém, aconteceram fatos que mudaram completamente a situação. Imigração, guerra da Secessão Americana, guerra do Paraguai e crise na Europa contribuíram para São Paulo se destacar. Em 1950, já era a região mais ativa da América Latina.

“Deveríamos ter desconfiado que precisaríamos de um mínimo de organização. Em 1950, já existiam aqui 2,5 milhões de habitantes. Naquela época, São Paulo era compacta. Com a explosão populacional, ocupa atualmente uma área quatro vezes maior que há 60 anos. Sem planejamento e uma frota de 6,5 milhões de veículos, a cidade sofre. Hoje pagamos pelos erros do passado”, diz.

Para Pires, faltaram políticas e planos diretores que deixassem os deslocamentos de pessoas e mercadorias mais curtos e inteligentes em todo o País. “Vocês, que operam o transporte em São Paulo, pagam atualmente os custos mais altos por todos esses erros”, aponta. “Se tivéssemos aproveitado a oportunidade de remanejar empregos, comércios, moradias, não precisaríamos ter invadido nossos grandes lagos, que poderiam ter se tornado imensos parques e áreas de lazer. Em vez disso, deixamos que 1 milhão de pessoas joguem seus esgotos nas represas Billings e Guarapiranga”, critica.

Para Pires, o problema não é tanto a grande população, mas a

forma desordenada como se ocupa o espaço, o que acaba impondo condições severas e falta de oportunidades. Para o professor, o transporte público de qualidade é a única solução. “Se fizermos uso cada vez mais intenso de ônibus, BRTs (Bus Rapid Transit), metrô, trens e monotrilho conseguiremos resolver parte da equação”, acredita. Ele lembra que São Paulo só tem 70 quilômetros de metrô, além de cerca de 220 quilômetros de linhas da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).

Para ele, a grande mancha urbana extrapolou os problemas para a região metropolitana. “Já não há divisão geográfica, a nossa economia não consegue distinguir mais as fronteiras entre Guarulhos, São Paulo e Santo André, por exemplo”, lembra. “O problema é que a rede eficiente de transportes não está sendo construída na velocidade que a demanda exige.”

Pires diz que as empresas e os gestores de frotas têm de influenciar as decisões dos administradores públicos. “O normal é que após a vitória os administradores montem suas equipes e não ouçam a população. Por favor, participem da elaboração dos planos de governo. Mesmo não ocupando cargos públicos, discutam, por meio de associações e entidades de classe, o plano que a cidade precisa para ter qualidade de vida daqui a 20 anos”, recomenda.

Pires questiona se é possível chegarmos a reverter o drama em São Paulo, tida hoje por parte de seus habitantes como uma cidade “cara e cruel”. Para ele, nossos antepassados não discutiram o futuro e nos legaram grandes dificuldades. “Se não decidirmos agora o que queremos para daqui a 20 anos, teremos uma cidade qualquer, que será muito pior do que a São Paulo em que vivemos hoje”, acredita.

Para o professor, seria melhor estabelecer limites para o desenvolvimento urbano, caso contrá-

rio, daqui a dez anos, o metrô não será mais uma solução. “Será que não seria melhor remanejar o desenvolvimento econômico para outros polos?”, indaga.

Segundo Pires, a região metropolitana de São Paulo não chegará a uma população de 25 milhões. Projeções do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) indicam que a capital paulista não passará dos 14 milhões de habitantes – atualmente tem 11 milhões. Segundo ele, a população brasileira deverá se estabilizar em torno dos 230 milhões de pessoas – hoje na faixa dos 193 milhões.

De acordo com o especialista, cerca de 60% do PIB do Estado de São Paulo (que é responsável por 30% das riquezas do Brasil) estão concentrados entre a região metropolitana, Campinas e litoral. Há uma nova fase de prosperidade na capital paulista, que tem a maior faixa da população na fase produtiva. “Em 20 anos, vamos ter um envelhecimento e predomínio da população com idade acima dos 70 anos e abaixo dos 14 anos. Por isso, essa atual janela que estamos vivenciando talvez seja a nossa última grande oportunidade. O Brasil já perdeu muitas oportunidades, não pode deixar passar mais uma”, pede.

Para ele, o colapso da infraestrutura foi causada por falta de visão. “Não imaginavam que os produtos precisariam transitar mais rápido. Tínhamos de ter elaborados rotas para trilhos e pneus 40 anos atrás, reforça.

“Como é possível que a sexta economia do mundo possa ter tantos problemas de mobilidade, mesmo tendo dinheiro para fazer as coisas? Nós temos de cobrar um pouco mais, estamos perdendo espaço de competitividade muito grande. O Brasil já perdeu grandes janelas – uma delas no final do século 19. E agora podemos estar perdendo outra se não discutirmos e planejarmos uma série de metas.

Confenar e Pósitron: parceria de sucesso

Desde 2008, as companhias se uniram para aumentar a produtividade da distribuição de bebidas da Ambev, com o desenvolvimento de um sistema de gestão integrado, baseado na tecnologia de monitoramento de frotas e das operações

Márcia Pinna Raspanti

A Confenar (Confederação Nacional das Revendas Ambev e das Empresas de Logística da Distribuição) surgiu em 2002 e hoje representa cerca de 140 pequenos e médios empresários que fazem a distribuição das bebidas produzidas pela Ambev (Companhia de Bebidas das Américas) – a entidade é responsável pela logística e distribuição de cerca de 50% do volume comercializado pela Ambev. Para aprimorar os processos e operações, a organização aliou-se à Pósitron Electronics, em 2008, uma das principais empresas na área de serviço de rastreamento e

monitoração de frotas. A parceria busca utilizar soluções customizadas de telemetria para uma gestão integrada e a consolidação dos processos de distribuição.

Atualmente, cerca de dois mil veículos da frota da Confenar estão equipados com as soluções da Pósitron. O sistema de rastreamento da empresa propicia redução da jornada de trabalho, das horas extras e de custos operacionais, além de permitir a adequação de rotas programadas. “A integração de softwares é um dos diferenciais da Pósitron que, além da monitoração dos

veículos, oferece um conjunto de serviços. Por meio de nosso sistema, os dados registrados durante o período de entregas são comparados com o software de planejamento e roteirização contratado pela Confenar”, explica José Tabone Júnior, gerente de negócios da PST Electronics - Pósitron Rastreadores.

Nessa integração de sistemas, as informações sobre o status da entrega, carga, descarga, cliente ausente e horário de almoço, entre outras, são enviadas para a central de operações da empresa. Esta interação acontece por meio de um teclado integrado ao rastreador Pósitron para uso dos motoristas. O recurso permite receber e enviar mensagens instantâneas durante 24 horas. Com o rastreamento da frota, os motoristas cumprem os trajetos com mais rigor, já que todos os percursos são monitorados. Este processo contribui para aumentar o grau de satisfação dos clientes da Ambev.

Um dos destaques do sistema desenvolvido para a Confenar está na comunicação. “Existe uma atuação forte junto às revendas. Todas recebem as mesmas informações e devem adotar as mesmas práticas”, diz Tabone Júnior. O sistema de gestão integra diferentes tecnologias e fornece informações em tempo real para



“O sistema de rastreamento da Pósitron propicia redução da jornada de trabalho, das horas extras e de custos operacionais”, diz José Tabone Júnior, gerente de negócios da PST Electronics - Pósitron Rastreadores

a equipe comercial, além de ser uma ferramenta de roteirização (Road Show). A lista de entregas passa por um processo de otimização no dia anterior à entrega propriamente dita, para que haja um melhor aproveitamento dos veículos, com rotas inteligentes e uso racional do espaço.

De acordo com Hamilton Picolotti, presidente da Confenar, a implementação da tecnologia da Pósitron trouxe um aumento de produtividade de cerca de 30%. “Com os dados obtidos pela telemetria, é possível analisar as operações e realizar a gestão mais eficiente do processo. Aumentamos a produtividade da frota e acabamos com os desperdícios, o que trouxe uma economia significativa”, informa.

As revendas monitoram as entregas para averiguar se estas são realizadas no tempo previsto, se estão adiantadas ou atrasadas. Cada revenda pode gerir as informações recebidas por meio da telemetria da forma que achar mais adequada, com a possibilidade de reorganizar as rotas, por exemplo. “As revendas têm autonomia para tomar as suas decisões e fazer a gestão das operações. O importante é ter acesso às mesmas informações e seguir as diretrizes da Confenar e da Ambev”, diz Picolotti.

Em cada ponto de entrega, o motorista alimenta o sistema com informações para que sejam armazenadas e avaliadas, levando em conta a produtividade das rotas. A revenda acompanha de perto o trabalho dos motoristas e recebe os relatórios com todas as informações que envolvem as operações. O Road Show compila as vendas realizadas e separa os pedidos por veículo, de acordo com as quantidades e destinos. As entregas seguem um cronograma pré-estabelecido para que as revendas possam ter o contro-

| Dados da Frota | |
|---|---------------|
| TOTAL DE UNIDADES | 13.430 |
| Caminhões | 8.200 |
| Caminhões de Puxada e Entrega (próprios) | 6.800 |
| Caminhão de Puxada + (Transferência de produtos da fábrica para a Revenda) | 2.500 |
| Caminhões de Entrega (Da Revenda ao Ponto de Venda) | 4300 |
| Caminhões terceirizados | 1.400 |
| Automóveis / Utilitários | 2.600 |
| Motocicletas - Próprias | 1.000 |
| Motocicletas - Terceirizadas | 1.000 |
| Empilhadeiras | 630 |

le dos estoques, evitando baixas e desabastecimentos.

Em resumo, a operação com sistemas integrados e sistêmicos permite que a organização aperfeiçoe a jornada líquida, tornando veículos e motoristas mais produtivos; reduza o volume de devoluções, já que cada vez que ocorre uma devolução, a causa é analisada para ser futuramente corrigida (danos ao produto, falta de pessoal para receber a mercadoria, difícil acesso); tenha acesso a informações de geoposicionamento do veículo, o que detecta os possíveis desvios de rota; diminua os custos operacionais (combustível e manutenção), minimizando impactos ambientais; e aumente a produtividade geral da equipe.

Parceiros

A frota da Confenar é composta por mais de 13 mil veículos, entre caminhões de entrega e puxada (transferência das fábricas para as revendas), automóveis, utilitários, motocicletas, empilhadeiras, além de veículos terceirizados. A organização é formada por nove associações regionais (Assorevs); 140 revendas filiadas (consolidado), 800 empresários ligados à atividade; 23 mil funcionários e geração de 90 mil

empregos indiretos; R\$ 13 bilhões em faturamento anual; R\$ 2 bilhões por ano em compras de insumos, produtos e serviços; e um milhão de pontos de venda atendidos no Brasil.

Em 2010, a organização firmou parceria com a USA Panel, representante dos distribuidores de cerveja Budweiser nos Estados Unidos; em 2011, foi feito o lançamento do Selo Confenar de Sustentabilidade. Em 2012, surgiu a parceria com a NBWA (National Beer Wholesalers Association), uma das principais associações de bebidas dos Estados Unidos. “A Confenar tem atuação internacional forte, com realização de eventos e associação com grandes companhias norte-americanas”, afirma José Tabone Júnior.

A Pósitron oferece soluções completas aos clientes, nas áreas de carga, logística e telemetria, com desenvolvimento próprio desde o hardware, software, firmware, até a prestação do serviço de rastreamento e monitoração de frotas e equipamentos. Com possibilidade de customização de acordo com a necessidade específica do cliente, a companhia oferece soluções para casco, operações logísticas, veículos leves, pesados ou motocicletas.

Com mais de 500 técnicos, lojas e representantes comerciais espalhados por todo o território nacional, a Pósitron Rastreamento e Monitoração é homologada pelo Denatran para fornecer o serviço de rastreamento para veículos novos com infraestrutura própria, de acordo com a resolução Contran 245/07. Entre seus clientes, estão frotistas, como Alesat e Ouro Verde; embarcadores, como Danone e Nestlé; montadoras, como Scania, Renault e Volvo; operadores logísticos como a DHL; e gerenciadoras de risco, como NGO, Pamacary e Apisul.

Ticket Car[®]

A solução mais completa em gestão de frotas.

cantaloop.com.br



Edenred



Ticket Frete^{MD}



Sua carga extra de vantagens para gestão de fretes.



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

www.ticketfrete.com.br

Para mais informações ligue: **4003-9000***

* De capitais e regiões metropolitanas. De outras localidades, digite o código de sua operadora local e o DDD da capital de seu Estado.

Como fazer a diferença no setor de bebidas

Confenar incentiva técnicas e práticas que deixam mais eficiente a distribuição dos produtos da Ambev

Wagner Oliveira

Se existe um setor em que a gestão de frotas é constantemente exigida é o da distribuição de bebida - produto que, se não estiver na prateleira na hora certa, não é consumido ou é substituído pelo concorrente. Por ser um setor dinâmico, acomodação é uma palavra que não pode existir no dicionário dos profissionais que atuam nesse segmento, pois são sempre provocados a obterem os melhores resultados e práticas. Tecnologia, pro-

cessos e treinamento estão em constante evolução para a busca de metas cada vez mais ousadas, que, por sua vez, vão garantir melhores serviços e rentabilidade. É com esse espírito que a Confederação Nacional das Revendas Ambev e das Empresas de Logística da Distribuição (Confenar) busca atuar.

Detentora de uma das maiores e mais modernas frotas do Brasil, a entidade representa cerca de 150 pequenos e médios em-

presários que são proprietários de 22 mil veículos – entre comerciais leves, caminhões médios, pesados e extrapesados. Parceiros da Ambev, os associados da Confenar são responsáveis pela distribuição de cervejas, refrigerantes, isotônicos, sucos, chás e águas entre outros produtos de marcas ligadas a uma das gigantes mundiais do setor em grande parte do território nacional.

“Melhores práticas é um conceito extremamente difundido e incentivado dentro da rede de revendas Ambev”, afirmou Hamilton Picolotti, presidente da Confenar que esteve no Fórum Gestão de Frotas, evento coordenado pela OTM Editora. “Um dos nossos pilares é propiciar acesso a novas tecnologias, insumos, produtos e soluções. Através do relacionamento firmamos parcerias para proporcionar isto com o melhor custo possível.”

Os associados ou revendedores da Confenar são responsáveis por uma grande parte do negócio da Ambev (Companhia de Bebidas das Américas), que prefere fazer diretamente a distribuição nas capitais e regiões metropolitanas de maior destaque no Brasil. Praças mais afastadas no interior do Brasil foram delegadas a distribuidores independentes, representados pela Confenar, que cuida de cerca de 50% da logística e comercialização da produção da fabricante

“Nosso desafio é reduzir gargalos que melhorem a produtividade em tempo real”

Hamilton Picolotti,
presidente da Confenar



no Brasil. Ao todo, os produtos da Ambev são distribuídos em cerca de um milhão de pontos de vendas no País.

Puxada (retirada da produção das fábricas), armazenagem, administração do fluxo do estoque, venda e entrega são os cinco ciclos desempenhados pelos associados-revendedores, que já estão na segunda ou terceira geração do negócio. Depois que a Ambev foi criada, em 1999, agregando marcas diferentes de bebidas, os representantes terceirizados decidiram criar a Confenar, em 2002.

A relação dos associados é de compromisso total com a Ambev. “A Confenar é uma extensão da Ambev. Todos lutam por um só objetivo, que é o de defender a posição de um grupo líder de mercado sob o ponto de vista da sustentabilidade financeira e ambiental”, afirmou Piccolotti. Os associados são obrigados a seguir as recomendações da Ambev na busca sempre dos melhores resultados.

Quando retiram a produção das fábricas, os revendedores pagam pelo produto, que já traz embutida a margem de lucro. Contribui para a maior rentabilidade deles a eficiência em toda a longa etapa do processo logístico. “É onde mais podemos evoluir na diminuição de custos, já que outras etapas do negócio de bebidas, além de não interferimos nas mesmas, sabemos que têm pequenas variáveis para a geração de resultados financeiros”, disse.

Tudo o que é evolução na gestão de frota interessa à Confenar. A entidade tem como norma incorporar todas as soluções tecnológicas que surgem. Telemetria, recursos humanos, frotas atualizadas, controle de combustível e pagamento ele-

trônico, por exemplo, estão em sintonia com o mercado. “O nosso desafio constante é reduzir gargalos que melhorem a produtividade em tempo real. Com isso, a eficiência acaba sendo remunerada, além de também gerar ganhos diretos para o consumidor por meio de produtos com preços mais acessíveis”, disse Piccolotti.

O presidente da Confenar citou como exemplo de eficiência o trabalho de reposicionamento que permitiu a acomodação de quatro paletes a mais em um veículo que transportava 20 paletes. “Apoiamos os associados para que consigam identificar onde podem melhorar seu desempenho, tendo como referência o desempenho de revendas de mesmo o perfil. A melhoria contínua é fundamental para o aprimoramento dos processos de gestão”, disse.

Por sua grande frota, a Confenar é bastante assediada pelos grandes fabricantes de caminhões e comerciais leves, além de todas as empresas que atuam na comercialização de serviços e peças. A entidade incentiva a renovação – em média um veículo fica em uso seis anos pelos associados. Os caminhões leves são usados na entrega. Já os pesados são usados para fazer as puxadas, pois as fábricas podem estar distantes até 300 quilômetros da base do associado, o que inclui na operação o trecho rodoviário. Galpões dos próprios membros da Confenar guardam parte do estoque, enquanto não é concluída a entrega.

“Dentro da viabilidade de cada associado, indicamos a atualização de serviços e veículos”, afirmou o presidente. “Sabemos que, com a tecnologia

do Euro 5, podemos obter ganhos com a eficiência. Porém, é preciso mensurar o impacto do custo, pois todas as novas tecnologias custam mais caro. No caso do Euro 5, ainda temos o diesel mais dispendioso, além do Arla 32”, afirmou.

A Confenar também tem um grande canal de comunicação com seus associados. Por meio da internet, revista e até um canal de TV, está em constante sintonia com seus membros, sempre de olho na competitividade e produtividade. “Só quem mede pode avaliar desempenho”, afirmou Piccolotti. “Desenvolvemos ações que trazem uma série de informações que possibilitam a geração de relatórios e viabilizam comparações, estatísticas, levantamentos sendo à base de diversos projetos técnicos da confederação”, disse.

Criada em 1999, a Ambev é detentora das principais marcas de cerveja do mercado, como Antarctica, Brahma, Bohemia, Budweiser, Quilmes e Skol. A empresa é a maior engarrafadora da marca Pepsico fora dos Estados Unidos e ainda domina a marca líder do mercado brasileiro de guaraná, o Guaraná Antarctica. A Ambev está presente em 14 países das Américas, com 40 mil funcionários na região. No Brasil, a empresa possui 72 centros de distribuição, 28 fábricas e 24 mil funcionários – dos quais apenas 2,5 mil são colaboradores diretos. Em 2010, a Ambev atingiu volume de vendas de 165,14 milhões de hectolitros de bebidas e receita líquida de R\$ 25 bilhões, um crescimento de 13,2% em relação ao ano de 2009. Em média, os negócios dos associados da Confenar crescem 6% ao ano.

Mais produtividade e menos poluição

Com uma frota jovem, a JSL alerta para os problemas e prejuízos que os veículos antigos trazem para o Brasil, tanto no campo econômico, quanto no social e ambiental

O Grupo JSL, uma das maiores organizações brasileiras dedicadas à prestação de soluções logísticas integradas, investe continuamente na renovação de sua frota. Atualmente a frota da JSL é composta por mais de 34,4 mil ativos sendo cinco mil caminhões e cavalos mecânicos, 5,2 mil carretas, 20,6 mil veículos leves, 2,3 mil equipamentos, e 1,1 mil ônibus. A idade média dos caminhões é de um ano em meio (18 meses) e a previsão de investimentos em renovação de frota é de R\$ 420 milhões, até o final de 2012. A JSL também comercializa veículos pesados usados em oito lojas do grupo.

De acordo com Fábio Velloso, diretor executivo de novos negócios da JSL, as vantagens de se manter uma frota com idade média tão baixa são muitas. “Conseguimos fugir da manutenção mais pesada, o que traz mais economia e produtividade. Notamos que, a partir dos três anos, os caminhões já começam a apresentar problemas, de acordo com a operação a que são submetidos, enquanto os veículos novos ainda estão na garantia”, diz. A maioria dos frotistas brasileiros, entretanto, não tem condições de seguir os mesmos padrões da JSL. “Conseguimos preços bastante atrativos, pois compramos em grandes volumes. O grupo é o maior comprador de veículos pesados novos do País”, informa Velloso.

Outra vantagem da empresa

é a possibilidade de comercializar os veículos usados, criando um fluxo constante de renovação da frota. “Os caminhões que vão para as nossas lojas são, na verdade, seminovos. O comprador tem a certeza que foi feita a manutenção adequada, com peças originais. Mesmo aqueles que foram utilizados nas operações mais pesadas, como mineração, por exemplo, estão em bom estado”, explica Velloso.

A realidade da frota brasileira, contudo, é bastante diferente. A idade média, em geral, é de 8,8 anos, sendo que os caminhões têm 16,4 anos, os ônibus tem 12,3 anos e os veículos leves, 8,1 anos, em média. “É importante

destacar que 40,6% dos caminhões têm mais de vinte anos e 85% dos caminhões com mais de vinte anos são de caminhoneiros autônomos. Esta situação atrapalha o desenvolvimento do País, reduz a produtividade da economia e traz inúmeras perdas econômicas e sociais. Os 1,1 milhão de caminhões com mais de vinte anos da frota nacional geram um custo médio por ano de R\$ 44 bilhões”, diz Velloso.

Os veículos mais antigos consomem mais peças e mais combustíveis, além de poluírem mais o ambiente. Um veículo com tecnologia Euro 0 emite a mesma quantidade de poluentes que sete caminhões Euro 5 (Proconve

Uma frota com idade média baixa traz economia e produtividade, diz Fábio Velloso, diretor executivo de novos negócios da JSL



P-7). “Também se tornam mais perigosos e propícios a acidentes, já que seus componentes desgastados muitas vezes são mantidos em uso até a exaustão, por falta de cultura de manutenção preventiva ou por falta de recursos financeiros dos proprietários. A frota velha contribui ainda para o agravamento das condições do trânsito quando se acidentam ou quebram”, resume Velloso.

Meio ambiente

A chegada do Euro 5 trouxe novas tecnologias para os veículos e combustíveis de melhor qualidade, o que torna mais urgente a renovação da frota brasileira. “É necessário substituir os veículos com motores antigos pelos novos, menos agressivos ao meio ambiente. A renovação da frota trará, além dos benefícios ambientais, como a redução de emissões veiculares e de consumo de combustíveis, vantagens nas áreas econômica (aquecimento do mercado, redução de custos operacionais e diminuição dos atrasos na entrega) e social, com a redução de transtornos por falha mecânica e melhoria na qualidade de vida para os caminhoneiros e para a população em geral”, acredita Velloso.

Uma frota antiga traz problemas ambientais significativos que poderiam ser reduzidos com um programa nacional de renovação nos próximos três anos. O executivo da JSL cita outras ações importantes que poderiam minimizar os impactos negativos dos veículos no meio ambiente: programa de redução das emissões de gases de efeito estufa, treinamento de condução econômica, redução do consumo de lubrificantes, sistema de otimização de rotas, manutenção preventiva de veículos, redução no consumo de água, descarte adequado de resí-

Programa social da JSL já atendeu 16 mil motoristas

Através do Instituto Julio Simões, organização criada e mantida pela JSL, cuja missão é promover ações e conhecimento que fortaleçam a segurança no transporte rodoviário e que qualifiquem o capital humano no setor logístico, a JSL desenvolveu o “Pela Vida”, um programa de atenção à saúde e à segurança de todos os motoristas de caminhão e ônibus (não apenas os que prestam serviços para JSL), criado em abril de 2011, que já atendeu, gratuitamente, mais de 16 mil motoristas em dez pontos de sete das principais rodovias federais e estaduais do Brasil.

O objetivo do “Pela Vida” é conscientizar motoristas de veículos pesados sobre a importância de cuidados básicos de saúde para a melhoria da qualidade de vida, minimizando os riscos à segurança desses profissionais, expostos, muitas vezes, a longas jornadas ao volante, maus hábitos alimentares, sono irregular e isolamento social. Além disso, o programa também procura orientar os motoristas e suas famílias sobre gestão orçamentária doméstica.

Para atingir seus objetivos, o programa instala trailers em trechos de rodovias brasileiras com maior fluxo, e uma dupla de profissionais, formada por um auxiliar administrativo e um enfermeiro, cadastra o motorista, rastreia seus indicadores básicos de saúde e oferece dicas para aumentar a segurança dos condutores nas estradas. “Falta regulamentação para o trabalho dos motoristas autônomos, o que

traz uma série de problemas para a categoria. O programa permite ainda que tenhamos um perfil desses profissionais”, diz Velloso.

Os testes simples (de acuidade visual, aferição de pressão e cálculo do índice de massa corpórea (IMC) e circunferência abdominal) realizados nos trailers indicam se há ou não fatores de risco à saúde, que influem diretamente no nível de atenção e podem provocar condições adversas para a condução de veículos pesados de carga e de passageiros. De acordo com os dados levantados pelo programa, 34% dos motoristas atendidos dirigem caminhões com mais de dez anos de uso, 42% já haviam usado drogas (rebites), 81% dormem de cinco a oito horas por dia, 83% apresentam sobrepeso ou obesidade e 49% dirigem mais de 13 horas diariamente. A renda familiar da maior parte deles (56%) é de R\$ 1,8 mil a R\$ 3 mil.

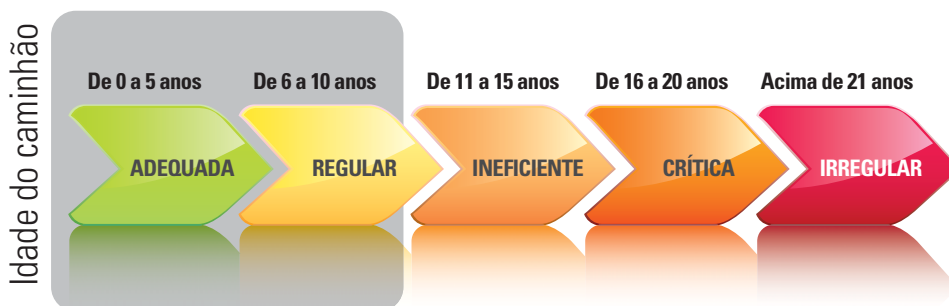
A JSL e o Instituto Julio Simões formalizaram a sua adesão, em setembro deste ano, ao Pacto Nacional pela Redução de Acidentes (PARADA – Um Pacto pela Vida), em cerimônia realizada no Palácio do Planalto, junto com representantes do poder público e de outras esferas da sociedade civil. O Pacto, organizado pelo Ministério das Cidades, foi lançado no ano passado em resposta à “Década de Ações de Segurança no Trânsito (2011- 2020)”, uma determinação das Organizações das Nações Unidas (ONU) para diminuir em 50% o número de acidentes de trânsito no período.

duos, e certificação ISO 14001.

A nova legislação traz redução de 60% de óxido de nitrogênio (NOx) e de 80% das emissões de material particulado em relação à fase P-5 (equivalente ao Euro 3). Se comparada com o início do Proconve, em 1986, a redução de

material particulado da nova fase é de 96,3% e a de NOx, de 87,3%. O diesel S50, que passou a ser fornecido pela Petrobras, produz 50 ppm (partes por milhão) de enxofre, e o próximo passo, é o fornecimento do S10. “A diferença é brutal já que nas regiões do interior

PLANEJAMENTO DE RENOVAÇÃO DA FROTA



ainda se abastece com o S1800, com 1.800 ppm de enxofre. Nas capitais e áreas metropolitanas, ainda se usa o S500. A entrada de veículos mais novos é a melhor forma de melhorar a qualidade do ar, já que o diesel mais limpo é o mais adequado para os novos modelos”, lembra Velloso.

Crédito

Na opinião de Velloso, a renovação da frota brasileira enfrenta alguns obstáculos como a falta de linhas de crédito que realmente atendam o caminhoneiro autônomo e às pequenas empresas; a ausência de um programa nacional de renovação; e a falta de incentivos tributários, já que os caminhões com mais de vinte anos são isentos do IPVA no Brasil. “O Programa Procaminhoneiro não beneficia quem realmente precisaria de ajuda para trocar seu caminhão, já que os motoristas autônomos encontram dificuldades em se cadastrar no RNTRC (Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga) e têm dificuldades em fazer o seguro do veículo devido ao alto custo. Por outro lado, há desinteresse dos bancos por causa do spread baixo e pela dificuldade de recuperar o veículo em caso de inadimplência”, diz.

Outro problema, segundo Velloso, é a falta de destinação adequada para o descarte dos caminhões antigos, que estão sem condições

de uso. “No México, foi criado o programa de ‘Chatarrización’ (sucateamento) com o propósito de facilitar a troca dos veículos velhos por um veículo zero quilômetro ou seminovo, com até cinco anos de uso. A iniciativa é aplicável aos transportadores do Serviço Público Federal (Licenciados) e existe estímulo fiscal dependendo da classe do veículo. Já foram destruídas mais de 20 mil unidades. No Brasil poderia haver algo semelhante”, diz. Estados Unidos, Argentina e Japão são alguns dos países que desenvolvem programas de incentivo à renovação dos veículos pesados.

Faturamento

A JSL atua na prestação de soluções logísticas integradas, oferecendo serviços customizados dedicados à cadeia de suprimentos; transporte de cargas com serviços de cargas fechadas de “ponto a ponto” (uma única origem para único destino); gestão e terceirização de frotas compostas por veículos leves e pesados, incluindo atividades de dimensionamento e serviços agregados à frota; transporte de passageiros, tanto em fretamento para indústrias, quanto transporte municipal e intermunicipal de passageiros e sistema de comercialização de veículos, com concessionárias e lojas de veículos seminovos.

A JSL oferece soluções logísticas de inbound (de abastecimento) e

outbound (de saída), logística interna e de apoio. O grupo oferece novas soluções logísticas para os mais diversos setores da economia, como papel e celulose, siderurgia, indústria química e automotiva, alimentos, limpeza e saúde, bens de consumo e transformação, setor público e sucroalcooleiro. Em 2011, o fatura-

mento foi de R\$ 2,7 bilhões e os investimentos chegaram a R\$ 860 milhões. Em 2012, a previsão de crescimento é de até 39% sobre sua receita bruta de serviços em relação ao ano anterior e a previsão de investimentos ultrapassa R\$ 1 bilhão (R\$ 420 milhões para renovação de frota e R\$ 590 milhões para expansão e implantação de novas operações).

Entre janeiro e julho deste ano, a JSL fechou um valor global de cerca de R\$ 1,3 bilhão em novos contratos, valor a ser capturado ao longo dos próximos dez anos. A empresa apresentou um crescimento médio de 28,3% na última década, sendo cerca de 25% corresponde a crescimento orgânico (aquisições). Atualmente, a JSL conta com mais de 300 clientes, sendo que os 50 maiores clientes representam cerca de 65% da receita bruta total no último ano.

A JSL possui 139 filiais em dezesseis estados brasileiros e em quatro países da América do Sul (Argentina, Venezuela, Uruguai e Chile), com mais de 20 mil colaboradores. São 14 centros de distribuição, um centro logístico intermodal e um porto seco. O grupo conta ainda com uma rede de 29 concessionárias e treze lojas de seminovos. O Porto Seco Pernambuco, deve ser transferido de Recife para o município de Cabo Santo Agostinho, próximo ao Porto de Suape, para ser ampliado e formar um grande complexo logístico na região.

Linha
ultra

bntaisw.com



A EVOLUÇÃO
DAS BANDAS.
**DESEMPENHO
QUILOMÉTRICO
INSUPERÁVEL**



A Tipler, maior especialista em reforma de pneus do país, traz ao mercado a evolução das consagradas bandas "tarja laranja", sinônimo de desempenho quilométrico insuperável. Baseada em melhoria contínua, pesquisas e desenvolvimento, a linha ULTRA conta com composto de borracha que garante quilometragens ainda maiores e redução de custos para o transportador no uso urbano e rodoviário. O resultado é mais rentabilidade a cada quilômetro rodado. **Rode mais. Rode rentável. Rode com Tipler.**

www.tipler.com.br

Banda Ultra tem listras laranjas e a marca da rentabilidade gravada.



TIPLER
A marca da Rentabilidade

Viação Urubupungá constrói garagem verde

A empresa, do grupo NSO, deverá ser a primeira garagem de ônibus do País a receber o selo Leed de certificação ambiental, com reconhecimento internacional por suas ações sustentáveis

Amarilis Bertachini



Galpão de manutenção preventiva e vista aérea da nova garagem sustentável

Conhecida como a primeira empresa a circular com ônibus movidos a álcool, na década de 70, a Auto Viação Urubupungá avança agora em uma nova empreitada pioneira na área de sustentabilidade: é a primeira operadora de ônibus que está pleiteando a certificação de sua nova garagem, em Santana de Parnaíba, com o selo Leed de qualidade ambiental, emitido pelo U.S. Green Building Council (USGBC), entidade com sede na Califórnia, nos Estados Unidos.

Hoje no Brasil existem apenas 67 empreendimentos com essa certificação e 634 com processo em andamento para receber o selo. Um green building, ou uma edificação verde, é um edifício com alto desempenho ambiental e para conquistar o selo Leed é preciso trilhar um longo caminho e atestar que cada etapa da obra e do projeto tenha respeitado regras ambientais. O Leed é considerado o certificado ambiental de maior reconhecimento internacional e é o mais adotado em todo o mundo.

A Urubupungá faz parte do recém-anunciado grupo NSO – Nossa Senhora do Ó, nome de uma das primeiras empresas da história do grupo – que reúne as empresas Auto Viação Urubupungá, Viação Cidade de Caieiras, Viação Santa Brígida, Urubupungá Transportes e Turismo, Censo - Central Especializada Nossa Senhora do Ó, Portobens (que administra os imóveis do grupo) e Prime Bus (que negocia a frota das empresas).

A iniciativa da empresa resultou em uma garagem modelo, para 300 ônibus, que poderá até mesmo servir de referência para o setor e que deve ser oficialmente inaugurada no início do próximo ano. O resultado é que a empresa está buscando, para o começo de 2013, o selo Ouro, o segundo em importância na escala de classificação do USGBC, perdendo apenas para o selo Platina.

A iniciativa começou em 2010, quando a empresa decidiu pela construção em um terreno em Santana de Parnaíba porque as instalações de Osasco já não comportavam

mais a frota. “Durante a fase de projeto, em uma das reuniões, surgiu a ideia de partir para uma garagem certificada ambientalmente. Até então, não havia nenhuma em toda a América Latina. Decidimos enfrentar o desafio, que era motivador, e partimos para a construção”, conta Antonio Carlos Lourenço Marques, diretor da Urubupungá.

O Leed tem alguns critérios principais que a empresa precisou atender para alcançar o selo, como terreno sustentável, uso racional da água e da energia e ser um projeto inovador. Um dos mais difíceis foi o controle de contaminação do solo durante a obra. Segundo Marques, foi preciso olhar com atenção para todos os tratores e equipamentos que trabalharam nas diferentes fases da construção, principalmente na de terraplenagem. Foram posicionadas contenções em torno dos tambores de diesel e lubrificantes, para evitar que um eventual gotejamento contaminasse o solo. “Parece óbvio, mas não é tão óbvio assim nas obras em geral”, diz o diretor. Logo no início da obra, foi construído um sistema de lava-rodas e lavabicas e a água usada nesse processo escoava até determinado ponto para ser tratada e reutilizada. “Nenhum caminhão podia sair da obra com as rodas e os pneus sujos e as bicas dos caminhões de concreto também eram lavadas para não carregarem para fora da obra qualquer tipo de fragmento”, explica.

Outro desafio, relata o diretor, foi o

sistema de recepção de água pluvial para decantação em vários pontos estratégicos da obra em que havia convergência de água. Isto porque o terreno tem 46 mil metros quadrados, dos quais 32 mil metros quadrados foram aproveitados e o resto permaneceu como área verde.

“Colocamos uma barreira na água que saía da obra para evitar qualquer tipo de sedimentação, já que nossa garagem é margeada por dois córregos e também totalmente circundada por APPs (Áreas de Preservação Permanente)”, diz. Também foram protegidas todas as bocas de lobo em volta da garagem, de modo que só passasse água; se algum fragmento da obra escapava, ficava retido no filtro instalado na entrada e posteriormente todos os segmentos eram recolhidos.

De acordo com Marques, o projeto, desenvolvido pela Sinco Engenharia, teve que comprovar uma redução no uso de água potável de pelo menos 20%, não só da água fornecida pela concessionária, mas também do poço próprio. “Tínhamos que ser 20% mais econômicos numa simulação de comparação a um edifício equivalente ao nosso. O que fizemos foi o sistema de coleta e armazenamento da água da chuva, com um piscinão com capacidade de 700 metros cúbicos”, conta.

A empresa também adquiriu do Grupo Tecnoserv máquinas para lavagem de ônibus mais eficientes, que consomem em torno de 300 litros de água por lavagem, enquanto as convencionais consomem cerca de 500 litros por lavagem. O equipamento é composto por sete escovas dispostas ao longo de um túnel de cerca de dez metros. À medida que o ônibus passa pelo túnel, o sistema automatizado vai abrindo a água gradativamente para umedecer somente as escovas que estão efetuando a lavagem. A economia pode chegar a 40%, dependendo do comprimento do veículo. “Como os ônibus têm entre 12 a 14 metros, e

os articulados em torno de 20 metros, se o equipamento ligasse todas as bombas de água no momento de se iniciar a lavagem, até que se terminasse a operação o consumo de água em toda a extensão seria muito elevado”, explica César Covre, engenheiro da Tecnoserv.

“Observamos que grande parte da água que perdíamos era água de arraste dos veículos na lavagem da frota”, observa Marques. Por isso foi construído um grande painel impermeável de concreto e toda a água de lavagem dos veículos, de peças e da lavagem do piso converge para várias canaletas que circundam a garagem e vai para uma estação de tratamento para ser reutilizada.

A empresa que forneceu o sistema para tratamento e reúso de água foi a Ecompany Tecnologia Ambiental, do grupo Teixeira Pinto. Foi instalado um sistema com capacidade para o tratamento de 14 mil litros de água por hora, informa Frederico Teixeira Pinto, diretor industrial da Ecompany. Ele ressalta que essa capacidade pode variar de acordo com a demanda do cliente, de 800 a até 15 mil litros por hora. A empresa já forneceu sete equipamentos de tratamento de efluentes com finalidade de reúso para garagens do grupo NSO, além de produtos biodegradáveis para limpeza dos carros. Segundo Teixeira Pinto, essa tecnologia é patenteada pelo Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI) e permite tratar 100% do efluente que entra no sistema. “A reutilização é em torno de 80%, pois há uma perda por evaporação e outros fatores. Além de rentável, há importante preservação do meio ambiente, uma vez que a maioria das garagens tem lavagem de veículos com uso de água nobre e potável, tão importante para o consumo humano”, declara Teixeira Pinto.

De acordo com o diretor da Urbupungá, com todas as medidas adotadas para aproveitamento má-

ximo da água, foi conquistada uma economia de 40% no consumo de água potável.

O consumo de energia elétrica também foi otimizado com diversas ações, como aquecimento solar da água do banho, cobertura do telhado ventilada e iluminada com domos, vidros com características técnicas que melhoram o desempenho do ar-condicionado – que também utiliza gás ambientalmente correto – na ambientação interna e uso de luminárias de alto brilho.

Segundo Marques é feito um monitoramento avançado de eficiência energética. “Todos os pontos principais da garagem têm medidores hidráulicos, elétricos, e toda essa informação vai para o nosso software de monitoramento, que é uma espécie de cérebro, de onde administramos todos os consumos”, explica. Como resultado dessas ações, o edifício administrativo conseguiu 13,5% de economia de energia elétrica e o edifício de manutenção, onde o uso de eletricidade é maior, 28,62%.

De acordo com Marques, 4,4% do total gasto na obra foram destinados às ações para essa certificação. “Fazendo uma conta rápida, a economia de água somada à economia de energia permitiria que pagássemos os gastos que tivemos com essas ações em aproximadamente quatro anos”, calcula.

Na avaliação de Marques, outras vantagens da garagem verde são a valorização do empreendimento – nos Estados Unidos um edifício verde consegue um valor de locação até 30% superior aos demais –, a redução de cerca de 8% no custo operacional, o aumento da produtividade devido à maior satisfação dos colaboradores e a contribuição para a preservação do meio ambiente. “Em 2030 vamos precisar de uma terra e meia para sustentar os habitantes da terra, alguma coisa tem que ser feita, até uma garagem de ônibus tem que ser repensada”, declara Marques.

Treinamento prepara motorista para nova era dos transportes

Com falta de mão de obra, desafio é atrair pessoas que se interessem por profissão marginalizada, diz palestrante

Não adianta a tecnologia avançar se o motorista não estiver devidamente qualificado para dirigir caminhões cada vez mais complexos e que exigem disciplina para a obtenção dos melhores resultados. A situação ainda é mais agravante num quadro onde faltam pessoas interessadas na profissão de caminhoneiro – estimativas da Confederação Nacional do Transporte (CNT) indicam a falta de pelo menos 500 mil profissionais no Brasil. Neste instante de menor movimentação do Produto Interno Bruto (PIB), o problema fica menos evidente, mas deve voltar a preocupar assim que economia retomar um ritmo mais veloz.

A análise sobre o futuro da profissão, a importância do motorista para as transportadoras, o despareço e os desafios da categoria foram assuntos abordados por Paulo Ricardo Ossani, sócio da Transportes Cavalinho e um dos idealizadores

do Centro de Treinamento de Motoristas (Centronor), localizado em Vacaria, no Rio Grande do Sul. Ossani participou do 6º Fórum Nacional de Gestão de Frotas, organizado pela Editora OTM, em São Paulo.

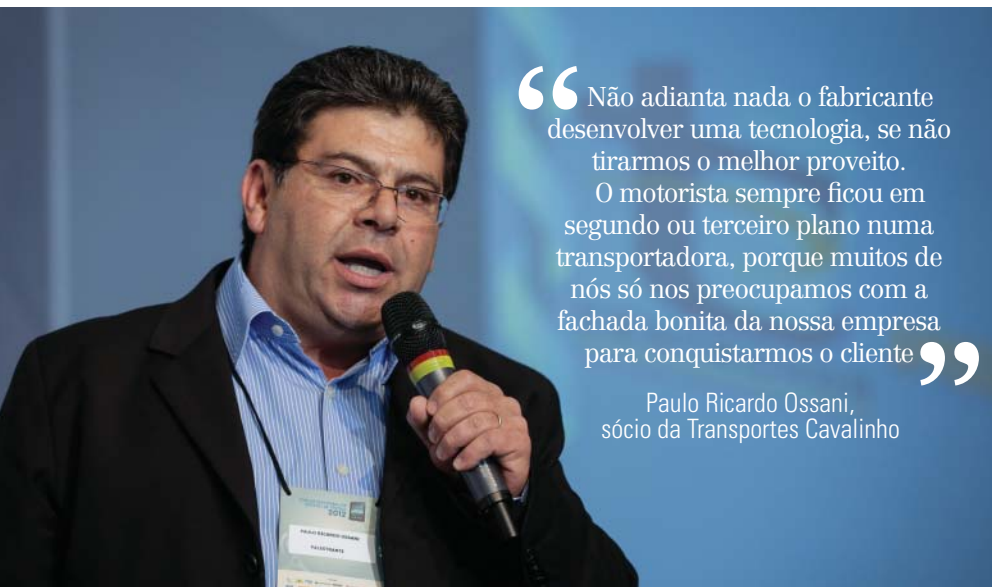
Filho de caminhoneiro e administrador da transportadora, Ossani tece críticas contra montadoras que buscam impor índices de performances de seus caminhões, usando parâmetros sem base na realidade brasileira. “Eles pegam resultados dos piores profissionais do mercado e comparam com indicadores quase inatingíveis, só alcançáveis em testes de laboratórios ou condições ideais de uso. Impõem métodos de cima para baixo e, depois, se negam a cumprir garantias que eles mesmos estabeleceram, alegando erros de operação do veículo”, reclama. Contra o abuso dos fabricantes, o empresário diz que só a repetição e o treinamento podem

melhorar a conduta do motorista do caminhão, um dos profissionais, na sua visão, menos reconhecidos pela sociedade brasileira.

Segundo dados apurados pelo Centro de Formação de Motoristas, com uma base na formação de 5.700 alunos, o profissional passa a utilizar 37% menos o freio quando corretamente instruído sobre o recurso da frenagem a motor. “Ao contrário das montadoras que utilizam dados irrealistas, procuramos comparar dados do motorista contra a performance dele mesmo. Só assim podemos realmente ter um avanço que vá resultar em ganhos para toda a empresa e, em última análise, para a própria sociedade, que terá custos menores do transporte”, diz.

Segundo Ossani, depois de bem informados, 44% dos profissionais usam menos a troca de marchas. Com isso, o tempo gasto numa viagem de longo curso pode cair até 12%. Já a economia de combustível melhora 13%. “Com o bom treinamento e instrução, podemos amenizar em muito os problemas e gerar resultados para os transportadores”, acredita.

Apesar do avanço dos demais modais, Ossani acredita que o transporte rodoviário de carga nunca deixará de movimentar pelo menos 30% das riquezas produzidas no país – atualmente transporta 62% das mercadorias que circulam no território nacional. “Nosso negócio é caminhão. Assim, temos de pagar melhor, dar melhores condições de trabalho, cobrar nossos governantes. Precisamos de mais união e liderança para atingirmos



“ Não adianta nada o fabricante desenvolver uma tecnologia, se não tirarmos o melhor proveito.

O motorista sempre ficou em segundo ou terceiro plano numa transportadora, porque muitos de nós só nos preocupamos com a fachada bonita da nossa empresa para conquistarmos o cliente ”

Paulo Ricardo Ossani,
sócio da Transportes Cavalinho

Motores ISB Cummins. O craque de um time campeão!

v min 20km/h, v max 125km/h

Aprenda mais sobre a solução SCR que atende ao Proconve P-7.

ISB Cummins, campeão em todos os quesitos!

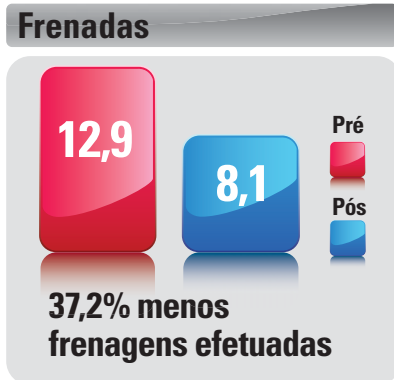
Com cerca de 5 milhões de unidades em uso no mundo, o ISB integra uma linha campeã de motores. Afinal, é um projeto que se aprimora a cada geração e detém os mais altos índices de satisfação de clientes, aliando tecnologia de ponta, confiabilidade e baixo custo operacional.

Soluções Integradas Cummins. De bem com o planeta.

0800 12 33 00
falecom@cummins.com
www.cummins.com.br



Gráficos comparativos de pré e pós treinamento



* 66 Km, relevo misto

nossos objetivos”, afirma.

Para o empresário e palestrante, o maior desafio das montadoras é reverter um quadro onde o profissional do volante se depara com novos tempos de normatização da profissão, mas que ainda não age com plena consciência para o sucesso do negócio de transportes.

“Banco escolar não forma motorista de caminhão no Brasil. Geralmente, o profissional aprende a profissão com seu pai ou tio, muito mais atraído pela vontade de pilotar uma grande máquina do que ser uma peça importante numa cadeia cada vez mais complexa e exigente”, acredita. Ossani lembra que a maioria das empresas hoje estabelecidas surgiu com uma pessoa dirigindo um caminhão e que depois passou a acumular outros veículos.

Esta realidade passou a ficar superada com a mudança do mercado, já que o modal rodoviário está muito caro e, com isso, exige total

profissionalização. Ossani também acredita que o transporte rodoviário de carga é caro em razão da ineficiência. “O consumo de combustível chega a variar mais de 20% conforme a gestão em cada transportadora”, diz.

O dirigente lembra que quem decide a compra de um caminhão numa transportadora geralmente são dois ou três sócios, “por impulso”. “Não pode ser assim, pois todas as variáveis precisam ser estudadas.” De acordo com ele, um veículo que roda no Brasil é praticamente o mesmo que é dirigido no primeiro mundo, já que não há mais descompasso tecnológico entre o nosso mercado e o europeu, por exemplo.

“Nós saímos em busca dos clientes, dos embarcadores da carga, que são extremamente exigentes, pois numa economia globalizada, todos querem produzir e entregar no menor custo e tempo”, diz.

“Nesta cadeia, estamos nós. Quando chegamos com o veículo ideal, a telemetria ideal, a gestão ideal, temos o negócio. E para quem entregamos o caminhão?”, questiona. “Geralmente, entregamos para uma pessoa de confiança, o seu João, que trabalha há muito tempo na companhia, mas que, apesar da experiência, não foi preparado para trabalhar com a complexidade dos novos tempos”, relata Ossani, ao descrever a realidade em muitas empresas de transportes.

O empresário critica a falta de organização nas transportadoras que agem sem visão de mercado. “Fossemos da Petrobras, ao comprar um caminhão de US\$ 150 mil, teríamos de participar de uma via sacra lá dentro, para um conselho aprovar a compra deste produto. Numa transportadora, compramos 10 a 15 caminhões e não treinamos devidamente quem vai dirigir este fabuloso patrimônio”, reforça.

Para ele, enquanto o fabricante leva anos desenvolvendo um veículo com investimentos vultosos, transportadoras ainda confiam em profissionais de 20, 30 anos atrás, quase semianalfabetos. “Eu mesmo sou filho de um desses homens”, admite. “Não adianta nada o fabricante desenvolver uma tecnologia, se não tirarmos o melhor proveito. O motorista sempre ficou em segundo ou terceiro plano numa transportadora, porque muitos de nós só nos preocupamos com a fachada bonita da nossa empresa para conquistarmos o cliente”, critica.

Para Ossani, o motorista é uma das peças mais importantes do negócio – o que ele classifica de “senhor absoluto da carga”. “Dentro da empresa, nós temos a gestão de todos os processos, mas um motorista pode ficar até 50 dias longe da companhia”, diz.

A má formação se torna agravante num contexto em que existe falta de mão de obra qualificada. “Eu não posso demitir um motorista, o seu João, que estava apertado e fez xixi

na roda do caminhão enquanto aguardava o desembarque da carga no cliente. Quem eu vou por no lugar? Ruim com ele, pior sem ele. É melhor reeducar esse profissional do que perdê-lo”, afirma.

Ossani gostaria de ver mudanças de postura por parte dos fabricantes de caminhões, que, segundo ele, tentam impor condições inaceitáveis para os operadores. “Em apenas uma hora, o fabricante faz a entrega técnica de uma máquina fantástica, mas o motorista nem ouve o que o técnico diz. A única preocupação do caminhoneiro é saber sobre o tamanho da cama e se o veículo tem embutido aparelho de CD. Não há foco para ouvir explicações técnicas sobre computador de bordo, tecnologia disso ou daquilo.”

Depois, quando ocorre algum problema, diz Ossani, o fabricante se refuta a dar garantias por mau uso. “Conclusão: as transporta-

doras estão erradas quando não treinam o motorista, mas também não adotam as melhores práticas as montadoras que tentam impor resultados do caminhão apenas em condições ideais, quando a vida real não é assim. Quero ver alcançar altos índices de performance numa estrada ruim como a Rio-Bahia (BR-116)”, diz.

Para Ossani, há muitos ralos no rodoviário de cargas, onde o dinheiro sai por todos os cantos. “No passado não havia problema nenhum se o caminhão fazia 1,5 km por litro de diesel. Hoje tem de fazer 3 km por litro transportando muito mais carga que antigamente. Caso contrário, o negócio quebra. O lucro hoje só vem na última linha do balanço, quando vem.”

Foi com base nesse contexto cultural e de mudanças conjunturais que surgiu há dez anos o Centro de Treinamento, como um “projeto” para tentar fazer o

transporte dar certo. O objetivo foi desenvolver um novo perfil de motorista, mais preparado para alcançar o melhor rendimento na direção de caminhões modernos.

O Centronor tem a meta de qualificar o profissional visando à diminuir atitudes que dificultem a melhor performance. Ao preparar melhor os profissionais, a ideia também é alcançar melhores salários, atraindo jovens para a profissão, que, bem gerida, pode proporcionar a realização financeira e pessoal.

Ossani acredita que a lei que obriga a parada para o descanso é necessária, embora muitas empresas, não estejam ainda preparadas para arcar com os custos que a medida ocasiona. O governo federal prorrogou por um ano o início de aplicação de multas no caso de descumprimento da legislação que obriga descanso de meia hora a cada quatro horas na direção de um veículo comercial.

LANÇAMENTO!

COM ETAR EVOLUTION 7000,

REUTILIZAR A ÁGUA É SEMPRE
UM ÓTIMO INVESTIMENTO:



- * Modelo compacto, super eficiente: recicla até 7000 L/ hora.
- * Economiza até 80% de água no Lavador.
- * Enquadra o estabelecimento nas leis ambientais.
- * Baixa os custos de operacionais do Lavador.

Outras estações disponíveis da Linha Evolution:
Reciclo de 800, 2000 e 4000 L/h.

Agende uma visita técnica. Oferecemos toda consultoria para a implantação.



[PATENTEADO]

Financiado pelo cartão

BNDES

O Grupo Teixeira Pinto também possui o portfólio de produtos químicos para Limpeza Automotiva mais completo do Brasil, além de máquinas aplicadoras. Consulte-nos!



Produtos biodegradáveis
Não agredem o meio ambiente



Ecompany

TECNOLOGIA AMBIENTAL

ISO 9001:2008

Produtos para o Uso Racional da Água



30 ANOS

Grupo Teixeira Pinto
Quilômetros à frente.

Limpeza Automotiva e Domissanitária

DDG 0800 11 2311

www.teixeirapinto.com.br



Fadiga destrói até empresas

Empresas de transportes podem melhorar produtividade e preservar patrimônio se garantirem o sono adequado a seus motoristas

Não adianta ter caminhões de ponta na frota, tecnologias embarcadas de última geração e gestão afiada se o profissional que for dirigir caminhão ou ônibus não estiver com a saúde e o sono em dia. Especialista em medicina do trabalho, o professor da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), Marco Túlio de Mello, falou no 6º Fórum Nacional de Gestão de Frotas, realizado em São Paulo, sobre como minimizar os impactos da fadiga entre motoristas profissionais que transportam cargas e vidas humanas pelo imenso território brasileiro.

Pesquisas apresentadas por Mello durante sua palestra mostraram que 92% dos acidentes de trânsito registrados no País são provocados por falhas humanas devido a fatores orgânicos causados por hábitos incorretos, como uso de álcool, drogas ilícitas, ta-


baco e comidas gordurosas, por exemplo. O quadro é agravado pelo sedentarismo, que leva à obesidade e acaba provocando as chamadas doenças silenciosas, como a pressão alta e diabetes. “A saúde dos profissionais também faz parte dos ativos da empresa”, afirmou o professor.

De acordo com ele, a boa notícia é que já existem técnicas para identificar e tratar os profissionais, que, com a saúde em dia, aumentam a qualidade de vida e melhoram o rendimento no trabalho, garantindo o sucesso das empresas. “Por mais que eu perceba que o setor esteja se profissionalizando, será que estamos profissionalizando o motorista no mesmo tempo do avanço tecnológico?”, indagou Mello, que também é diretor técnico do Centro Multidisciplinar em Sonolência e Acidentes (Cemsa).

“No transporte, só uma pessoa decide o que fazer: o motorista. Qual o processo de formação que as empresas estão dando a esse profissional? Será que não estão criando uma lacuna e avolumando problemas?”, insistiu.

Por conta da excessiva carga de trabalho à qual parte da classe está submetida diariamente, a maioria dos profissionais, segundo o professor, não age corretamente para evitar que a fadiga acabe provocando sérios prejuízos e acidentes – muito deles fatais. Pesquisa realizada com 400 motoristas de ônibus interestaduais mostra dados alarmantes. Segundo Mello, 16% dos profissionais ouvidos em estudos científicos admitiram que dormem ao volante. O pior é quando 58% dos entrevistados afirmam que os colegas dormem, pois ouviram relatos entre os colegas. O professor acredita que esse segundo item seja mais revelador, pois, quando se trata do próprio depoimento, muitos entrevistados tendem a omitir informações por temerem represálias profissionais.

Para o professor da saúde do trabalho, as empresas de transporte têm de ter métodos eficientes para identificar a fadiga entre o seu quadro de profissionais. Para isso, as companhias precisam ter informações sobre a qualidade do sono do motorista – desde a garagem da empresa até a residência dele. “Como o motorista se alimenta, qual a qualidade do relacionamento familiar, nível de estresse a que está submetido em períodos de folga, tudo precisa ser rascunhado. A família é parte importante nesse processo e também deve ser cobrada pela empresa”, acon-



Segundo Marco Túlio de Mello, diretor técnico do Cemsa, 16% dos profissionais ouvidos em estudos científicos admitiram que dormem ao volante

selhou. Segundo Mello, todos os pormenores ajudam o empresário a cuidar do motorista, que, por sua vez, zela pelo patrimônio da empresa. “É preciso ter a certeza de que quando um motorista retornar de uma folga ele esteja devidamente descansado.”

Segundo o professor, o organismo humano reage instintivamente a dois momentos que independem da vontade própria para dominar o sono. Quando o organismo entende que é luz, nos mantém acordados, aumentando a temperatura do corpo. Já no escuro, induz ao sono. “Não adianta o discurso machista de certos profissionais que dizem serem capazes de controlar o sono e insistem em dirigir por horas a fio, sem descanso. A insensatez só aumenta as estatísticas de mortes e acidentes nas estradas”, disse.

Um dos horários de risco identi-

ficados por estudos científicos está na madrugada, entre às 4h30 e às 5h45, quando as pessoas sentem mais necessidade de dormir. Outros períodos críticos são às 12h30, logo após o almoço, e às 22h, em razão da alternância da temperatura do corpo. “Várias pesquisas confirmam que os acidentes mais graves acontecem nesses horários críticos”, disse Mello. “Por mais que vocês (gestores de frotas) queiram que os motoristas dirijam de madrugada para cumprir horários de entrega de cargas, esse momento pode levar o profissional a perder a vida e a destruir o seu patrimônio”, advertiu.

Segundo o professor, os distúrbios do sono provocam estresse, doenças cardiovasculares, queda da concentração, perda de memória, diminui o tempo de reação, além de deteriorar o humor, causando ansiedade e depressão.

Com baixo desempenho, os profissionais ficam mais sujeitos a acidentes tanto nas vias urbanas quanto nas rodoviárias.

Origem

Por conta dos hábitos modernos, grande parte da população de São Paulo, por exemplo, não tem hábitos saudáveis do sono. Estudo feito pela Universidade Federal de São Paulo identificou que 32% dos moradores da cidade sofrem de apneia. Dos trabalhadores que se revezam em turnos diários de trabalho, 60% têm problemas do sono. “Se eu não tiver uma identificação disso, acabarei contratando motoristas com sérios problemas”, advertiu Mello. Para o professor, muitos dos motoristas são extraídos de uma população que dorme mal. “De nada adianta a tecnologia se o fator humano falhar. Por isso,

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

PELISSARI LOG®

Solução SAP para empresas de transporte e logística.

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

ACESSE: www.pelissari.com



19 horas acordado é como estar bêbado para dirigir um carro

| Horas acordado | Concentração de álcool no sangue | |
|----------------|----------------------------------|-------|
| 03 | 0,000 | |
| 07 | 0,025 | |
| 11 | 0,045 | |
| 15 | 0,065 | |
| 19 | 0,085 | 19h ▶ |
| 23 | 0,100 | |

| | |
|-------------|--|
| Homem 90 kg | 6 copos de cerveja ou 3 copos de vinho |
| Homem 90 kg | 12 copos de cerveja ou 6 copos de vinho |

(Dawson & Reid, 1997; Shanta MW Rajaratnam & Josephine Arendt, 2001)

é preciso investir na instrução e educação”, assegurou.

Excesso da jornada de trabalho, monotonia e tempo demasiado acordado afetam o rendimento ao volante. Segundo o professor, ficar 19 horas acordado tem o mesmo efeito de estar bêbado quando se dirige. Depois de quase 20 horas acordado, seria o mesmo que, para um homem de 90 quilos, beber 12 copos de cerveja. O comportamento muda completamente e, em consequência, ocorrem alterações no metabolismo.

Outra consequência de hábitos errados é o aumento rápido de peso entre os motoristas profissionais. O sedentarismo pode aumentar em até seis quilos o peso de uma pessoa que esteja no seu primeiro ano de atividade. Segundo Mello, a obesidade é uma das principais causas da redução da produtividade. A redução do sono diminui a massa magra ao promover a troca do músculo por gordura. O déficit de sono também causa atrofia muscular.

As doenças são agravadas em razão das drogas ilícitas. Levantamento realizado por especialistas

aponta que dois terços dos motoristas no Brasil fazem uso de anfetaminas. Neste universo, 27% fazem uso diário e 60% utilizam de duas a três vezes por semana. Em consequência disso, 28% dos profissionais ouvidos sofrem de hiper-sonolência diurna.

Para reverter esses impactos, segundo Mello, os profissionais teriam de descansar 15 minutos a cada duas horas de direção, além de adotarem hábitos de leitura de livros, prática de atividades físicas e participar de passeios ao teatro, cinema, parques, praias e clubes.

Com uma boa assessoria de profissionais da saúde, as empresas de transporte podem identificar e gerenciar os riscos dos acidentes onde as falhas humanas são determinantes. Para isso, o primeiro passo é conhecer profundamente cada profissional. Tudo começa na área de recursos humanos, ainda no processo da contratação. Segundo Mello, é possível saber se determinado funcionário rende mais no período vespertino ou matutino. Técnicas podem identificar a escala ideal de trabalho conforme cada perfil.

“O motorista também tem de ter

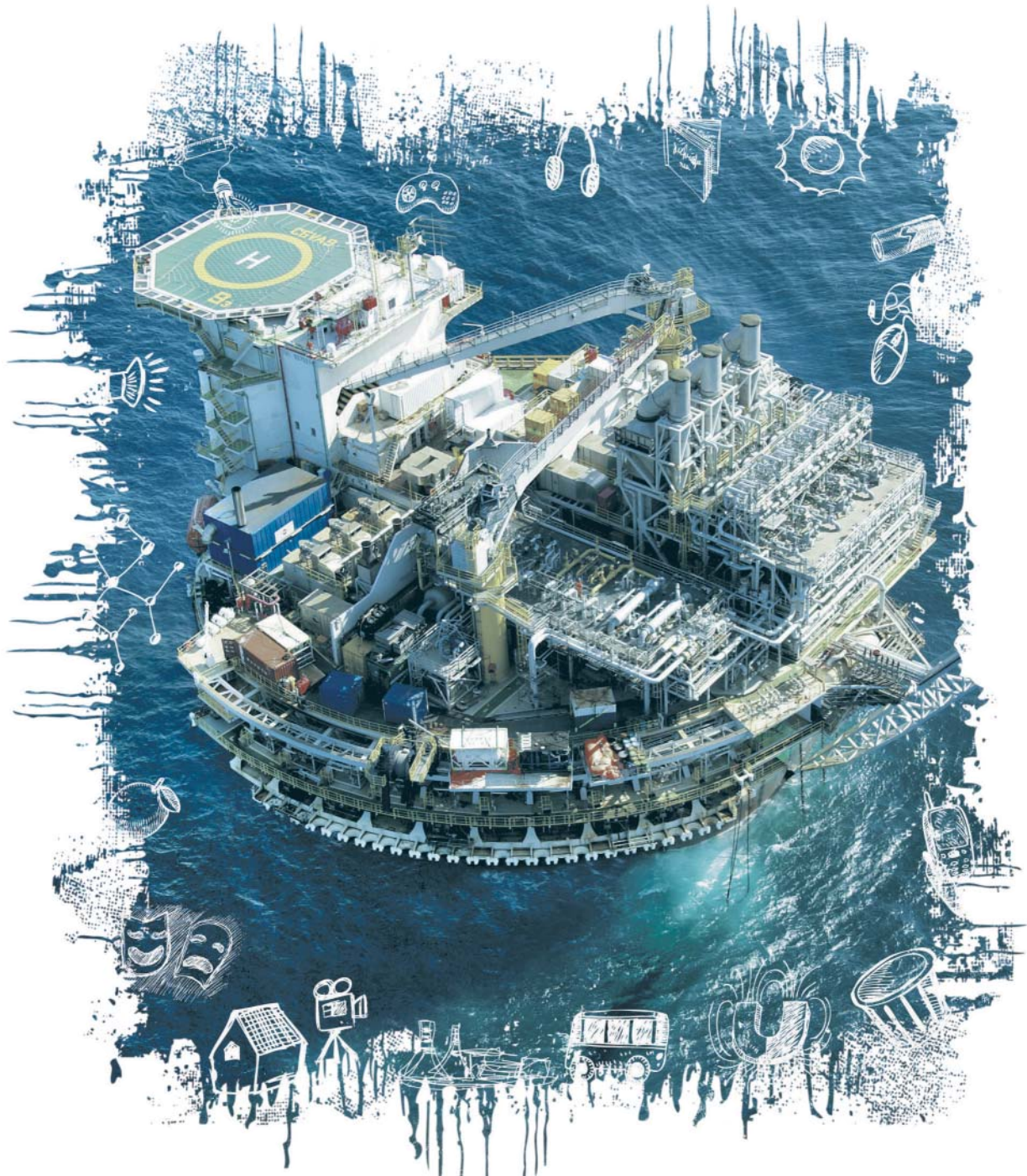
a responsabilidade para informar se está ou não apto a dirigir, sem temer represálias. Não gerenciar a fadiga é uma grande inconsequência entre as empresas de transportes”, disse. Segundo Mello, os gestores de frotas precisam investir no gerenciamento dos fatores humanos. “É melhor que a conta da despesa aumente, mas, em troca, as empresas preservem vidas humanas e garantam o seu patrimônio.”

Mello lembrou que nas décadas de 1970 e 1980, o setor de transporte de passageiros e cargas investiu em melhoria da engenharia e normatização em busca da profissionalização. Na década de 1990, houve avanço em sistemas de gestão via SMS. A proposta agora, no século 21, segundo Mello, é a incorporação dos fatores humanos na gestão.

Para isso, é crucial determinar o papel da fadiga nos erros ou incidentes no local de trabalho. Também é preciso garantir uma escala de trabalho que ofereça aos empregados uma oportunidade de sono adequada, além do diagnóstico preciso dos sintomas que provocam a fadiga. Segundo ele, é imprescindível que as corporações elaborem estratégias para garantir que o estresse no local de trabalho seja dirimido.

Ferramentas simples já foram criadas para ajudar empresas a identificar se o profissional está devidamente preparado para uma jornada ao volante. Uma plataforma de equilíbrio consegue identificar, pela inclinação do corpo, se o profissional está com fadiga. Aplicativos transmitidos por celular também podem monitorar o motorista durante o expediente e, via online, identificar o grau de estresse ao qual está submetido. Recursos, como o sistema que obriga o motorista a soprar um bafômetro para dar a partida no caminhão ou ônibus, também são outro exemplo da evolução tecnológica que induz às boas práticas.

NA PETROBRAS É ASSIM: A ENERGIA QUE MOVIMENTA VOCÊ TAMBÉM SE TRANSFORMA EM DESENVOLVIMENTO PARA O BRASIL.



heads.

Produzir a energia que move a sua vida e a de muita gente. Esse é um dos desafios da Petrobras, uma das maiores empresas integradas de energia do mundo. A mais de 6 mil metros no fundo do mar ou bem perto de você, a Petrobras quer continuar construindo o futuro com tecnologia, emprego, respeito e compromisso com os brasileiros.



Ministério de
Minas e Energia



O DESAFIO É A NOSSA ENERGIA

Mercado em expansão

Enquanto o Brasil tem um potencial promissor de crescimento do setor de locação de veículos e terceirização de frotas, com perspectivas de expansão de mais de 40% nos próximos cinco anos, a crise econômica causa retração nos Estados Unidos e na Europa

O mercado brasileiro de locação de veículos ainda tem muito espaço para se expandir. Com uma frota total de 70 milhões de unidades, o País tem seis milhões de veículos licenciados em nome de pessoas jurídicas (frota corporativa) – destes, apenas 445 mil são para locação, sendo 245 mil de frotas e 200 mil no sistema rent a car. “Existe um potencial enorme a ser explorado no Brasil. A terceirização de frotas ainda pode crescer muito. Considerando todas as vantagens para as empresas, a tendência é de que este mercado se expanda rapidamente”, afirma Sérgio Sampaio, diretor comercial da Locamerica.

O cenário mundial tem experimentado um crescimento mais lento na locação de frotas nos últimos anos, devido à crise mundial e à maturidade de alguns mercados, como Estados Unidos e Europa. Já no Brasil, a situação é diferente: nos últimos cinco anos o setor cresceu 11,8%, enquanto que a frota, em geral, teve uma expansão de 7,5%, nos últimos dois anos. De acordo com Sampaio, o potencial de crescimento dos BRICs (Brasil, Rússia, Índia e China) é de 42,2% nos próximos anos.

No Brasil, apenas 5,4% da frota total é usada por empresas, enquanto que nos Estados Unidos, percentual chega a 18,9%, na França, 24,5% e na Holanda, 58,3%. Alguns fatores deverão favorecer o crescimento do setor no País. “Temos muitas empresas es-

trangeiras com negócios por aqui que estão ampliando seus investimentos. O crescimento sustentado da economia e as perspectivas de novos e significativos investimentos em infraestrutura indicam que o segmento está em expansão”, acredita Sampaio.

O mercado brasileiro ainda é bastante pulverizado e tem potencial de consolidação, sendo que duas mil empresas atuam no setor de locação de veículos. A grande maioria das empresas (74%) atua na região Sudeste; seguida da região Nordeste (40%), Sul (38%); Centro-Oeste (34%); e apenas 26% das empresas operam nos estados do Norte. “As pequenas empresas atuam normalmente apenas localmente e a

distribuição da frota acompanha a distribuição das empresas de locação. A tendência é que o mercado se consolide, com empresas maiores, mas em menor número”, explica Sampaio.

Outro fator que aumenta a penetração da terceirização das frotas é a adoção do sistema de rastreamento de veículos. A manutenção de uma frota própria torna-se cada vez mais complexa e as empresas precisam aumentar a produtividade. “A maioria das empresas deseja aplicar soluções deste tipo, para facilitar a recuperação dos veículos roubados, para monitoramento de uso indevido, por razões de segurança e prevenção de acidentes. A gestão da frota também é uma preocupação geral, as empresas querem reduzir os gastos com combustíveis e manutenção. A terceirização ajuda a empresa a manter o foco no core business”, diz Sampaio.

A locação de veículos executivos como ferramenta de benefício, não apenas para cargos de presidência e diretoria, mas também para níveis de gerência, é uma tendência que começa a surgir no mercado brasileiro. “A busca de maior produtividade da equipe tem trazido maior interesse na terceirização da frota. Observamos que esta tendência é mais forte nas empresas que possuem entre 50 e 100 veículos”, informa Sampaio.

Para Sérgio Sampaio, diretor comercial da Locamerica, o crescimento sustentado da economia e a perspectiva de novos investimentos em infraestrutura indicam que o segmento está em expansão



Crise

Os mercados mais maduros no setor de locação de veículos, como Estados Unidos e países da Europa, têm enfrentado os reflexos da crise mundial, o que gera pressões de contenção de custos. "Nestes países, o setor tem tido crescimento menos robusto. Em geral, esses mercados são caracterizados pela busca do melhor aproveitamento da frota já existente, maximização da eficiência de combustível, cumprimento de normas de sustentabilidade, tendência de veículos de menor porte e híbridos", afirma Sampaio. Mesmo com as dificuldades, a venda de veículos já demonstra recuperação, principalmente os BRICs, Japão, Estados Unidos e Tailândia, destaca o executivo.

Nos Estados Unidos, país onde circulam 240 milhões de veículos, grande parte das empresas optam por adquirir sua frota através do leasing. "A locação está concentrada em poucas empresas e a frota terceirizada tem foco em caminhões utilitários. O mercado enfrentou grandes dificuldades durante a recessão, já mostrando crescimento novamente. O leasing operacional se manteve estável durante a crise mundial financeira, enquanto o mercado de leasing financeiro foi espremido", resume Sampaio.

Na Europa, o mercado de locação tem sofrido retração devido à crise econômica. As frotas estão diminuindo e as empresas estão optando por veículos menores e mais eficientes. A frota total chega a 256 milhões, com uma frota corporativa de 24 milhões (9,4%). Os emplacamentos registrados em nome de empresas representam cerca de 30% dos 14 milhões de unidades anuais. "O mercado de frotas europeu sofreu uma reviravolta econômica como o resto do mundo em 2009. Atualmente,

as principais tendências em gestão de frota são: sustentabilidade, com uso de veículos híbridos e elétricos; troca de veículos grandes e de alto custo e manutenção; serviços integrados; monitoramento da disponibilidade dos veículos (paradas programadas); produtividade da equipe e uso de carros em pool", diz Sampaio.

A utilização de carros em pool e do car sharing, que estão se tornando mais populares nos países europeus, ainda são pouco utilizados no Brasil. "É difícil criar esta cultura no País. Mesmo a Europa, só se adaptou a este tipo de serviço devido à crise", acredita Sampaio. O serviço de car sharing é constituído de quatro etapas principais: cadastro do usuário; reserva online ou por telefone; utilização do veículo pelo tempo determinado; devolução do veículo no mesmo local. O mercado europeu de locação de frota deve crescer apenas 6,2% até 2018.

O Japão tem uma frota total de 74 milhões de veículos. O mercado japonês de locação tem grande participação das grandes montadoras. As principais empresas de gestão de frotas incluem ORIX, GE Capital e Sumitomo Mitsui Auto Service. "Grande parte dos veículos é utilizada como ferramenta de trabalho. A frota típica das empresas no país tem um tama-

nho médio de 200 unidades. Há uma forte tendência de utilização de veículos elétricos, com uma estimativa de 500 mil veículos elétricos no país nos próximos dez anos", informa Sampaio.

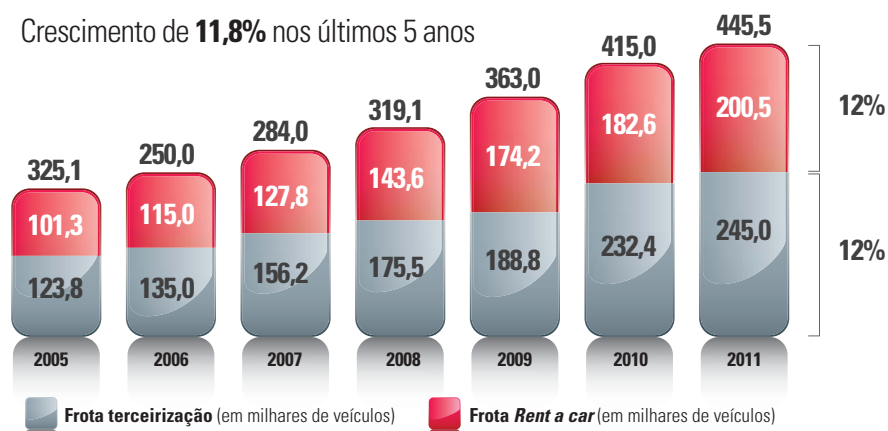
Na Austrália, a frota corporativa é de 3,1 milhões, o que corresponde a 19% da frota total (16,4 milhões de veículos). Cerca de 500 mil veículos estão sob a gestão das empresas de terceirização de frotas: 70% terceirizados e 30% gerenciados. Grande parte dos veículos locados é utilizada como ferramenta de trabalho. "Uma tendência recente é o leaseback onde as empresas vendem seus veículos e depois os arrendam novamente. As práticas mais avançadas de gestão de frota já são aplicadas, como rastreamento; gerenciamento do custo total da frota e sistemas de segurança; medidas de redução de CO² e aquisição de veículos mais econômicos. Em algumas empresas, a abordagem é orientada para redução de custos e enxugamento das frotas nos tempos recentes", explica Sampaio.

Potencial

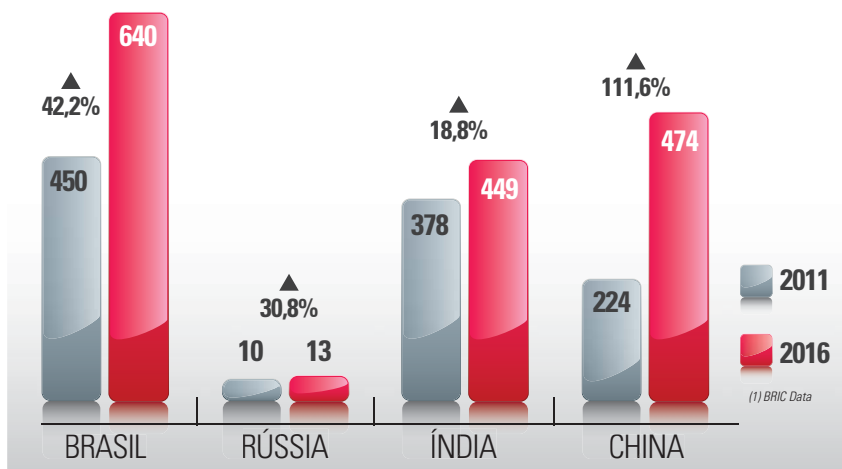
Na África, a frota corporativa é de 640 mil veículos, o que corresponde a 8% da frota total, que é de 7,7 milhões. Na África do Sul

Mercado de locação de veículos

Crescimento de **11,8%** nos últimos 5 anos



Potencial de crescimento no mercado de locação do BRICS ⁽¹⁾ nos próximos anos



existe a tendência cultural de se manter frotas próprias. A manutenção dos veículos é um desafio chave para o mercado, porque a infraestrutura de serviços é insuficiente e o índice de fraudes na manutenção dos veículos é significativo. No Norte da África, o leasing continua a ser um produto marginal, usado quase exclusivamente por empresas internacionais. O mercado de locação está concentrado no Marrocos, com alguma representação no Egito e na Argélia.

O mercado de frotas da Índia é composto por dez grandes empresas. As cinco principais empresas de gestão de frota são LeasePlan, ALD, ORIX, Hertz, e Arval. “O país possui regulamentos complexos no que diz respeito a impostos, preços e registros dos veículos, tendo como exigência que um veículo seja registrado em cada um dos 28 estados existentes para operar”, lembra Sampaio. O setor de locação é composto por dois segmentos: veículos utilizados como benefícios para colaboradores e veículos utilizados como ferramenta de trabalho.

A frota média das empresas indianas gira em torno de 100 unidades e a frota total é de 20 milhões de veículos. “A logística e a normatização do trânsito re-

presentam o maior desafio para o setor. O trânsito nas grandes cidades indianas é realmente caótico”, diz Sampaio.

A China tem alguns aspectos peculiares no setor de locação de veículos. No mercado chinês, existe a necessidade de serviços de motorista, ou seja, um motorista é disponibilizado juntamente com o veículo locado. Outra tendência é o uso de veículos da companhia como uma ferramenta de recrutamento e incentivo de vendas devido ao alto “turn over” nas empresas. “O automóvel é símbolo de status na China, sendo, portanto, um benefício muito apreciado pelos funcionários”, informa Sampaio.

A frota total da China é de 80 milhões, mas esse número está crescendo rapidamente. Os veículos novos vendidos na China devem ultrapassar a marca de 9 milhões/ano, superando os Estados Unidos. De acordo com Sampaio, as grandes empresas chinesas não sentem muito estímulo em terceirizar frotas por causa das restrições governamentais. “Apesar do grande crescimento da economia chinesa, as empresas de locação têm poucos veículos em suas carteiras. Estão em operação cerca de 10 mil empresas de aluguel de automóveis, com uma frota média de não mais de 50 unidades. As

cinco principais empresas ocupam 11% do mercado”, diz. As motocicletas também são importantes para a locomoção dos chineses. Atualmente, circulam pelo país 100 milhões de unidades.

Nos países emergentes, principalmente nos BRICS, há um grande potencial de crescimento para a terceirização de frotas e locação de veículos. “No Brasil, existe ainda muito espaço para o crescimento. A participação das frotas terceirizadas é relativamente modesta e deve aumentar bastante nos próximos anos, com o crescimento da economia e dos investimentos”, resume Sampaio.

Trajectoria

A Locamerica foi fundada em 1993, com uma frota de apenas 16 veículos, e hoje ocupa o segundo lugar no ranking das maiores do setor em número de veículos. A companhia é especializada em locação de frotas customizadas para empresas. A frota é composta por mais de 27 mil carros operando em todo País. A Locamerica oferece motocicletas, veículos leves, executivos, blindados, utilitários, caminhões e caminhonetes. A frota operacional da empresa passa regularmente por manutenção preventiva e ainda conta com assistência técnica 24 horas em qualquer dia da semana, a partir de uma central de relacionamento própria.

A Seminovos Locamerica atua desde 2008 como um braço da empresa no mercado de venda de carros. As unidades revendidas são da frota utilizada durante o período de locação e passam por revisões periódicas na rede de fornecedores credenciados. Antes de serem disponibilizados para venda, os veículos passam pelos Centros de Desmobilização, onde são revisados e têm a sua qualidade certificada pela empresa.

RASTREAMENTO PÓSITRON.

Excelência em tecnologia e soluções inovadoras em carga, logística e telemetria.



MENOR EMISSÃO
DE POLUENTES



PRONTA PARA ATENDER
JORNADA DE TRABALHO
LEI 12619

REDUÇÃO DE
CUSTOS
OPERACIONAIS

Respeite a sinalização de trânsito.

Carga:

- Rastreador híbrido com Duplo SIM Card e opção para inclusão do terminal satelital;
- Inteligência embarcada: Pontos de controle e de interesse, Cerca poligonal, Definição de rotas, Regras de segurança e Macros;
- Possibilita utilização de diversos sensores e atuadores conforme sua necessidade.

Logística:

- Organiza e roteiriza de forma simplificada as entregas/coletas de cada viagem;
- Acompanha o andamento das entregas/coletas de forma online, mostrando em um mapa sinótico o status de cada uma;
- Possibilita gerar relatório comparativo das entregas/coletas planejadas em relação às realizadas.

Telemetria:

- Acompanhamento do desempenho do veículo e condução do motorista através da captação de sinais de entrada, como limpador de para-brisa, freio motor, freio de serviço, RPM e sensor de acelerômetro;
- Mais de 20 relatórios, como: Hodômetro, RPM, Aceleração Brusca, Banguela, Pontuação do Motorista, Ranking dos Motoristas, etc.

SAIBA MAIS SOBRE O SERVIÇO DE RASTREAMENTO E DEMAIS PRODUTOS, ACESSE:

www.positron.com.br



Entende-se que a instalação e a prestação de serviço de equipamentos da linha Pósitron representam um acessório complementar, não representando nenhuma garantia contra o furto do bem ou o ressarcimento deste, não substituindo ou eliminando a necessidade de o proprietário adquirir uma apólice de seguros para o bem a ser protegido. Informações sujeitas a alterações sem aviso prévio.

A unidade de Rastreamento e Monitoração da Pósitron é certificada pelo CESVI por mais um ano consecutivo.

Frota: uma alternativa para retenção de talentos

A utilização de veículos como forma de benefício aos funcionários torna-se cada vez mais popular e pode ser estendida a diversos níveis hierárquicos das empresas

A Ouro Verde oferece serviços de terceirização e gestão de frotas, rent a car, além da locação de máquinas e equipamentos e logística ambiental. Com 40 anos no mercado, a empresa, que começou atuando como transportadora, cresceu cerca de 40% em faturamento no ano passado. A Ouro Verde, que conta com 1,5 mil colaboradores, possui 16 mil unidades para locação, das quais três mil são caminhões e equipamentos. Eduardo Saad, gerente comercial da Ouro Verde, informa que a empresa está pronta para a abertura de capital. Em 2011, a companhia formou uma joint venture com a operadora Logística ALL.

A Ouro Verde migrou do setor de transportes para a locação de veículos leves, pesados, máquinas e equipamentos. Saad ressalta que, além das vantagens econômicas e administrativas da terceirização de frotas, o mercado brasileiro pode explorar de forma mais ampla o benefício “carro” como ferramenta de retenção de talentos, não apenas no nível executivo. “Nós brasileiros temos um amor especial pelos automóveis. Eles representam um símbolo de status, além de uma necessidade. É uma forma muito eficiente de manter os funcionários na empresa”, diz.

Saad afirma que a terceirização da frota traz uma série de vantagens aos empresários em relação à frota própria, como a eliminação

de riscos financeiros, benefícios fiscais, possibilidade de manter o foco no core business, redução do número de fornecedores e possibilidade de personalização da frota, já que as empresas de locação oferecem consultoria para definição dos modelos com melhor custo-benefício. “A empresa tem ganhos econômicos, pois o custo da locação é inferior às despesas com impostos, manutenção e posterior revenda do veículo. E também administrativos, já que não

precisa manter funcionários para cuidar de todos os processos que envolvem a manutenção e gestão da frota”, explica.

As despesas começam na compra dos veículos (leasing, concessionárias, funding), licenciamento, o que demanda os serviços de um despachante, seguros, manutenção (oficinas, concessionárias), a necessidade de manter carros-reserva (locadora ou serviços de táxi), e continuam na hora de vender a frota, com gastos com funcionários, revendedores ou leilões. “A terceirização da frota permite que a empresa trabalhe com um fluxo regular de custos, já que o valor a ser pago mensalmente pelo serviço não sofre grandes flutuações. No caso da frota própria, a empresa está sempre lidando com despesas inesperadas devido a quebras, acidentes e outros problemas”, afirma Saad.

Benefícios

A terceirização de frotas também abre a possibilidade para as empresas utilizarem os veículos como forma de retenção de talentos. “Os custos efetivos com a locação de um carro para ser cedido ao funcionário como benefício são inferiores a um bônus em dinheiro. É sempre mais vantajoso para a empresa oferecer um carro

“A terceirização permite trabalhar com um fluxo regular de custos”, diz Eduardo Saad, gerente comercial da Ouro Verde



que dar um aumento ou um bônus, que implicam em uma série de outras despesas. Para o funcionário, é bastante atraente já que a maioria das pessoas necessita de um automóvel para se locomover nas cidades brasileiras. É uma alternativa para diversificar o leque de facilidades mais comumente oferecidas, como planos de saúde e cursos, por exemplo”, diz Saad.

Saad destaca que os benefícios, de modo geral, têm como objetivo atrair, reter e tranquilizar as pessoas. “Empresas apostam em benefícios para segurar os talentos. A concessão de benefícios tem sido apontada como um dos fatores que atraem e retêm talentos no meio corporativo. O benefício automóvel representa um importante componente do pacote de remuneração de empregados e uma poderosa ferramenta de atração e retenção. A necessidade de mobilidade dos empregados, a globalização dos planos de benefícios, as pressões competitivas, o controle dos negócios e as vantagens fiscais comparativas têm aumentado a popularidade desse benefício”, resume.

De acordo com uma pesquisa apresentada pela Ouro Verde, 60% dos assistentes, 86,7% dos analistas, e 100% dos supervisores, coordenadores, gerentes e diretores, consideram o automóvel essencial para suas atividades diárias. “Isto demonstra que o carro pode ser uma ferramenta de retenção de talentos não apenas no nível executivo, mas também nas outras posições. É uma maneira de incentivar o funcionário a permanecer na empresa por um tempo maior, galgando posições e construindo uma carreira. É possível trabalhar com modelos semelhantes, mas com menos opcionais, e oferecer um veículo atrativo nos diversos níveis hierárquicos”, acredita Saad.

Para Saad, o mercado brasilei-

Cenário Bônus em dinheiro

| | % | R\$ |
|-----------------------|-----|-----------------|
| Bonus | | 1.530,00 |
| ENCARGOS | 38% | 579,04 |
| INSS | 20% | 306,00 |
| Sesi | 2% | 22,95 |
| Senai | 1% | 15,30 |
| Incra | 0% | 3,06 |
| Sebrae | 1% | 9,18 |
| Salário Educação | 3% | 38,25 |
| Rat | 3% | 45,90 |
| FAP | 1% | 16,00 |
| FGTS | 8% | 122,40 |
| PROVISÕES | | |
| Férias + 1/3 Férias | 11% | 169,98 |
| 13º Salário | 8% | 127,45 |
| Aviso Prévio | 17% | 254,90 |
| Incidência Cumulativa | 7% | 112,56 |
| Total do Custo | | 3.650,40 |

ro ainda explora pouco as possibilidades que a locação de frotas oferece. “Ainda há muito espaço para que este setor possa crescer no Brasil. A terceirização da frota traz uma série de vantagens às empresas. O uso do carro como benefício começa a ser utilizado com mais frequência, principalmente no nível de diretoria e gerência, mas ainda falta estender esta facilidade a outros funcionários. Atualmente, em um mercado competitivo, é muito importante reter os profissionais mais capacitados, evitando perder talentos para a concorrência”.

Trajatória

A história da Ouro Verde teve início em 1973 com a fundação da Transportadora e Cerealista Ouro Verde, em Ponta Grossa, no Paraná. Dois anos depois, a empresa passou a atuar também na locação de veículos, impulsionada pela demanda da construção da Usina Hidrelétrica de Itaipu. Em 1985, a sede foi transferida para Curitiba, expandindo os serviços de locação e transporte por todo o País. Nos transportes, as cargas industriais também passaram por crescimento. Esses fatores possibilitaram à empresa inaugurar sua filial internacional em Buenos Aires, Argentina, em 1994.

Cenário Locação de veículos

| | R\$ |
|--|-----------------|
| Veículo como benefício - valor da locação | 1.530,00 |
| Recuperação PIS/COFINS (9,25%) | 141,53 |
| Recuperação IRPJ (25%) | 382,50 |
| Recuperação CSLL (9%) | 137,70 |
| Custo efetivo do benefício | 868,28 |

Nos anos 2000, a empresa promoveu fortes investimentos em serviços especializados, como etanol, logística ambiental e locação de equipamentos, além de ter renovado sua frota de transportes. Após um período de estabilidade e crescimento contínuo, um novo modelo de governança corporativa foi iniciado. Em 2011, a Ouro Verde focou sua atuação nos segmentos de locação de veículos, equipamentos e serviços.

Joint venture

Esta mudança nos rumos da Ouro Verde teve influência da união de negócios com a operadora logística ALL, com a criação de uma nova companhia chamada Ritmo Logística. A joint venture foi firmada com o objetivo de ganhar escala nos negócios de serviços rodoviários, por meio de sinergias com a malha ferroviária da ALL. A ALL terá uma participação de 65% no capital da Ritmo Logística, e a Ouro Verde, 35%, segundo fato relevante da ALL. Não houve dispêndio de capital por nenhuma das partes, e sim a fusão dos ativos rodoviários, como caminhões e outros equipamentos. A nova companhia nasceu com uma receita bruta combinada de cerca de R\$ 285 milhões, com a meta de crescer em cinco vezes o faturamento nos primeiros cinco anos.

A Ritmo presta uma variedade de soluções logísticas para vários segmentos industriais no Brasil e na Argentina por meio de sua unidade de Serviços Rodoviários Dedicados.

Pequenas economias fazem a diferença na manutenção

Tecnologias e profissionalização ajudam empresas a obterem melhores resultados, com atenção aos detalhes

O custo de um grampinho usado para agrupar folhas de papel não é suficiente para abalar a saúde financeira de uma empresa que administra uma grande, média ou pequena frota, certo? Afinal, uma coisa minúscula, cujo preço está abaixo da casa dos centavos, é insignificante para companhias. Gestores que pensam assim podem estar contribuindo para grandes perdas em suas frotas ao longo do tempo, já que uma quantidade desses grampos pode, sim, levar a prejuízos. A mesma analogia serve para a manutenção dos pneus, disse o consultor e empresário Alexei Nicolini, CEO da Budini Incorporated, para quem “pequenos números representam grandes economias”.

Em sua palestra no Fórum Gestão de Frotas, organizado pela Editora OTM, em São Paulo, o consultor buscou mostrar a gestores como eles devem se preocupar com cada detalhe da operação na obtenção de resultados, principalmente, na manutenção dos pneus, que representa 20% do custo variável de um caminhão ou ônibus. Com negócios nos Estados Unidos e Brasil, Nicolini é especialista em gestão de pneus, produto com o qual sua família co-

meçou a trabalhar décadas atrás, na cidade de Mogi das Cruzes (SP).

Apesar dos avanços aqui e no exterior, Nicolini disse que cotidianamente se depara com muitos erros. “Das frotas que eu visito, encontro 80% dos pneus descalibrados, vejo falhas de equipamentos, material ruim, motoristas que mexem na calibração para a rodagem mais macia e, com isso, acabam prejudicando todo o resultado de uma empresa.”

Por quais motivos tantos falham, questionou o dono da Budini em sua palestra. Para o consultor, muitos frotistas ainda não sabem diferenciar o que é importante em uma manutenção pro-

fissionalizada dos pneus. “Muitos não sabem nem qual é o ponto de partida.” Com métodos eficientes e seguros, ele afirma que a tarefa, aparentemente complicada, pode ficar mais simples, desde que se tenha paciência para a obtenção desde a coleta até a análise dos dados.

Segundo Nicolini, para se fazer gestão adequada dos pneus são necessárias três lições básicas: produtos e aplicativos, boa base de coleta de dados e análise do custo por quilômetro. Também é preciso estabelecer metas.

Na contratação de produtos e aplicativos, o especialista disse que é necessário avaliar variáveis como modelo (desenho), número de reformas (ciclo de vida), recapador, sistema de reforma, desenho da reforma, medidas e capacidade de carga do produto, entre outros fatores. “Nem sempre o pneu mais durável representa a melhor compra. No rodoviário, por exemplo, o produto que suportar maior número de reformas pode ser o mais vantajoso”, disse. Para se saber o produto mais indicado, ele recomendou a criação de um bom banco de dados, que dará ao gestor subsídios para a tomada de decisão.

As variações de aplicativo dependem da atividade principal da frota (segmento), tipo de veículo, rotas e condições de estrada, além



“Nem sempre o pneu mais durável representa a melhor compra”, diz Alexei Nicolini, CEO da Budini Incorporated

**DESTAQUE
A EMBALAGEM.
VOCÊ NÃO VAI
PRECISAR
MAIS DELA.**

**TROCA
INTELIGENTE**

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

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



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



da posição de rodagem e nível de manutenção. O empresário ou gestor deve atribuir notas para cada dado coletado. “Não dá para dizer que o pneu Michelin é melhor que o da Goodyear. É preciso verificar empiricamente qual produto se encaixa melhor em cada tipo de atividade e aplicação, com um sistema de avaliação por notas”, afirmou.

De acordo com o consultor, “a maioria das frotas coleta corretamente os dados, porém, o esforço não é disciplinado. Sem precisão das informações, os dados vão para um arquivo que não serve para nada. A aplicação, remoção e inspeções são a base mais segura para se chegar a resultados confiáveis, que devem incluir, obrigatoriamente, número do veículo, do pneu, quilometragem, sulco e pressão. Neste trabalho, a telemetria anula a necessidade de papel na coleta de dados. “Não faltam opções eletrônicas no mercado, que há 25 anos vem desenvolvendo sistemas que monitoram os pneus.”

Métodos mais eficientes trabalham com custo por quilômetro direto (CPK). Também produzem informações sobre o CPK indireto, cujos resultados são influenciados pela mão-de-obra, manutenção, estoque, paradas em estrada e administração.

Os “grampos ladrões” na gestão dos pneus estão na desregulação da pressão (alta ou baixa), desemparelhamento, desenho inadequado, desgaste irregular, falta de rodízio e sobrecarga. Pneus desregulados afetam o consumo de combustível em razão da maior resistência ao rolamento. “Um carrinho de pedreiro, com menos ar no pneu, exige mais esforço no deslocamento, pois gera maior resistência ao rolamento”, exemplificou.

Quanto melhor calibrado os pneus, maior será a economia com combustível. Com isso, um

operador pode obter ganhos de até 41% em relação a um conjunto cavalo-mecânico que não faz o monitoramento de pneus. “A grande sacada é saber como apurar e transformar informações dos pneus em conhecimento de gestão”, diz. “Vejo frotas desperdiçando dinheiro porque não acreditam nos processos em razão de não saberem mensurar os dados.”

Além da desconfiança dos métodos oferecidos pelo mercado, alguns frotistas, segundo Nicolini, usam a desculpa da falta de tempo para não cuidarem adequadamente dos pneus. “Infelizmente, ainda existe a falsa impressão de que a economia não justifica o investimento. Outros frotistas são taxativos: ‘já tentamos e não funciona’”, disse, criticando esse tipo de comportamento.

De acordo com Nicolini, o erro mais comum cometido por gestores é a eleição de um só pneu – geralmente o melhor modelo – para se fazer análise. O segundo erro está em adotar gerenciamento errado. Em vez de saber o custo, é preferível entender o porquê do custo. “O terceiro erro mais comum é comparar o seu resultado ao de outras frotas. Não existem dois motoristas iguais, assim como não é possível comparar resultados de frotas diferentes. É preciso acompanhar a evolução dos seus próprios dados”, disse.

Para Nicolini, a gestão não dá resultados imediatos. “Você tem de aprender com os seus próprios erros e acertos. Isso leva tempo. Mas o gestor pode diminuir esse tempo fazendo inspeções periódicas ou analisando a sucata, por exemplo”, ponderou.

Para o especialista, o gestor também tem de ser pró-ativo. “É preciso saber escolher a melhor rota de operação dos caminhões, estar à frente do problema, inclusive, adotando processos que vão

eliminar desgastes.” O trabalho envolve esforços de todo o pessoal desde borracheiros, gerentes de manutenção, fornecedores de produtos e serviços.

Mais importante que o preço, para Nicolini, o diferencial está na confiabilidade, qualidade, garantia do produto, além de serviços agregados, que influenciam o CPK direto e indireto. “Quem compra preço está sujeito a informações não-confiáveis.” Para ele, nenhuma empresa pode deixar os departamentos de TI ou compras decidirem qual é a melhor opção para os pneus. “Nenhuma decisão da informática deve prevalecer sobre o operacional”, reforçou.

Segundo Nicolini, a tecnologia garante a apuração de 96% de colheita dos dados por meio eletrônico. “PCs e smartphones podem ajudar a gerenciar grandes frotas. Além disso, existe suporte e tecnologia para todas as fases, análises complexas e pneus com sensores, que facilitam o envio de dados pela telemetria”, disse.

Os benefícios com a manutenção profissional dos pneus não só evita maior desgaste dos produtos, como também proporciona a redução no consumo de combustível e maior segurança na estrada. Além disso, segundo Nicolini, o trabalho fortalece o relacionamento entre operadores e a cadeia do pneu, valorizando pessoas e contribuindo para a preservação do meio-ambiente.

O estabelecimento de metas também é uma boa prática para se obter ganhos. É preciso saber compartilhar resultados com todos envolvidos, padronizar processos, fluxos de informação, implementar uma etapa de cada vez e buscar ajuda de profissionais. Assim, os frotistas vão ver a diferença de uma boa manutenção, principalmente, quando os “grampos ladrões” forem eliminados.



ABS WABCO

Segurança, tecnologia e qualidade nas estradas.



DESAFIO

WABCO Brasil e uma homologação pioneira com a Guerra.

A WABCO Brasil, líder em tecnologias e sistemas de controle para a segurança e eficiência dos veículos comerciais, foi a pioneira na homologação do sistema de freio ABS para veículos Guerra.

O freio ABS WABCO tem como principais características: manter a dirigibilidade e segurança dos reboques e semirreboques durante a frenagem, a redução da distância de parada, evitando assim acidentes, o bloqueio de rodas e o desgaste prematuro dos pneus. Atendendo plenamente a nova lei (Resolução 777/93 do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN), que entrará em vigor a partir de 1º

de janeiro de 2013, o freio ABS WABCO estará presente em 100% dos veículos Guerra.

Essa inédita e bem-sucedida homologação só confirma a política das empresas WABCO e Guerra focadas na inovação e no pioneirismo.

GUERRA
É PAZ NA ESTRADA



ABS WABCO para Reboques e Semirreboques

- Mantém a dirigibilidade e segurança dos reboques e semirreboques durante a frenagem, inclusive em curvas;
- Evita acidentes;
- Reduz a distância de parada;
- Evita o bloqueio das rodas e reduz o desgaste prematuro dos pneus.

Rodovia Anhanguera, km 104,5
Condomínio Techno Park
Rua James Clerk Maxwell, 620
Campinas - SP - Brasil

www.wabco-auto.com
vendas@wabco-auto.com

Assistência Técnica



0800 70 70 885

WABCO
INOVANDO SEMPRE

Pirelli avança com monitoramento em tempo real

Fabricante mundial desenvolve sistema para tornar a manutenção mais segura e eficiente e reduzir o custo variável das frotas

A Pirelli lança no mercado brasileiro um sistema que busca aumentar a velocidade na coleta de informações para a correta manutenção dos pneus. Um sensor transmite em tempo real, por meios eletrônicos, dados sobre a condição de uso dos pneus, como pressão de enchimento e temperatura de trabalho. Essas informações são enviadas via sistema de telemetria diretamente ao controle das frotas, auxiliando o monitoramento e gestão de frotas. Esse serviço é chamado de Cyber Fleet.

O objetivo da Pirelli é tornar mais ágil e eficiente a gestão dos pneus na frota e assim agilizar a coleta de dados desses pneus, evitando a perda de tempo, dinheiro e recursos usados na coleta de dados. Todas as informações coletadas ficam disponíveis ao frotista através de um serviço Web e os dados ficam armazenados em um database, tudo eletronicamente.

O novo sistema foi apresentado por Luiz Fernando Trincha, coordenador de pós-venda da Pirelli. Ele disse que a ferramenta vem sendo desenvolvida com base na necessidade que os operadores do transporte de cargas e passageiros

têm de reduzir cada vez mais o custo variável das frotas.

Trincha justificou que a Pirelli, sendo uma das fabricantes mundiais mais ativas, não poderia ficar de fora da busca de soluções que garantam rentabilidade para os seus clientes. “A economia que o sistema Cyber Fleet proporciona compensa em muito o investimento feito por frotistas”, disse.

Para Trincha, o pneu – seja por meio de serviços ou materiais compostos – tem de acompanhar a grande evolução tecnológica dos caminhões. Ainda mais no setor de transporte, onde representa

20% do custo variável de um veículo. As técnicas e sistemas que aumentem a durabilidade e a vida útil são vitais para os grandes fabricantes de pneus.

Ele destacou que, quando o produto tem manutenção impecável, o gasto com combustível, que representa o maior custo com caminhões e ônibus, cai. “Com veículos cada vez mais potentes e avançados tecnologicamente, o pneu não pode ficar para trás, principalmente, num mundo de grande concorrência.”

O executivo explicou que o Cyber Fleet aumenta a vida útil dos pneus, além de provocar menos desgaste no caminhão. O sistema ainda otimiza o tempo de manutenção e garante segurança patrimonial – evitando roubo e desvio ou troca de pneus novos por velhos, por exemplo.

Os sensores são instalados dentro dos pneus, transmitindo os dados de valores de pressão e temperatura com sinal de radiofrequência a uma Centralina instalada no veículo. Essa Centralina, conectada a um sistema de telemetria, transmite via GPRS os dados em tempo real. Essas informações são acompanhadas por um gestor de frota além de serem armazenadas em um banco de dados.

“Sem dúvida, o sistema é um dos diferenciais do mercado e ajudará a Pirelli a alavan-



Segundo Luiz Fernando Trincha, coordenador de pós-venda da Pirelli, o Cyber Fleet aumenta a vida útil dos pneus, além de provocar menos desgaste no caminhão

car negócios no Brasil”, declarou Trincha.

A Pirelli também desenvolveu o FleetSolutions. Trata-se de um pacote de soluções e metodologias específicas para atender às frotas. O objetivo é estabelecer um padrão de comportamento visando a aumentar a eficiência operacional e, com isso, garantir ao operador a melhor lucratividade. “Todos atualmente têm de

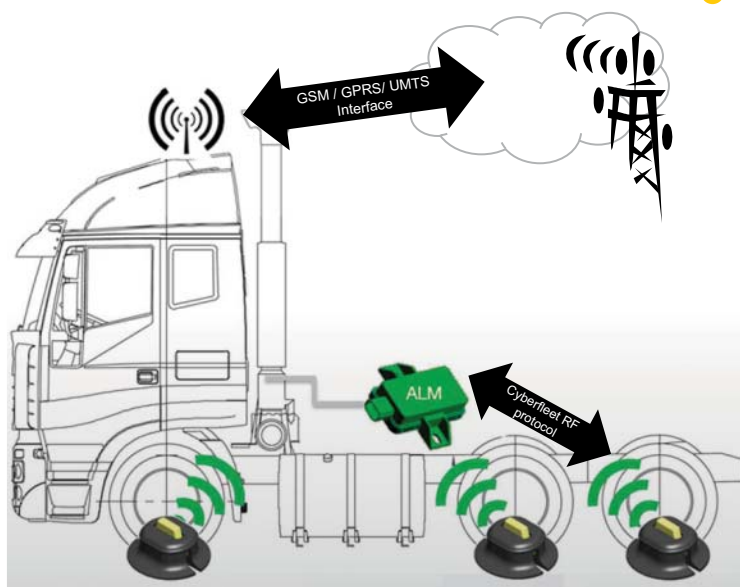
buscar redução do custo operacional para manter a competitividade.”

A Pirelli treinou 120 “doutores” em frota, que atuam tanto no conceito técnico quanto comercial. Esse corpo técnico é capaz de fazer diagnósticos verificando as necessidades de cada operador, desde a prevenção. Segundo Trincha, a equipe conta com opção de recursos e trabalha sempre com conhecimento sobre a necessidade para cada tipo de aplicação.

Segmentação

Segundo o executivo, a Pirelli é uma das pioneiras na segmentação no mercado de pneus, desenvolvendo soluções para cada tipo de aplicação, desde o transporte urbano, passando pelo rodoviário, fora de estrada e o de uso misto. As dificuldades impostas pela infraestrutura viária exigem ainda um desdobramento maior por parte da filial brasileira, que precisa criar solu-

Arquitetura do Sistema



ções que minimizem os severos impactos.

A empresa aposta na diversidade de compostos para diferenciar cada tipo de aplicação, buscando sempre o melhor rendimento e o melhor reaproveitamento nas recapagens. Frisos flexíveis e sistemas de bordas em colméias são alguns dos exemplos inovadores para o transporte urbano, que sofre muito desgaste com o aquecimento provocado pela aplicação. Também tem soluções para o off-road e rodoviário, onde a carcaça tem de ter maior durabilidade.

Segundo Trincha, a Pirelli trabalha com a preocupação de fazer o pneu cada vez mais adequado ao uso. Ele cita a F-1, competição que tem sido um grande laboratório para os técnicos da empresa. Tudo o que é desenvolvido para as pistas também é repassado para as ruas.

O executivo da Pirelli ressalta, porém, que todo o desenvolvimento tecnológico, não

substitui o cuidado que o pneu precisa ter para aumentar a vida útil. Condições de tempo, temperatura e pressão influenciam os resultados e a durabilidade. “Treinar pessoas específicas para cuidar desse item não é custo e sim investimento”, afirmou Trincha.

Ele usou o exemplo de um cavalo-mecânico 4x2 com carreta, com um conjunto total de 18 pneus. Para rodar 1 milhão de

quilômetros, este veículo gasta algo em torno de 450 mil litros de diesel no valor de R\$ 900 mil, em um ano. Só com pneus, gasta cerca de R\$ 91,4 mil.

De acordo com Trincha, esses valores podem aumentar caso a pressão nos pneus não seja adequada. Um pneu que esteja com 5% da pressão abaixo do recomendado pode elevar em R\$ 2 mil o gasto com pneus na situação dada como exemplo, aumentando, com isso, as despesas com diesel em até R\$ 10 mil. Segundo Trincha, a maioria das frotas no Brasil usa pneus com a pressão até 15% abaixo do recomendado.

Com a força de 28 mil colaboradores, a Pirelli está presente em mais de 160 países. No Brasil, onde tem quatro fábricas, opera um dos seus centros mundiais de desenvolvimento de produtos. Com 83 anos de história no País, criou uma rede de cerca de 600 pontos de venda – a maior rede de distribuição do segmento.

Grupo DPaschoal investe na recapagem

Rede varejista capacita técnicos, moderniza conceitos e fábricas para ampliar serviços em todo o Brasil



O RecMaxx reúne um conjunto de tecnologias, produtos e serviços para melhorar o custo-benefício do pneu recapado

O varejo também está atento às oportunidades na recapagem de pneus, segmento que amplia os negócios diante do crescimento contínuo da frota brasileira de carros, comerciais leves, caminhões, ônibus, tratores e motocicletas. Em 2012, por exemplo, a expectativa da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave) é de que o Brasil comercialize 5,8 milhões de unidades, crescimento de 3% em relação ao volume do ano passado.

De olho no grande mercado da reposição, tanto para veículos comerciais quanto de passeio, o Grupo DPaschoal lançou um novo serviço de recapagem, cujo nome comercial é RecMaxx. Com oficinas próprias para a recapagem de pneus usados e avariados, a rede varejista desenvolveu uma nova filosofia de trabalho para conquistar cada vez mais

novos clientes.

O RecMaxx reúne um conjunto de tecnologias, produtos, serviços e garantias visando a melhorar o custo-benefício do pneu recapado. “Desde que passou a atuar neste setor, a DPaschoal ajudou a estabelecer um novo patamar de qualidade, inovação e confiabilidade. Queremos otimizar a carcaça ao customizar os processos para atender às necessidades de cada cliente”, disse William Bossolani, gerente de marketing da linha pesada.

Bossolani acredita que já não existe mais preconceito em relação a pneu recapado no setor comercial. “Ainda existe uma pequena desconfiança por parte de alguns gestores que não conseguem diferenciar recauchutagem, remoldagem e recapagem, cujas técnicas são diferentes. A DPaschoal aposta na recapagem como

processo mais seguro e eficiente para a recuperação dos pneus”, disse.

Analisando o mercado, a DPaschoal solicitou um estudo ao Serviço de Aprendizagem e Formação à Frota (SAFF), que analisou 865 mil sucatas de pneus. A pesquisa constatou que um dos maiores índices de problemas da vida útil das carcaças está no conserto dos pneus. Por isso, o RecMaxx criou o PermaFix, um processo especial para realizar o conserto dos furos dos pneus. “Com este novo processo, ajudaremos o cliente a reduzir os custos, já que uma carcaça com um reparo mal feito tem sua vida útil prejudicada”, afirmou Bossolani.

O RecMaxx também desenvolveu um portfólio de bandas de rodagem – com compostos e desenhos especiais – projetadas para oferecer a máxima performance em cada tipo de uso e dentro de necessidades específicas. O consumidor terá garantia dupla – tanto na carcaça quanto no serviço.

Segundo os técnicos da DPaschoal, para que a recapagem tenha um bom desempenho três fatores são fundamentais. O primeiro passo é conhecer de que forma o cliente utiliza o pneu, identificado rotas e condutas na direção; hábitos de manutenção, como o rodízio e balanceamento, além da correta calibração. A segunda etapa depende do recapador. É importante ter um processo profissionalizado e modernas tecnologias. A terceira fase envolve a qualidade dos materiais usados na recapagem, como a qualidade da borracha da banda de rodagem. “Nosso diferencial está em fazer o melhor em cada uma dessas três etapas”, afirmou Silva.

Porto Seguro Transportes.
Soluções integradas para
sua carga rodar mais segura.



O Porto Seguro Transportes tem soluções em seguro para empresas de todos os portes e para os mais diferentes tipos de cargas. São seguros com coberturas contra diversos imprevistos e uma ampla linha de serviços, como pontos de apoio a cada 100 quilômetros, assistência à carga em caso de acidente e o exclusivo Transportador Consciente: um pacote de serviços que inclui cuidados com a saúde e a qualidade de vida dos motoristas, manutenção do veículo e procedimentos de segurança na estrada.

Para saber mais, consulte seu Corretor ou ligue (11) 3366-3380 - Grande São Paulo
ou 0800 727-2755 - demais localidades, ou acesse www.portoseguro.com.br.

Transportes **PORTO SEGURO**
SEGUROS

MANTENHA O FOCO NA SUA EMPRESA E DEIXE SUA FROTA POR NOSSA CONTA.

Sabe o que nos tornou a empresa que mais cresceu nos últimos anos?

Nosso modelo inovador, que nos permite atender a clientes de diversos setores, de todos os portes e com a mesma qualidade.

Atuamos desde 1993, entendendo bem o seu negócio e as suas necessidades para apresentar soluções exclusivas para a sua empresa. Assim, garantimos os veículos certos para as tarefas certas, a redução de custos, o atendimento personalizado e assistência 24 horas em todo o país.

E, mais importante, garantimos a sua tranquilidade para você cuidar do que realmente interessa: o negócio da sua empresa.

www.locamerica.com.br





Você espera o melhor. A gente faz.

 **locamerica**
frotas

Petrobras diz estar pronta para distribuir o S-10

Empresa distribuidora diz que bateu metas do S-50, cujo preço mais alto incomoda revendedores

Apesar da descrença geral, a Petrobras, por meio da Petrobras Distribuidora, garantiu o abastecimento do diesel S-50. O planejamento também deverá garantir a entrega do S-10, que começa a ser distribuído a partir de janeiro de 2013. “Tanto operadores de transportes quanto distribuidores e revendedores já não discutem mais a falta do S-50. O foco virou o preço do novo combustível, coisa que a Petrobras nunca escondeu que seria mais caro em relação ao diesel convencional”, afirmou Alex Messias, gerente da Petrobras Distribuidora, durante palestra no 6º Fórum Nacional de Gestão de Fro-

tas, organizado pela Editora OTM.


A introdução do S-10 a partir de 2013 faz parte do acordo judicial firmado entre o Ministério Público Federal de São Paulo, a Agência Nacional do Petróleo (ANP), a Petrobras e a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), além de órgãos ambientais. Embora a Anfavea tenha definido que o combustível adequado aos novos veículos fosse o óleo S-10, a entidade que representa a indústria automobilística concordou com o abastecimento durante este ano com o transitório S-50.

De acordo com Messias, dados da Petrobras indicam que a dis-

tribuição do S-50 ultrapassou a meta de 1.400 pontos de venda no território nacional. “Hoje o S-50 já está em mais de 1,8 mil postos de combustível em todo o Brasil”, garantiu. Para ele, a mesma lógica de ação será utilizada com o S-10, que começará a ser distribuído pelas regiões metropolitanas. “Vamos banir ainda o diesel S-1800 no final de 2013.” Por motivos estratégicos, apenas três segmentos vão continuar usando o S-1800 até 2020 – térmico, ferroviário e mineral, pois operam em áreas restritas, como minas e ferrovias, onde as emissões não são tão prejudiciais à saúde quanto nas regiões metropolitanas, por exemplo.

De acordo com Messias, em produção e logística, a Petrobras investiu US\$ 8,7 bilhões no S-50. Para o período 2011-2015, estão previstos aporte de US\$ 12,6 bilhões para o S-10. Apenas na modernização do parque de refino, serão mais US\$ 16,9 bilhões até 2015. Já na adequação das bases e rede de postos de serviço, a Petrobras Distribuidora aplicará mais US\$ 500 milhões nos próximos três anos.

Segundo o gerente da Petrobras Distribuidora, o Brasil terá, a partir do ano que vem, 16 polos de venda de diesel de baixo teor de enxofre, localizados em Manaus, Belém, São Luís, Fortaleza, Ipojuca, Madre de Deus, Duque de Caxias, Betim, Barueri, Guarulhos, Paulínia, São José dos Campos, Araucária e Rio Grande. Essas novas bases vão impulsionar a distribuição do S-10.



“ Tanto operadores de transportes quanto distribuidores e revendedores já não discutem mais a falta do S-50. O foco virou o preço do novo combustível, coisa que a Petrobras nunca escondeu que seria mais caro em relação ao diesel convencional ”

Alex Messias
gerente da Petrobras Distribuidora

Messias falou também sobre o cuidado que gestores devem ter em relação à armazenagem do diesel com baixo teor de enxofre. A própria Petrobras Distribuidora está intensificando os investimentos para evitar contaminação por resíduos nos seus caminhões e tanques. “Existem sistemas de avaliação de qualidade na Petrobras que barram qualquer tipo de combustível que não tenha a mais perfeita qualidade”, disse.

Segundo Messias, a Petrobras, distribuidoras, revendedores e transportadores estão adequando suas estruturas logísticas para a nova fase do S-10. Para garantir que não ocorram contaminações, haverá dutos exclusivos. O diesel S-10 é mais solvente para sujeiras que o óleo S-50, ou seja, é como se fosse mais próximo de um que-rosene, capaz de limpar superfícies. Com isso, fica mais sujeito a

contaminações em tanques com resíduos de diesel com maior teor de enxofre. Daí a necessidade de ambientes sempre limpos.

O S-10 também exige exclusividade de filtros, bombas e tubulações. A Petrobras vai segregar cada tipo de produto (S-10, S-500 e S-1800) para evitar problemas na armazenagem. Segundo Messias, a estatal fará drenagem diária, antes e depois do recebimento de combustível para evitar o acúmulo de água, proveniente da condensação da umidade, que favorece o crescimento de microorganismos que possam causar danos ao motor.

Em relação ao aditivo Arla 32, vendido pela Petrobras Distribuidora com o nome fantasia Flua, Messias afirmou que mais de 900 postos Petrobras já oferecem o produto, cujo preço está mais alto do que previa o mercado – R\$ 3,50

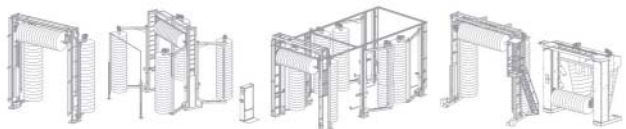
na média. “O alto preço traz incômodo a operadores, mas deve cair com o tempo e se fixar na faixa dos R\$ 2.”

Segundo Messias, o preço alto do Arla 32 se dá por falta de referências. “As projeções foram feitas com base na lógica que define o preço do lubrificante, só que o Arla não comporta a mesma margem de lucro. Ainda temos uma discussão muito grande sobre o Arla pela frente, o impacto que vai causar no custo do frete. Ainda não temos claro quais serão os impactos sobre a macroeconomia”, disse.

Messias reconhece que a chegada do S-50 também tomou parte da margem de lucro dos revendedores em relação ao diesel convencional. “Se o revendedor subir muito o preço na bomba, o consumidor não paga. Então, é necessária a prática de um preço que tal



O Grupo Tecnoserv projeta equipamentos para lavagem externa de veículos, estudando com cuidado cada necessidade de seus clientes. Equipamentos, estes, que aliam tecnologia, simplicidade e eficiência. Garantia do Grupo Tecnoserv de durabilidade e fácil manutenção, proporcionando o melhor custo/benefício do mercado.



YouTube
GrupoTecnoserv

facebook
grupotecnoserv

twitter
@grupotecnoserv

grupotecnoserv.com.br



vez não seja o mais vantajoso para o proprietário dos postos de combustível.” Segundo o representante da Petrobras, a introdução do Euro 5 causou um baque no mercado brasileiro de diesel, mas esse mesmo efeito também foi constatado em outros importantes mercados que passaram por atualização tecnológica. Segundo ele, a história mostra que o quadro se ajusta com o decorrer dos tempos.

Vantagens do S-10

De acordo com a Petrobras, o S-10 possui propriedades que conferem benefícios à combustão do motor em razão da destilação mais nobre, oferecendo mais qualidade na ignição. Também proporciona diminuição na formação de depósitos no motor. Com isso, há melhor desempenho nas retomadas de velocidade, favorecendo ultrapassagens mais seguras. A durabilidade do propulsor também é maior, reduzindo as frequências e os custos de manutenção.

Projeções feitas pela Petrobras até 2020 indicam que a nova frota de veículos será cada vez mais representativa e influenciará o balanço de oferta e demanda do diesel no Brasil. Com isso, a empresa vai intensificar a troca de informações entre a produção e a distribuição para o planejamento e tomada de ações que visem a atender às necessidades do mercado.

Automatização

Messias falou sobre o serviço Controle Total de Frotas da BR Distribuidora, um sistema de abastecimento totalmente automatizado que registra, sem a interferência humana, a quilometragem do veículo, a quantidade e o valor do combustível. O objetivo é otimizar o processo de abastecimento de grandes frotas, evitando eventuais

Implantação do Diesel S-10 para Frota P7

| Polos de oferta | 2013 | | 2014+ | |
|---------------------------------|------|------------------|-------|-------|
| | S-10 | S-1800/ S-500 | S-10 | S-500 |
| Manaus (inclui Itacoatiara) | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Belém (inclui Macapá) | ■ | ■ | ■ | ■ |
| São Luis | ■ | ■ ■ | ■ | ■ |
| Fortaleza | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Guamaré | | ■ | | ■ |
| Ipojuca | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Cabedelo | | ■ | | ■ |
| Maceió | | ■ | | ■ |
| S.F.Conde (inclui Candeias) | ■ | ■ ■ | ■ | ■ |
| Poliduto do Sul da Bahia | | ■ | ■ | ■ |
| Vitória | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Duque de Caxias | ■ | ■ ■ | ■ | ■ |
| Betim | ■ | ■ ■ | ■ | ■ |
| Paulínia | ■ | ■ ■ | ■ | ■ |
| Poliduto São Paulo-Brasília | | ■ | ■ | ■ |
| São Caetano do Sul | ■ | | ■ | |
| Barueri | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Guarulhos | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Cubatão | | ■ | ■ | ■ |
| S.J. dos Campos | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Araucária | ■ | ■ ■ | ■ | ■ |
| Poliduto Paraná - Sta. Catarina | | ■ | ■ | ■ |

desperdícios e até mesmo desvios. Ao oferecer o serviço, a empresa busca fidelizar clientes, que podem ter uma operação mais eficiente e segura.

O sistema funciona com um dispositivo instalado nos veículos, contendo dados como: centro de custo, número da placa e rede autorizada de abastecimento. O programa controla todas as saídas de combustível nas bombas por meio de uma antena localizada no bico da mangueira de postos cadastrados. Entre as vantagens para a Petrobras Distribuidora, também está a interface com meios de pagamento eletrônicos, como car-

tões, tickets.

Além do Controle Total de Frotas, outro serviço da Petrobras Distribuidora é o lacre eletrônico, equipamento alimentado por bateria de longa duração. É utilizado para registrar e armazenar dados sobre a abertura e fechamento de compartimentos, válvulas, tampas etc. Após a instalação, qualquer violação fica registrada.

“Participamos de diversos fóruns, seminários e desenvolvemos manuais para apresentar os produtos a potenciais clientes”, disse Messias. “Nosso foco está nas frotas que já abastecem conosco”, completou.

Anuncie e participe da edição histórica que mostrará a evolução do setor de transporte no Brasil.

Fechamento e entrega de material - 14/11/12 | Circulação - 27/12/12



O Brasil mudou. Somos a 6ª maior economia do mundo e o setor de transporte acompanha esta evolução. Majores do Transporte & Melhores do Transporte há 25 anos retrata o desenrolar desta história

e, em sua 25ª edição, além do tradicional ranking com as melhores e maiores empresas do setor de transportes, faz um balanço deste último quarto de século:

- Qual a receita total das empresas ano a ano ao longo dos 25 anos? • Qual o faturamento das empresas nos últimos 25 anos?
- Quanto estes valores representam do PIB. • Qual foi a receita média anual neste quarto de século. • Qual a participação dos estados da União. • Como se distribui o faturamento das empresas do setor pelas Grandes regiões geográficas do Brasil. • Como evoluiu a concentração da receita do transporte. • Qual a receita das 50 maiores empresas em relação à receita total. • A evolução dos operadores de transporte.

DESTAQUES:

- Receita total do setor ano a ano.
- Receita média anual de cada modal
- Concentração da receita das 10 maiores empresas em relação ao total do modal
- Receitas em relação ao PIB ano a ano.
- Trajetória das empresas ao longo destes 25 anos.
- 3.000 empresas que participaram destes 25 anos da história recente do transporte
- Comparação das receitas da primeira participação de cada empresa e de sua participação mais recente com os valores atualizados a preços de 2011.
- Ranking das empresas que mais vezes participaram.

B-20 é viável para ônibus no Rio

Em testes para os Jogos Olímpicos e Copa do Mundo, Fetranspor diz que adição de 20% de biodiesel permite ganhos ambientais e financeiros

Espremido entre o mar e a montanha, o Rio de Janeiro tem características únicas. Com uma natureza deslumbrante, a cidade exige cada vez mais soluções que garantam práticas sustentáveis em um dos cartões postais mais conhecidos do planeta. Palco dos Jogos Olímpicos de 2016 e da final da Copa do Mundo de 2014, a mobilidade atrai o interesse geral. Neste contexto, os operadores de empresas de ônibus urbano do Rio têm o desafio de modernizar o sistema de transporte e enfatizar ao mundo que o Brasil adotou definitivamente uma plataforma confiável de combustíveis alternativos.

A garantia da preservação ambiental, entretanto, tem de se enquadrar no modelo de sustentabilidade econômica das empresas de transporte, caso contrário, perdem efeito real. É por isso que a indústria automobilística, academia e esferas de governos uniram-se à Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor) para encontrar a melhor alternativa em termos ambientais, financeiros e tecnológicos.

Há cerca de três anos foi instituído um programa para teste das novas motorizações convencionais, híbridas e elétricas movidas a energia, biodiesel, etanol e gás, além do diesel mais limpo, em linhas circulares da cidade. Segundo Giselle Ribeiro, especialista em meio ambiente pela Fetranspor, a melhor alternativa do ponto de vista ambiental e econômico, entre fontes verde, até agora tem sido o B-20 – mistura de 20% de biodiesel ao diesel derivado do petróleo. Os testes também pro-

varam uma grande eficiência do Euro 5 com combustível S-50.

De acordo a especialista, a sustentabilidade na atividade de transporte ocorre quando se realiza o deslocamento de pessoas e cargas consumindo menos recursos (combustível, pneus e materiais), emitindo menos poluentes (fumaça, barulho e óleo), gerando menos resíduos (lixo, e esgoto), produzindo os mesmos resultados (receitas) e contribuindo para o desenvolvimento social. “Sem que essa equação seja perfeita, os projetos não se desenvolvem”, afirmou durante o 6º Fórum Nacional de Gestão de Frotas, organizado pela Editora OTM, em setembro.

A Fetranspor é uma entidade bastante representativa do transporte público do Estado do Rio de Janeiro. Ela reúne dez sindicatos, que agregam 208 empresas de ônibus. Juntas, são donas de uma frota de 20.300 veículos. O total de

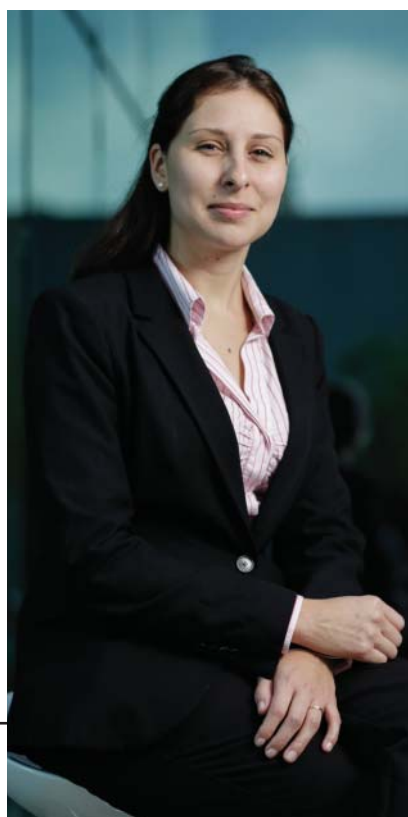
passageiros transportados é de 240 milhões de passageiros por mês. A idade média da frota é de 5,5 anos. Em geral, esses ônibus rodam 150 milhões de quilômetros/mês, recolhendo R\$ 2 bilhões em impostos.

A eficiência nessa grande operação, segundo Giselle, exige práticas modernas de gestão. “Além da administração convencional, as empresas têm de ter foco em resultados ambientais, inclusive, para obtenção de crédito junto a instituições financeiras.” De acordo com ela, a federação destaca-se por ser uma entidade responsável por estruturar métodos e sistemas que ajudam suas associadas a conquistar metas sustentáveis.

Para Giselle, os rumos e o ritmo da modernização do transporte público de passageiros dependem, em grande parte, da decisão de toda a sociedade, que deve avaliar se aceita arcar com os altos custos que a adoção de novas tecnologias implica. “O novo sempre custa mais caro. Devemos criar caminhos alternativos ou adotar modelos mais sofisticados? Essa questão faz parte do debate”, disse. “De nossa parte, temos buscado fazer todas as avaliações, testes e validações de equipamentos em conjunto com nossos parceiros, técnicos e associados, mas nunca esquecendo que a equação financeira não pode ficar de fora.”

Levantamento da Fetranspor indica que os biocombustíveis representam apenas 2% da fonte de energia no mundo. Com todo e esforço por parte de governos e indústria, a meta para 2020 é de

Segundo Giselle Ribeiro, especialista em meio ambiente da Fetranspor, a melhor alternativa entre as fontes verdes tem sido o B-20



apenas 4%. No Brasil, porém, os biocombustíveis já representam 18% da matriz energética, com destaque para o etanol. “Com isso, estamos bem em fontes limpas em comparação com o resto do mundo”, diz Giselle. Segundo ela, o biodiesel ainda tem uma participação tímida em termos nacionais – menos de 1%. A energia fóssil predomina – 48% do combustível usado pela frota brasileira é óleo diesel, e 23% gasolina. O restante é composto por lubrificantes e querosene de aviação.

A Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro tem desenvolvido testes com o B5 (mistura de 95% diesel mineral com a adição de 5% biodiesel de óleo de soja); com o AMD10 (90% diesel + 10% diesel de cana de açúcar); e com o B-20 (diesel + 20% de biodiesel, proveniente do óleo

de soja). Também avalia o uso do diesel-gás (diesel ou gás natural GNC) e GNC Dedicado (gás natural comprimido). Por último, testa ônibus movidos 100% a etanol, além do híbrido (diesel + eletricidade).

Toda a frota do Brasil já usa o B-5, mas o acordo inicial com o Comitê Olímpico visa à meta do B-20. Os testes da Fetranspor revelaram ainda que existe uma faixa ótima para se operar na mistura entre 20% e 50% – acima disso há aumento de emissões, perdendo a eficácia ambiental e econômica. Em todas as fases do estudo destaca-se o uso de B-20 quando se leva em conta o custo-benefício. A tendência é que prevaleça a mistura do B-20 para os Jogos Olímpicos de 2016.

De acordo com Giselle Ribeiro, a introdução do Euro 5, que obriga o uso do diesel mais limpo S-50, também se mostrou uma boa alter-

nativa em relação à equação financeira e ambiental. Considerando-se a entrada dos motores Euro 5 e do novo diesel S-50, houve redução de 80% dos materiais particulados no sistema de ônibus do Rio de Janeiro. Do ponto de vista ambiental, por exemplo, os testes com ônibus movidos a álcool têm tido os melhores resultados em emissões de poluentes, porém, do ponto de vista financeiro, é o mais caro.

Segundo Giselle, o sistema híbrido de propulsão ainda não tem estudos confiáveis de viabilidade. Já o híbrido a hidrogênio está muito distante em termos de desenvolvimento da tecnologia. Existe ainda o etanol-elétrico em desenvolvimento pela Petrobras, mas ainda não está disponível para avaliação e testes comerciais. O sistema diesel/gás também pode ser uma alternativa promissora em razão da produção local no Rio de Janeiro.

transporte
Todos os modais MODERNO

Visibilidade para seus produtos e serviços.

TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

20 ANOS

11-5096.8104



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

 **EXCELbr**

Litro do Arla 32 custa até R\$ 5

Valor do aditivo, imprescindível para o sistema SCR em caminhões Euro 5, assusta o mercado, diz consultor

Nesta fase inicial de implantação do Euro 5, o preço do Arla 32 está surpreendendo – negativamente – o mercado. Previsto inicialmente para custar R\$ 2 o litro, o aditivo é comprado em média a R\$ 3,50 – podendo chegar a R\$ 5, dependendo da região do País. A constatação é de Wagner Fonseca, diretor da Netz Engenharia, que falou no 6º Fórum Nacional de Gestão de Frotas, organizado pela Editora OTM, sobre o início do Euro 5 no Brasil. Para ele, o valor da embalagem e a baixa escala na produção e distribuição podem estar influenciando o alto preço do aditivo – imprescindível para o funcionamento dos caminhões com motorização Euro 5 que utilizam o sistema SCR (sigla em inglês para Redução Catalítica Seletiva).

A surpresa negativa com o Arla 32 é uma das primeiras impressões do mercado, que está na fase de aprendizado e adaptação com a nova tecnologia. Ainda não há uma massa crítica entre a maioria

das empresas de logística e operação de transportes sobre as vantagens e desvantagens do Euro 5. A queda nas vendas de caminhões em torno de 23% entre janeiro e setembro, em relação ao mesmo período do ano passado também impede um maior conhecimento da nova realidade. Por enquanto, segundo o especialista, prevalece o conceito de que o Euro 5 traz mais benefícios – tanto do ponto de vista operacional quanto ambiental.

Para Fonseca, o fato de o Arla 32 estar custando além dos R\$ 2 inicialmente previstos impacta fortemente o valor do frete, que, por enquanto, não tem compensado os gastos dos transportadores com os custos da nova tecnologia. Para ele, a solução virá do embate entre operadores e embarcadores, que são obrigados a cobrir os custos que a essa tecnologia impõe a toda a sociedade.

Até agora está claro que o veículo Euro 5 custa, em média, 12% a

mais que o Euro 3. É esperada uma queda de até 7,5% no consumo de diesel com os novos propulsores em relação à geração anterior. Isso deve compensar, em parte, o investimento maior na compra de caminhões, já que o combustível representa 50% no custo operacional. Outra vantagem é que, após cinco anos de uso, o caminhão Euro 5 tende a durar muito mais e gerar menos despesas de manutenção em relação a um Euro 3.

Segundo Fonseca, as primeiras medições indicam que para cada cem litros de diesel são necessários 5,5 litros de Arla 32. Já o custo de manutenção do Euro 5, segundo dados iniciais apurados pela Netz, é 5% mais barato que o Euro 3, principalmente em razão de os períodos de troca de óleo serem mais longos.

Outra constatação é que a maior potência dos motores Euro 5 tem o lado bom e ruim. Com torque maior disponível em baixa rotação, se obtém uma máquina mais poderosa, mas o gasto pode ser maior se o motorista não for preparado para só usá-la quando necessário, para evitar desperdício de combustível. O novo veículo rende muito mais, mas se houver aceleração desnecessária o gasto aumenta. A evolução aerodinâmica também contribui para se atingir resultados mais econômicos.

Segundo o diretor da Netz, o novo cenário exige uma manutenção mais profissionalizada (seja corretiva, preventiva ou preditiva), cuidadosa estocagem de combustíveis, ferramentas atualizadas e mecânicos capacitados, além de melhor interpretação dos dados do computador de bordo para um diagnóstico preciso da vida útil do



Para Wagner Fonseca, diretor da Netz Engenharia, o valor da embalagem e a baixa escalana produção e distribuição podem estar influenciando o alto preço do aditivo

caminhão. Para o melhor aproveitamento dos resultados, o especialista recomenda que os operadores profissionalizem todas as suas ações e métodos. Isso tudo em razão da tecnologia exigir processos mais complexos.

De acordo com Fonseca, já é possível constatar que é sensível a evolução do trem força dos veículos Euro 5. Para isso, o treinamento do motorista é imprescindível. Para ele, é preciso estabelecer uma cultura de alta performance entre os profissionais, privilegiando os que atingem melhores resultados.

Por sua força no mercado, os dados iniciais obtidos pela Netz podem representar uma média que o mercado irá auferir nos próximos meses. Empresa que atua nas áreas de engenharia automotiva, gestão de projetos e telemetria há 16 anos através de suas duas divisões, Netz Automotiva e Netz Mobilis, a companhia é uma das líderes no Brasil. A Netz também presta serviços em desenvolvimento de produtos e testes veiculares para toda a cadeia da indústria automotiva. Além disso, desenvolve e executa projetos de telemetria, voltados para a gestão de frotas de veículos e máquinas.

Além do Euro 5, novas normatizações vão impactar os operadores. A exigência dos freios ABS a partir de 2013 e a necessidade da inspeção veicular são fatores que vão exigir mais investimentos e maior organização.

Segundo Fonseca, o País só tem a ganhar com a adoção das novas tecnologias, que trazem combustíveis mais limpos e eficientes, como o diesel S-50 e, a partir de 2013, o S-10. "O resultado dos impactos no meio ambiente é muito forte", assegurou.

O Programa de Controle Ambiental de Veículos Automotores (Proconve), baseado no modelo europeu, foi instituído no Brasil há 26 anos. Mas as ações para melhorar a tecnologia e disciplinar as emissões começaram bem antes. Em 1978,

por exemplo, a Volkswagen inaugurou o primeiro laboratório de emissões veiculares. Em 1980, houve a introdução do álcool na matriz dos combustíveis. Já em 1984, a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) começou a fazer a avaliação da qualidade do ar.

O diretor da Netz lembra que toda a mudança tecnológica sempre encontra problemas conjunturais – seja no Brasil ou em qualquer lugar do mundo. Não seria diferente com o Proconve P7.

A queda da produção nacional de caminhões no primeiro semestre atingiu 42%. O número ruim também foi influenciado pelo baixo crescimento do Produto Interno Bruto. Entretanto, a Netz avalia que os veículos diesel têm possibilidade de recuperação a partir de 2013. "Vemos uma forte melhora só no ano que vem, quando a economia brasileira estiver mais acelerada e os transportes demandando novos veículos. Na conta geral entre caminhões pesados e semipesados, a gente já vê uma melhora significativa no volume de vendas", diz.

Para Fonseca, todo esse novo mundo também vai exigir uma participação maior das montadoras dentro do pátio das empresas de operação de frotas. O objetivo da colaboração é tornar transparente e fácil identificação os códigos de erros e mensagens do computador de bordo e da telemetria, pois cada vez mais o motorista será responsável direto pelos maiores resultados do caminhão.

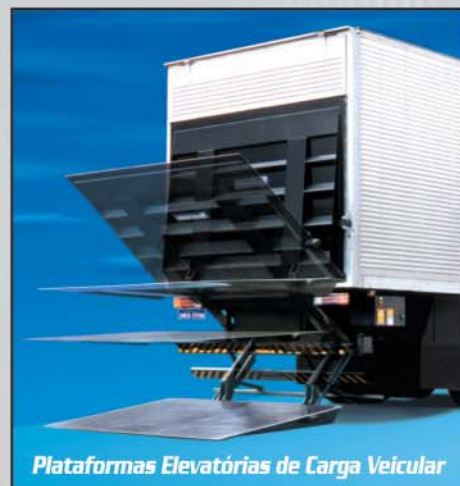
O ponto crítico, segundo o especialista, continua sendo a idade da frota nacional, onde é grande o número de veículos Euro 0 (28% do total), que há muito tempo deveriam estar fora de circulação. Segundo dados usados pelo representante da Netz, 12% dos caminhões e ônibus em circulação no Brasil são Euro 1; 26% são Euro 2; e o restante, 34% são Euro 3.

marksell

TECNOLOGIA QUE ELEVA

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

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



Plataformas Elevatórias de Carga Veicular



Doca Móvel de Carga



Plataformas Niveladoras de Doca

28 ANOS

(11) 4789-3690

www.marksell.com.br

MKS Equipamentos Hidráulicos LTDA.

Mais valor para seu negócio

A Raízen demonstra que, além da oferta de produtos diferenciados, uma gestão integral, com mapeamento e controle de todas as operações, traz mais produtividade e reduz custos



A união das empresas Shell e Cosan trouxe uma economia de R\$ 11 milhões por ano

A Raízen foi criada a partir da junção de negócios da Shell e da Cosan, empresa especializada em produção e armazenagem de açúcar e álcool. Atualmente, a companhia é a quinta maior empresa em faturamento e a principal fabricante de etanol de cana-de-açúcar do Brasil, com a produção de cerca de dois bilhões de litros do biocombustível por ano. A atuação inclui ainda a produção de quatro milhões de toneladas de açúcar e a comercialização de 1,5 milhão de MWh de energia elétrica anualmente. No segmento de distribuição de combustíveis, a Raízen está pre-

sente em 4,7 mil postos Shell e em 54 aeroportos, com operações em 57 terminais. A companhia conta com mais de 40 mil colaboradores.

De acordo com Carlos José Faria, gerente de marketing de produtos combustíveis da Raízen, a união das duas companhias, Shell e Cosan, trouxe uma economia de R\$ 11 milhões por ano. “A Raízen mantém o foco em produtividade e respeito ao meio ambiente. A gestão integrada proporciona mais economia e qualidade. Houve uma redução de consumo de diesel nas operações de 3,5%, o que corres-

ponde a R\$ 7 milhões por ano. Conseguimos enxugar os custos e aprimorar a manutenção de equipamentos com a gestão conjunta. Para obter esta economia de diesel, utilizamos a experiência do time Shell na aplicação do Shell Evolux Diesel e a experiência do time Cosan na gestão de usinas”, diz.

Para se chegar a estes números, a companhia utilizou o Shell Evolux Diesel em parte das colhedoras, durante a safra de 2011/2012, simultaneamente a outro grupo de colhedoras que utilizou o diesel comum. Em uma análise comparativa entre as colhedoras aditivadas e as outras, chegou-se ao resultado apresentado – R\$ 7 milhões de economia ou 3,5%. Foram economizados ainda R\$ 1,5 milhão, com medidas operacionais, e R\$ 2,5 milhões, devido a mudanças nas soluções logísticas.

Outros fatores que permitiram maior economia são: gestão de licenciamento ambiental, criação de postos conceito e operação re-suprimento automático. “Atingimos um nível muito bom, com 93% de aprovação na pesquisa de satisfação realizada com os usuários dos postos”, informa Faria. Na área de logística, a Raízen realizou mudanças na localização dos polos de suprimento e implementou um plano de logística integrada. Faria destaca, porém, que gestão

comportamental é a parte mais importante da estratégia da companhia. “Sem a mudança de comportamento dos colaboradores, nada acontece. É necessário envolver a equipe no processo”, acredita. A companhia investe em treinamento e em campanhas de conscientização e motivacionais.

O processo de implantação do plano de gestão integrada da Raízen começou com a identificação, mapeamento e criação do plano de ação nos pontos de melhoria nas instalações dos postos de abastecimento. “O primeiro passo é fazer o mapeamento do negócio para definir quais são os pontos críticos. Então, é preciso manter o foco nestes pontos. Não adianta querer fazer tudo de uma vez, é preciso ‘atacar’ as áreas críticas de forma prioritária”, explica Faria.

Para melhorar a adequação de logística e suprimentos, uma das medidas foi desenvolver padrões e controles nos serviços de abastecimento, com metas de controle de qualidade, adoção de procedimento-padrão nas operações e de um plano de manutenção dos equipamentos. A companhia realizou ainda o mapeamento, a quantificação de resultados e desenvolveu um plano de trabalho focado em três pilares: saúde, segurança e meio ambiente.

Tecnologia

O uso da tecnologia no controle e monitoramento das operações é um dos pontos fundamentais da estratégia da Raízen. A gestão de frotas é realizada por meio de um sistema de gerenciamento integrado por módulos, já que cada operação tem neces-



“Gestão comportamental é a parte mais importante da estratégia da companhia”, diz Carlos José Faria, gerente de marketing de produtos combustíveis da Raízen

logia, engenharia, saúde, segurança e respeito ao meio ambiente”, diz Faria.

O Road Safety não se resume a uma solução tecnológica que fornece informações sobre a frota e os motoristas. O sistema de controle de postos e equipamentos (caminhões e outros veículos, máquinas agrícolas) é customizado e totalmente integrado ao sistema corporativo. A solução é composta por computadores de bordo e Data Center, para arma-

zenamento de dados fornecidos pela frota e pelos postos; a comunicação é feita pela internet ou via GSM; e os usuários recebem relatórios com a análise de todas as informações referentes às operações.

O programa é dividido em três áreas de atuação: no módulo de

armazenamento de dados fornecidos pela frota e pelos postos; a comunicação é feita pela internet ou via GSM; e os usuários recebem relatórios com a análise de todas as informações referentes às operações.

O programa é dividido em três áreas de atuação: no módulo de

Economia alcançada com a gestão integrada Cosan-Raízen (safra 2011-2012)



Sistema de gerenciamento integrado

Automação modular:

- Sistema de controle nos postos e equipamentos, integrado ao sistema corporativo
- Customizado



padrões e procedimentos, é utilizado o rotograma, a troca de informação com os motoristas em relação às questões de segurança e a padronização de equipamentos e procedimentos, como condução, carregamento e descarga. A segunda parte do programa é relativa ao controle de performance, ou seja, o monitoramento do comportamento do condutor e as orientações necessárias. O resultado é que a frota da companhia já acumulou 129,8 milhões de quilômetros rodados, sem registrar nenhum acidente fatal. Outro foco importante é a conscientização e a motivação dos motoristas, com a realização de rodeio de caminhões, distribuição de revista para os motoristas e premiações.

De acordo com Faria, o desenvolvimento de um sistema de gerenciamento integrado e de um plano de ação personalizado, com o mapeamento de todas as operações dos clientes, traz muitos benefícios. Dentre os quais se destacam: melhora nos controles de abastecimento; redução de roubos e fraudes; monitoramento dos equipamentos abastecidos; maior disponibilidade dos equipamentos; abastecimen-

tos otimizados e redução de consumo, custos e capital empregado. A gestão da área de postos e abastecimento envolve ainda a administração dos postos (licenciamento); observância de normas e procedimentos, com treinamento contínuo de pessoal; recebimento de produtos; e controle da qualidade.

Os postos de combustíveis da Raízen passam por um processo de adaptação às normas da companhia. Algumas alterações básicas precisam ser realizadas para que o posto faça parte da rede, como instalação de Spill Box, revisão elétrica, pavimentação do posto e adequação para licenciamento. Para a melhoria das instalações já existentes, são recomendadas a adequação do parque de tanques, a instalação de microfiltro e filtro separador de água e um sistema de carregamento mais eficiente. “No caso dos postos, pode ser feita a reconstrução total do espaço ou as adaptações necessárias, tudo depende do estado inicial. O importante é mitigar os riscos ambientais e trazer mais produtividade, com abastecimento de comboios em 20 minutos e operação 24 horas”, explica Faria.

O projeto posto-padrão ou con-

ceito, que trouxe uma aprovação de 93% dos usuários, foi baseado no mapeamento das informações realizado pela Raízen e na experiência trazida pela Shell à companhia. O sistema proporcionou monitoramento ambiental contínuo, operações ininterruptas, maior produtividade por equipamento, redução de custos operacionais e mais segurança. “Um dos fatores que traz maior economia aos postos é a modernização do sistema de filtragem”, diz.

Produtos

Faria ressalta que toda a estratégia de gestão integrada da companhia resulta em mais produtividade e eficiência, mas é essencial oferecer ao mercado produtos diferenciados e de qualidade. O Shell Evolux Diesel proporciona até 3% de economia de combustível, menor emissão de CO₂ e fumaça, maior potência e melhor desempenho do motor, abastecimento mais rápido, seguro e eficiente, prevenção de corrosão no sistema de combustível, melhor processo de drenagem e menores custos de manutenção dos veículos.

O Shell Evolux Arla 32 atende às normas do Inmetro, possui embalagens desenvolvidas especialmente para este produto, e pode ser encontrado em mais de 400 postos de rodovia, com cobertura em todo o território nacional. O Arla 32 é um reagente que é usado juntamente com o sistema de Redução Catalítica Seletiva (SCR) para reduzir quimicamente as emissões de óxidos de nitrogênio presentes nos gases de escape dos veículos a diesel. Com a chegada do Euro 5, ou Proconve P7, ao Brasil, todos os veículos que utilizam a tecnologia SCR necessitam da substância.

Nutricash firma parceria com o Cesvi

Os clientes que adotarem o sistema da empresa para gestão de frotas terão acesso a uma base dados da instituição, com informações sobre peças, serviços, valor de mão de obra, tempo por serviço, recall de peças e veículos

Márcia Pinna Raspanti

A Nutricash, empresa especializada em gerenciamento de frota, produtos e serviços direcionados à concessão de benefícios ao trabalhador, traz para o mercado de São Paulo o MaxiFrota Gestão de Manutenção, uma ferramenta tecnológica para gerenciamento e aumento da produtividade de frotas. O sistema realiza o monitoramento via Web e disponibiliza planilhas detalhadas sobre as manutenções preventivas e corretivas, o que permite maior controle no direcionamento dos gastos e economia de 10% a 15%, no primeiro ano de utilização. O MaxiFrota Gestão de Manutenção possui três módulos que garantem o maior controle das operações: manutenção (preventiva e corretiva), estoque e compras, além do módulo de pneus.

De acordo com Alceu Marques, gerente de Desenvolvimento de Produtos e Inteligência de Mercado da Nutricash, o grande diferencial do produto é a parceria

recentemente firmada com o Cesvi Brasil (Centro de Experimentação e Segurança Viária), instituição de pesquisa que atua no estudo de reparação automotiva. Com a iniciativa, os clientes de todo o Brasil poderão acessar diretamente a base de dados do Cesvi, sem a intervenção de uma central de atendimento. “A instituição realiza testes dos principais fabricantes de peças e veículos do Brasil e, a partir dos dados coletados, é elaborada a tabela referencial utilizada pelas principais seguradoras”, informa.

Marques destaca que a base de dados do Cesvi está totalmente integrada ao sistema, o que proporciona mais rapidez na hora de acessar as informações. “Destá forma, o cliente poderá utilizar os referenciais do Cesvi antes de fazer reparos ou adquirir peças, avaliando os preços de mercado. Consultando a lista disponível, ele poderá ter certeza de que os parâmetros de preços oferecidos são aceitáveis ou não”. Estarão disponíveis referenciais de mercado para peças, serviços, valor de mão de obra, tempo por serviço, recall de peças e veículos, o que permitirá uma análise dos orçamentos solicitados aos diversos fornecedores automotivos.

O MaxiFrota Gestão de Manutenção emite um alerta sobre a época

“Clientes de todo o Brasil poderão acessar diretamente a base de dados do Cesvi, sem a intervenção de uma central de atendimento”, diz Marques

mais adequada para a troca de pneus e peças. “O sistema controla a vida útil dos pneus, o que é muito importante já que os pneus representam uma despesa considerável para o gestor da frota. A solução ainda fornece relatórios sobre o desempenho de cada veículo, gastos com peças e tempo entre as trocas. Oferecemos também uma equipe de consultores para ajudar as empresas na busca pela maior produtividade possível. O cliente escolhe, dentro do nosso portfólio de serviços, o que for mais conveniente para suas necessidades”, explica Marques.

Expansão

O MaxiFrota Manutenção já é comercializado nos estados do Nordeste e no Rio de Janeiro. “A Nutricash tem como meta conquistar o mercado nacional. Agora, estamos focando o mercado das regiões Sudeste, principalmente São Paulo, e Sul, onde estamos em fase final de negociação com alguns clientes. O mesmo ocorre na região Norte. Atualmente, cerca de 350 empresas utilizam a suíte de produtos MaxiFrota e 90 já adotaram o sistema de gestão de manutenção”, informa Marques.

O MaxiFrota Gestão de Manutenção auxilia também na gestão de compras, oferecendo um processo automatizado, com solicitação de orçamento, cotação e pedido de compras.



Usuários devem exigir mais de seus fornecedores

Especialista acredita que gestores não extraem tudo o que a telemetria pode oferecer e recomenda que usuários cobrem mais ações de seus fornecedores de serviços

O avanço da telemetria dar-se-á na maior velocidade de transmissão, análise e interpretação dos dados colhidos cada vez mais eletronicamente, ou seja, sem a interferência humana, reduzindo-se gastos e tempo. Com isso, serviços voltados para a gestão de frota vão aumentar o conhecimento e produzir resultados mais seguros. Estima-se que a redução de custos possa alcançar até 10% na manutenção, transformando despesas em receitas. O desafio para os gestores de frota é obter conhecimento, principalmente sobre dados produzidos pelos caminhões que ainda estão fechados para o mercado.

Temendo o repasse de pontos fortes e fracos, marcas concorrentes da indústria automobilística ainda não abrem totalmente suas informações. Mas a inteligência da telemetria já pode chegar a informações contidas na centralina – CPU do caminhão – e extrair os dados que interessam aos operadores. Na Europa, fabricantes de caminhões já tomaram a decisão de dividir 20 informações comuns entre marcas. No Brasil, ainda não se tem notícia de algo parecido. Com a abertura das informações, um só modelo pode ser usado para várias marcas, facilitando o trabalho e reduzindo custos para frotistas.

Por isso, o gestor tem de saber cobrar e exigir de seus fornecedores o compromisso com a melhor prestação de serviço em relação a veículos, sistemas eletrônicos, subcomponentes, insumos e peças para que a frota esteja sempre em ótimo estado. A opinião é de Ronaldo Augusto Fontolan, consultor independente e

ex-funcionário da Mercedes-Benz do Brasil, que participou do Fórum Nacional de Gestão de Frotas, organizado pela Editora OTM.

Segundo Fontolan, os diversos sistemas de telemetria disponíveis no mercado já não são suficientes para atender a todas as necessidades dos clientes. Para uma boa operação, Fontolan orienta os operadores e gestores a procurar uma sintonia com fornecedores para extraírem o máximo de informações e conhecimento que a telemetria proporciona. “São informações de qualidade que levam as empresas a terem uma base segura de conhecimento. E, com isso, gerar caixa”, diz. “Sem um bom entrosamento, planejamento

e foco, a eletrônica pode não suprir todas as necessidades para que se alcance os melhores resultados operacionais e financeiros”, acredita.

“Os operadores e gestores de frota trabalham com indicadores em relação a eles mesmos, mas conhecem muito pouco do que o fabricante promete agregar”, diz. De acordo com Fontolan, a maioria dos frotistas para os quais presta serviços de consultoria considera que a gestão de uma frota está tão somente em estabelecer formatos de contratos baseados numa boa relação de custo-benefício para os clientes. “Evidente que isso não vai continuar apenas dessa forma. O mercado vai exigir mais daqui para frente”, adverte.

Para ele, cada vez mais empresas se apresentam no mercado com novas soluções na operação dos transportes. “Nessa competição cada vez mais acirrada, uma das formas de melhorar a gestão”, acredita Fontolan, “é exigir de seu fabricante tudo que é possível, estabelecendo uma espécie de customização para cada modelo de negócio.” Com isso, é possível desenvolver um sistema integrado ao se exigir o máximo de comprometimento dos fornecedores em qualquer que seja o campo de atuação – desde telemática até as autopeças ou fornecedores

“Não é concebível que o seu caminhão pare a cada determinada rodagem para manutenção por conveniência da montadora. Esse é um problema dela (montadora) e não do gestor de frota. É o fabricante do caminhão ou ônibus que tem de oferecer a solução que se encaixe no



modelo de negócio do operador – e não o contrário. A montadora que faça sua lição de casa, elaborando programas de manutenção que interfiram o mínimo possível nas paradas não-programadas das frotas”, recomenda.

Fontolan cita o exemplo de uma frota de 12 mil caminhões em que cada veículo demande manutenção de 30 minutos. A empresa teria perdas em razão da imobilização dos veículos. “O frotista tem de estar em primeiro lugar. O fornecedor precisa aceitar o compromisso em oferecer a melhor solução para que a frota fique o menor tempo indisponível”, ressalta. A solução, diz, não pode ser imposta de cima para baixo, pois a manutenção pode ser otimizada com sistemas eletrônicos modernos.

Ele lembra que o administrador pode e deve instruir o motorista a fazer a melhor gestão do caminhão. Mas cada profissional tem seu modo de condução. “Temos as questões culturais de cada profissional, que pode ser influenciado por padrões de comportamento, como, por exemplo, a ansiedade do motorista durante uma viagem, causando desgastes da máquina e prejuízos operacionais.”

Segundo Fontolan, os sistemas de telemetria podem ajudar a padronizar a direção ao atribuir notas e métodos, além de criar indicadores de eficiência entre os profissionais de uma determinada frota. “O motorista precisa saber que o caminhão ou ônibus é uma máquina de resultados”, defende.

A gestão eletrônica de frota se utiliza de telemática com recursos também disponíveis na internet. A telemetria oferece mapa digital, localização, condição técnica, faz telediagnóstico, registro de viagens, avaliação do motorista, prognóstico de manutenção, mensagens e elabora relatórios para avaliação do profissional do volante. O resultado desta integração é a simplificação no uso de sistemas e ferramentas, visando a uma conectividade cada

“ Não é concebível que o seu caminhão pare a cada determinada rodagem para manutenção por conveniência da montadora. Esse é um problema dela (montadora), e não do gestor de frota ”

Ronaldo Augusto Fontolan,
consultor independente

vez maior. O ganho sempre vem na diminuição de custos e racionalização na redundância de informações e equipamentos.

Segundo Fontolan, os gestores de frotas têm de exigir a presença física de um especialista para fazer a correta leitura dos dados que vão gerar informação. A partir disso, a corporação economiza tempo e ganha maior velocidade no conhecimento. “Se você simplesmente contratar um sistema, ele apenas vai te dar dados. Se não souber o que fazer com eles, não vai haver benefícios para o seu negócio.”

“O que fazer com a massa de informações? O consultor tem de entender e falar com os gestores para orientar intervenções, resolver os gargalos e apontar soluções. Em geral, nas frotas brasileiras, os operadores e gestores utilizam muito pouco daquilo que o seu fornecedor se propôs a entregar”, diz.

Fontolan vai ainda mais longe: “O ambiente é bastante amador. Nossos gestores são os melhores do mundo porque não reclamam de nada, só reclamam quando o negócio está quebrando”, adverte. Para o especialista, raras são as empresas que diariamente exercem uma relação profissional e transparente com os seus fornecedores, pois exploram ao máximo seus pedidos de garantia. Segundo ele, o mais comum, no

entanto, é que frotistas não façam uma exploração total da garantia. “E quando fazem, atuam de forma extremamente simplista.”

Para ele, está na hora de acabar com contratos superficiais. “No momento em que você desembolsa dinheiro, tem direito de exigir o melhor. Por isso, quem exige, por exemplo, um sistema de operação e soluções integrado vai conseguir uma redução substancial de custos”, afirma.

Para ele, a aviação é o modal que melhor sabe explorar todos os benefícios que o fabricante lhe proporciona, responsabilizando o fornecedor pela operação integrada. “Ao se fazer isso, você transfere a responsabilidade para os seus fornecedores. Se um avião fica parado antes do programado, o fabricante fica responsável por cada centavo perdido.”

Para Fontolan, com a evolução do mercado, cada vez mais passageiros de ônibus vão começar a fazer exigências. Por isso, as empresas também terão de acompanhar o mercado e passar a exigir mais de seus colaboradores e fornecedores, já que o operador terá de cortar todas as ineficiências. Para ele, órgãos gestores também devem ter a responsabilidade exigida. A mesma questão também será colocada para os embarcadores.

Fontolan lembra que o frete é caro no Brasil em razão de estradas ruins, restrição à circulação nos grandes centros e pedágios, entre outros fatores. Para o especialista, a questão da infraestrutura viária pode chegar a inviabilizar muitos negócios daqui para frente. “Ou o governo da presidente Dilma Rousseff começa a acertar isso ou o custo logístico vai inviabilizar muitas empresas, que ainda atuam de forma amadora”, diz.

Para Fontolan, os gestores de frota terão de ter uma mudança cultural para exigir maior grau de comprometimento dos gestores públicos. Os fatores de risco são muito altos, quando deveriam ser zero.

Tecnologia a serviço da gestão de frotas

NG Informática e Autotrak oferecem às empresas de transporte de todos os segmentos soluções para controle e gerenciamento dos mais diversos aspectos que envolvem as operações

Com 19 anos de atuação no mercado brasileiro de tecnologias aplicadas ao monitoramento e rastreamento de frotas, a Autotrak é uma empresa especializada em desenvolvimento de equipamentos, de software e prestação de serviços de comunicação móvel de dados. A companhia tem cerca de 30 mil clientes que utilizam seus serviços e produtos, com mais de 200 mil equipamentos comercializados.

A Autotrak apresenta uma nova geração de sistemas de telemetria que também monitoram a jornada de trabalho dos motoristas. “As transportadoras se perguntam qual a vantagem financeira de implementar tais soluções tecnológicas. Em outras palavras, como ganhar dinheiro com a telemetria? Na verdade, a telemetria vai ajudar a empresa a gerir melhor seus custos. Com os novos sistemas, que monitoram também a atuação do motorista, o empresário poderá ter controle total das operações, detectando onde está havendo perda”, explica Elton Evangelista, gerente de portfólio da Autotrak.

Para uma gestão eficiente da frota e das operações, o transportador precisa levar em conta os custos do transporte, como gastos com combustíveis, pneus, manutenção e danos causados por acidentes. Excesso de velocidade, rotação excessiva do motor, marcha lenta excessiva, aceleração e freada brusca, uso



Novos sistemas monitoram até a jornada de trabalho e a atuação dos motoristas

da banguela, tempo excessivo de direção, dirigir na chamada ‘faixa verde’ – todos esses fatores influenciam diretamente a produtividade e os custos do transporte.

A jornada de trabalho dos motoristas deve seguir uma rotina pré-estabelecida, com as paradas previstas pela legislação. “O gestor se pergunta: como controlar tudo isso à distância? Com a tecnologia, assim é possível monitorar todos esses fatores e corrigir as possíveis falhas”, diz Evangelista. A Autotrak oferece tecnologia embarcada por meio de computadores de bordo e terminais de comunicação, em que o motorista se identifica e fornece informações sobre a jornada de trabalho. “O modo como o motorista dirige traz impactos concretos nos custos, já que o consumo

de combustível e a vida útil dos pneus, por exemplo, são variáveis que o próprio motorista controla diretamente. Até a correta troca de marchas é importante na hora de aumentar a produtividade da frota”, diz Evangelista.

O Autotrak Frotista é a uma opção para quem possui um ou mais veículos, possibilitando o controle da frota. Através do próprio site, o cliente pode acompanhar os veículos, trocar mensagens com o motorista, visualizar o histórico de posições, bloquear e desbloquear os carros, além de contar com uma central de fretes que está em contato direto com as transportadoras e embarcadores clientes da Autotrak, o que proporciona mais produtividade e opções de fretes. O convite de frete é enviado diretamente ao terminal do veículo do

cliente Autotrac Frotista.

A Autotrac ainda oferece outros produtos com possibilidade de acesso a informações em tempo real por rede celular, via satélite, GPS para a estação terrena, onde os dados são armazenados e analisados. Com o SuperVisor Web, o gestor tem acesso a gráficos e relatórios relativos a operação da frota e comportamento do motorista. “Munida dessas informações já consolidadas, a empresa pode premiar os melhores motoristas ou treinar melhor aqueles que apresentarem problemas. A empresa também tem acesso a um relatório com as manutenções previstas, o que reduz os gastos com manutenção corretiva e com acidentes. Temos muitos cases de sucesso, em que os clientes tornaram suas frotas mais produtivas e seguras. Um dos destaques é o de empresas que transportam cargas perigosas e necessitam de total controle das operações”, explica Evangelista.

Integração

Há duas décadas no mercado brasileiro, a NG Informática é parceira tecnológica da Totvs, uma das maiores empresas de softwares do mundo, para oferecer soluções para gestão de frotas e manutenção de ativos. Para Willian Lemos, consultor da NG Informática, é importante destacar a utilização da solução do sistema de gestão de frotas sob o aspecto analítico da manutenção da frota, utilizando a tecnologia para controle de abastecimento, de pneus, de riscos, gestão de documentos, sempre do ponto de vista comparativo, para medir o grau de produtividade. “A tecnologia não representa um custo, mas um investimento que trará mais produtividade para a empresa”, diz.

O MNT NG Manutenção de Ativos é um sistema de manutenção de máquinas, equipamentos, im-

plementos agrícolas e frotas que gerencia todo o processo de engenharia de manutenção, inclusive o gerenciamento de materiais, proporcionando um controle efetivo de todos os insumos, como itens de estoque, ferramentas e equipamentos, além de gerir a disponibilidade de mão de obra.

Já o MNT Frotas é uma solução completa para o gerenciamento e planejamento das frotas, que proporciona um controle de abastecimento, gestão de pneus, e gerenciamento e tratamento das ordens de serviço. O sistema atende a todas as ocorrências de manutenção de cada componente da frota, por meio de ordens de serviço preventivas e corretivas. O produto desenvolve ainda rotinas específicas para tratamento de multas, sinistros e controle da documentação.

De acordo com Lemos, é muito importante que o gestor tenha o controle de todas as variáveis que envolvem as operações e a administração da empresa. “É preciso avaliar as multas recebidas, analisar se elas devem ser pagas ou se cabe recurso. No caso dos sinistros de veículos, é importante ter conhecimento dos danos e de tudo que envolve cada ocorrência. O MNT NG realiza mais de 200 relatórios operacionais que são ferramentas importantes para uma gestão eficiente”, diz.

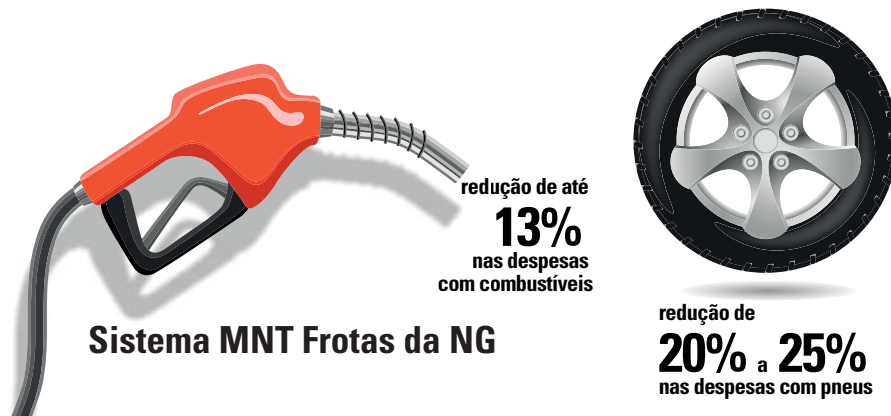
Economia

No caso dos pneus, a solução

tecnológica da NG, que possui integração com a Bandag, cria uma ficha técnica do produto, com dados sobre sua estrutura, movimentações, sulcos, rodízio, inspeção e análise, controle de vida útil e calibragem. Bandag é uma subsidiária completa da Bridgestone que produz materiais e equipamentos para recapagem, destinado à sua rede global, além de outros serviços como o sistema de gerenciamento de pneus para veículos de transporte.

No que se refere a abastecimento de combustíveis, o sistema tem o controle dos postos utilizados (rotas), do consumo, a digitalização das notas fiscais, a existência de convênios, a programação de abastecimento, e o registro das inconsistências, o que permite a correção de qualquer desvio do planejamento.

Uma das vantagens do sistema da NG é a integração com um sistema de compras, que controla os estoques e o abastecimento, e com o módulo TMS, que localiza as peças necessárias. O sistema pode ser integrado a todos os departamentos da empresa, como financeiro, contabilidade, administração. A implementação de sistemas de telemetria busca maior produtividade da frota e da empresa, em geral, com redução de custos. Segundo Lemos, a utilização do sistema NG traz uma redução de 20% a 25% dos gastos com pneus, e de 13%, das despesas com combustível.



Freios de caminhões e ônibus mais eficientes

Obrigatoriedade do ABS em reboques deixará estradas brasileiras mais seguras, acreditam especialistas

A partir do ano que vem, o Brasil deverá cuidar melhor da segurança dos grandes veículos comerciais produzidos aqui ou importados. Além da introdução gradual do freio ABS (Antilock Braking System), as autoridades começam a normatizar os componentes que agem nos freios e precisam de certificação para garantir a qualidade na produção, venda e estocagem.

Dois especialistas do mercado contratados por duas marcas reconhecidas e respeitadas, tanto no mercado doméstico quanto internacional, a Fras-le e a Master, ambas pertencentes ao grupo gaúcho Randon, falaram no 6º Fórum Nacional de Gestão de Frotas sobre a importância de se ter, no território nacional, componentes com tecnologia de última geração que garantam maior segurança nas estradas. Os componentes também melhoram a eficiência e durabilidade das frotas, reduzindo perdas humanas e materiais para as empresas operadoras do transporte de cargas e de passageiros.

Os materiais de atritos podem comprometer a segurança se não respeitarem um padrão de qualidade. Por isso, o Brasil está em processo final de homologação de uma norma que estabelecerá padrões de produção para uso tanto em veículos comerciais, quanto de passeio. A afirmação foi feita por Eduardo Gimenez,

engenheiro de aplicação da Fras-le, que participou do evento em São Paulo. Uma das maiores fabricantes mundiais, a Fras-le domina grande parte do mercado nacional de reposição e também o fornecimento às grandes montadoras instaladas no Brasil.

Criada em Caxias do Sul, a Fras-le detém expertise tanto no rodoviário quanto no segmento metroferroviário, além do setor de duas rodas. A empresa conta uma matriz em Caxias do Sul e unidades em São Leopoldo (RS), Alabama (Estados Unidos) e Píngou (China). Por sua importância na indústria mundial, foi chamada a participar diretamente na elaboração da norma que tenta organizar e regulamentar a produção de materiais de atrito. No ano passado, a empresa apresentou receita de R\$ 645 milhões.

Os materiais de atrito são peças que compõem sistemas de freios e embreagens. Entre esses componentes, estão lonas, sapatas e pastilhas, além de roda, servo, cilindro-mestre, reparos, fluídos e reservatórios. Eles servem tanto para veículos pesados quanto para leves. A temperatura em alguns desses componentes pode chegar a 800 graus. Por isso, a necessidade de se atestar a qualidade dos produtos. Sem o devido cuidado na produção, a vida dos proprietários de veículos pode ficar em risco.

Segundo pesquisa da Sociedade

dos Engenheiros da Mobilidade (SAE), foram encontrados perda de qualidade e ruptura do material de atrito em alguns produtos à venda pelo País. Materiais de atrito desbalanceados ocasionam perdas de potência na frenagem do veículo. Segundo a entidade, muitas empresas não possuem cuidados mínimos necessários para a fabricação de material de atrito, já que são necessários rigorosos controles em todas as etapas da produção.

As peças destinadas aos fabricantes de veículos e ao mercado de reposição são desenvolvidas para atender às rigorosas exigências no processo de homologação. A Europa utiliza a norma ECE R 90, modelo de excelência em segurança, que serve de embasamento para a normatização brasileira.

Desde 2003 o grupo formado pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e SAE trabalham para adaptar a norma europeia aos padrões brasileiros, que exigem mais robustez do material devido às condições da nossa infraestrutura. A norma de material de atrito abrange todas as aplicações para veículos pesados, leves e motocicletas.

Para entrar em vigor, a norma, que já foi publicada pelo Diário Oficial da União, depende ainda da elaboração dos Requisitos da Avaliação da Conformidade (RAC) e Regulamento Técnico

Qualidade (RTQ), que estão em processo final de elaboração juntamente com Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro).

Após a conclusão da última fase, as empresas terão 18 meses, a partir do RAC, para fabricação e importação do fabricante ou importador; 24 meses para fabricantes e importadores esgotarem seus estoques antigos e 36 meses para comércio varejista e atacadista comercializarem os estoques antigos.

De acordo com Gimenez, as ações de avaliação da conformidade propiciam processos de qualidade, fortalecimento do mercado interno, proteção do consumidor, competitividade, aumento nas exportações e fortalecimento da concorrência. “Para homologação, definimos o conceito de famílias de componentes. Seria inviável no Brasil fazer por tipo de componente, devido à complexidade de materiais e produtos”, disse. O objetivo é ter um selo de certificação das peças, que seriam auditadas por amostras em ensaios de laboratórios.

ABS

A partir do ano que vem, o freio ABS começará ser introduzido, gradativamente, na produção brasileira de roboques e semirreboques. Os importados também terão de apresentar o sistema. Um dos itens de segurança ativa mais importantes de um veículo moderno, o freio ABS é um componente eletrônico, que utiliza sensores e monitora a rotação de cada roda, evitando o travamento.

O ABS passa a ser obrigatório tanto no cavalo-mecânico quanto carreta, o que, segundo especialistas, reduzirá drasticamente a ocorrência de acidentes fatais nas estradas brasileiras. Estatísticas apontam que uma pessoa



Longa Neto, da Master (à esquerda) e Gimenez, da Fras-le (à direita); aumento no portfólio de produtos para ganho de eficiência e durabilidade

morre a cada 30 segundos no trânsito brasileiro devido a fatores como imprudência, condições inadequadas ou falhas no equipamento.

A tecnologia que vai introduzir o ABS em ônibus e caminhões é a mesma, diz Mauro Longa Neto, engenheiro da Master, empresa do Grupo Randon que produz e comercializa freios hidráulicos e pneumáticos para veículos rebocados pesados. A obrigatoriedade será para todas as faixas de peso e aplicação dos reboques. Um dos exemplos de veículos são carretas bitrem e o bitrenzão.

A partir de julho do ano que vem, outro item que passa a ser obrigatório é o ajustador de freio automático. Segundo Longa Neto, o equipamento é tão importante quanto o ABS, pois ele faz a regulação do sistema. Com isso, o velho ajustador manual vira peça de museu, eliminando o papel do mecânico com chave na mão. Só estará presente no mercado de reposição, pois por muito tempo,

haverá caminhões antigos em circulação.

Segundo Longa Neto, a Master está constantemente aumentando o seu portfólio de produtos de controle de freios. Além de válvulas, lançou no mercado este ano o freio a disco Elsa 225, aplicado em ônibus e caminhões extrapeçados. Também oferece a câmara de freio de alta performance na função de estacionamento e emergência.

Segundo o representante da Master, a marca alcançou a produção de 1,1 milhão de componentes de freios em 2011. Seus produtos equipam 53% da produção nacional. Na América do Sul, já são 8 milhões de unidades instaladas em veículos comerciais. Além disso, está entre os cinco maiores fabricantes do mundo. Segundo Longa Neto, os sistemas da Master podem ser adaptado em caminhões usados. Mas, devido ao custo do produto, ele acredita que o mercado não adotará essa prática.

O custo da falta de segurança no trânsito

Para o consultor J. Pedro Corrêa, as empresas deveriam preocupar-se não só com os investimentos necessários para a segurança da frota, mas também com o custo da falta de precauções

Amarilis Bertachini

A falta de atenção e de investimentos das empresas de transporte de cargas e passageiros para reduzir os acidentes de trânsito acaba causando prejuízos tanto à reputação quanto para a competitividade dessas companhias à medida que cresce a acidentalidade – ou à medida que não diminui a acidentalidade – e a imagem fica arranhada junto ao consumidor, ao governo, às instituições de crédito e até mesmo perante os próprios funcionários.

“Infelizmente a empresa nunca tem uma verba destinada só para isso, não tem segurança como uma prioridade. É fundamental eleger segurança como um valor e fazer disso uma plataforma de trabalho, seja um frotista de ônibus ou caminhão”, declarou J. Pedro Corrêa, consultor especializado em programas de segurança no trânsito, durante palestra feita no Fórum Nacional de Gestão de Frotas, organizado pela OTM Editora, em São Paulo.

Ele decidiu mudar a pergunta que durante anos fez para seus clientes, sobre quanto custam os acidentes de trânsito na frota da empresa, para quanto custa não investir em segurança. “Um dia eu estava com um empresário do interior de São Paulo e perguntei a ele: – ‘quanto custa a segurança para sua empresa?’ E ele disse: – ‘Olha, a seguran-

ça não custa nada, mas a falta de segurança me custa uma fortuna’. Achei que ele tocou em um ponto fundamental e isso representa uma ideia clara da importância de cuidar dos custos a partir de não fazer”, contou Corrêa.

Ele acredita que o País está vivenciando uma virada importante e que a segurança no trânsito, que até agora não foi prioridade, começa, paulatinamente, a ganhar importância. “Estamos falando de 42.844 mil mortos por ano no trânsito brasileiro, isto significa a morte de 21,5 pessoas por grupo de 100 mil habitantes. É um número inaceitável. São de 500 mil a 600 mil feridos graves, muitos deles não vão poder voltar ao trabalho produtivo pelo resto de suas vidas. Isso representa R\$ 30 bilhões de custos, no mínimo, o que

é uma fortuna, e boa parte dela sai das suas empresas e refere-se às pessoas que trabalham para as suas empresas e que são afetadas por esses acidentes”, disse ele aos executivos presentes ao evento.

De acordo com Corrêa, cada morte no trânsito representa 30 feridos graves, sequelados, que provavelmente nunca mais terão uma atividade produtiva decente. Também representa 300 feridos leves e três mil quase acidentes (conceito usado na aviação, quando o avião passa muito perto do outro no ar, por exemplo). Segundo o consultor, o transporte rodoviário de cargas fatura mais de R\$ 200 bilhões e emprega cinco milhões de pessoas, é um setor importante e forte, mas cuja imagem não corresponde à sua importância na economia brasileira. “A frota é velha, uma frota de 16 anos, os caminhões representam, hoje, 5% da frota nacional, mas correspondem a 33% dos acidentes de trânsito que acontecem no País, é um número extraordinariamente alto. São 8.500 mortes por ano, morrem 2.500 motoristas todos os anos em acidentes nas estradas, é um número que não podemos suportar”, declarou.

Em sua opinião, o País tem uma boa legislação e o código de trânsito não precisaria ser mudado se os cidadãos cumprissem as leis e se houvesse uma boa fiscalização para exigir que as regras fossem seguidas.



“É fundamental eleger segurança como um valor e fazer disso uma plataforma de trabalho”, diz o consultor J. Pedro Corrêa

Impactos no frete do transporte rodoviário de cargas em 2012

Alessandro Borrasci Ferreira*

O transporte rodoviário de cargas no Brasil, apesar de responder por aproximadamente 60% de toda a matriz de transporte brasileira, ainda enfrenta uma série de problemas estruturais que castigam o serviço logístico no país. Neste ano de 2012, além dos impactos que o frete do transporte rodoviário de cargas sofreu com a nova lei dos transportes, criada em julho, outros componentes influenciaram todo o sistema.

Parcela significativa das estradas nacionais apresenta um estado incipiente com relação à conservação e condições de rodagem, o que corresponde a algo em torno de 78% das vias em estado de conservação considerado ruim a péssimo. O roubo de cargas contabiliza mais de meio bilhão de reais em perdas anuais, sem contar com a elevada idade média da frota em circulação. Soma-se a estes fatos a alta carga tributária brasileira, que aumenta os custos de qualquer investimento em logística.

Dois aumentos no preço do diesel aconteceram a partir de junho, provocando um possível repasse em torno de 4% nas bombas da região Sudeste. Certamente as elevações em cascata podem influenciar nos preços dos fretes, bem como nas passagens de ônibus intermunicipais.

Segundo dados da NTC&Logística, Associação Nacional do Transportes de Cargas e Logística, nos últimos 12 meses, considerando um período entre setembro de 2011 e setembro de 2012, vários itens diretamente relacionados ao transporte rodoviário (carga de lotação) sofreram reajustes, como pneus (15,61%), recapagem (29,33%) e seguros (11,56%). Os salários dos empregados em empresas de transporte rodoviário de carga foram reajustados em maio deste ano em 8%, tendo como base os acordos coletivos da categoria em São Paulo e região. A alteração salarial pode gerar um impacto no índice nacional de custos do transporte de carga fracionada (3,21% em médias distâncias e 3,7% em distâncias muito curtas, de até 50 km). Nas cargas de lotação, o impacto é menor, sendo 1,42% nas médias distâncias e 1,32% nas muito curtas.

Por outro lado, o maior impacto nos fretes será causado pela aplicação da nova lei 12.619/10. De



forma resumida, podem-se entender algumas das novas disposições da lei. Para o motorista empregado, necessidade de repouso de 11 horas a cada 24 horas, uma hora de refeição, jornada de trabalho de 8 horas (podendo fazer até 2 horas extras) e repouso semanal de 35 horas. Nas viagens de longa distância (duração superior a 24 horas), devem-se cumprir de forma complementar um intervalo para descanso de 30 minutos a cada 4 horas de direção e repouso semanal de 36 horas para as viagens com duração de mais de uma semana.

Além de afetar os custos dos transportes devido à necessidade de readequação do quadro de motoristas para atender às novas exigências, as transportadoras deverão se deparar com a questão do tempo de espera, ou seja, as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista que estiver aguardando para carga ou descarga ou em fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias. Estas deverão ser computadas como horas extraordinárias, sendo indenizadas com base no salário normal acrescido de 30%, sem a incidência de encargos.

Evidentemente, a lei dos transportes traz aspectos positivos por trás das novas exigências. No entanto, a Lei 12.619 sofreu vetos importantes da presidente Dilma, principalmente em aspectos que serviriam como contrapartida por parte do governo para melhorar a infraestrutura que ainda precisa de muito mais atenção. O item que previa a obrigação do governo em construir postos de parada para os motoristas, oferecendo melhores condições em termos de segurança e conforto ao longo das rodovias para o cumprimento dos intervalos obrigatórios de descanso, não foi levado adiante. Resta saber quais benefícios serão proporcionados pelo poder público para contrabalancear os investimentos das transportadoras e a reprogramação por parte dos seus clientes, de forma a minimizar os impactos em todo o sistema logístico.

* Alessandro Borrasci Ferreira é especialista em gestão em Logística e professor da Trevisan Escola de Negócios

Regulamentação chega ao setor

O fim da carta-frete é um dos fatores que causam impacto direto no segmento de transporte rodoviário de cargas, que passa por um processo de profissionalização

Márcia Pinna Raspani

O cenário atual do setor de transporte rodoviário de cargas é de transição. O Brasil vive um período de mudanças, com o crescimento do agronegócio, o fortalecimento das empresas de logística, o crescimento do e-commerce, a adequação da frota ao padrão Euro 5, adesão obrigatória ao CT-e (Conhecimento de Transporte Eletrônico), pagamento eletrônico de fretes, a desoneração fiscal para transportadores autônomos, e a regulamentação da profissão de motorista, pela lei 12.619. Os constantes acidentes e roubos de cargas, que causam prejuízos de R\$ 9,7 bilhões por ano (acidentes) e R\$ 1 bilhão por ano (roubos), também afetam o setor. Assim como o estado das rodovias, já que apenas 20% delas estão em boas condições de pavimentação, e a idade média dos caminhões, que chega a 21 anos, entre os autônomos.

Com as mudanças na legislação ambiental, a chegada do Euro 5 ou Proconve P7, o setor de transporte rodoviário de cargas reduzirá os impactos das emissões de poluentes. “O transportador deixará de ser o ‘vilão’ que mais polui o meio ambiente. Os novos caminhões e combustíveis são mais caros, entretanto, rodam mais e são ambientalmente corretos. Isto é melhor para as transportadoras e para a sociedade, em geral”, afirma Eduardo Manuel dos Reis Lopes, coordenador do mercado

rodoviário da Ticket Serviços.

A Lei 12.619 também é considerada positiva por Lopes, já que irá regulamentar a profissão de motorista. “O setor está fazendo muito barulho por causa da lei, mas é importante trazer luz à profissão. Com a tecnologia que está sendo agregada aos caminhões, é necessário que o motorista profissional seja bem treinado”, diz. Apesar das medidas positivas, o setor enfrenta alguns desafios importantes como legislação e fiscalização inadequadas, desbalanceamento da matriz de transportes, restrição de circulação dos veículos de carga nas áreas urbanas, baixo preço dos fretes, deficiência em infraes-

trutura, insegurança nas rodovias, e falta de qualificação profissional.

Carta frete

Lopes destaca a importância da gestão adequada da frota – e dos motoristas – para melhorar as margens de lucro das transportadoras e aumentar sua produtividade. Para Lopes, a solução está na adoção de uma gestão completa da empresa, incluindo a gestão comportamental. “Existe um círculo vicioso no setor, causado por todos esses fatores. O governo está ajudando a quebrar esse círculo, com a regulamentação da profissão de motorista e com o fim da carta-frete. O pagamento eletrônico do frete dará mais segurança aos motoristas, às transportadoras e aos próprios postos de combustíveis, que corriam o risco de não receber pelo produto vendido, no caso das transportadoras ficarem insolventes”, diz.

Com a Resolução nº 3658/2011 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), fica proibido o uso da carta-frete para o pagamento dos caminhoneiros autônomos. Segundo a nova regra, agora o pagamento poderá ser feito por meio de crédito em conta de depósitos mantida em instituição bancária ou por outro meio de paga-

“O transportador deixará de ser o ‘vilão’ que mais polui o meio ambiente”, diz Eduardo Manuel dos Reis Lopes, coordenador do mercado rodoviário da Ticket Serviços





“O fim da carta-frete representa uma grande oportunidade para os bancos que poderão ajudar a tirar da informalidade seus potenciais clientes”, declara Luiz Fernando Flório, gerente de divisão da diretoria de cartões do Banco do Brasil

mento regulamentado pela 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.

Os caminhoneiros autônomos do Brasil eram obrigados a trabalhar da seguinte forma: ao retirar a carga, recebiam da empresa uma carta-frete, que lhes dava direito de abastecer o veículo, trocar peças e pneus, e pagar outras despesas de viagem. O valor do frete poderia também ser trocado por dinheiro. O problema maior para os motoristas é que na maioria das transações com a carta-frete era preciso pagar um ágio. Por exemplo, cada litro de diesel podia custar R\$ 0,15 ou R\$ 0,20 a mais, pois a transação era contabilizada como se fosse a prazo. O mesmo acontecia com outros itens. Além disso, o caminhoneiro não podia escolher o posto aonde ia abastecer de acordo com sua preferência, já que ficava limitado àqueles que tinham feito acordos prévios com a transportadora ou com o embarcador.

Produtos

Segundo Lopes, a Ticket Serviços está pronta para ajudar as transportadoras e os caminhoneiros no processo de regulamentação do setor. Ticket Frete é uma solução homologada pela ANTT para pagamento de frete, combustível, pedágios e demais despesas de viagem de caminhoneiros com a segurança de um cartão com chip, bandeira MasterCard. O Ticket Frete é aceito em todos os estabelecimentos credenciados da rede, o que corresponde a cerca de 1,8 milhão de estabelecimentos, e ainda possibilita a realização de saques em caixas eletrônicos.

O Ticket Frete funciona da seguinte maneira: o embarcador ou

transportador contrata o frete; o valor é lançado no cartão do caminhoneiro, com a indicação da composição do frete, em adiantamento, abastecimento, pedágio e quitação; existe a opção de pagamento do adiantamento com datas programadas para o crédito; o caminhoneiro realiza a viagem e paga as despesas com o cartão; com a entrega feita, é realizada a quitação do frete e o restante do pagamento do caminhoneiro. O produto oferece também informações em tempo real via Web, como extrato financeiro, relatório de movimentação e pesquisa de caminhoneiros.

A Ticket Serviços oferece ainda uma gama variada de produtos para gestão como o Ticket Car Track (frota com tacógrafo) e o Ticket Car Track On Line.

Banco do Brasil

Para Luiz Fernando Flório, gerente de divisão da diretoria de cartões do Banco do Brasil, o setor de transporte rodoviário brasileiro ainda é carente, com uma estrutura onerosa para gestão do pagamento do frete, há necessidade de formalização das relações, para eliminar o excesso de intermediários informais nas relações financeiras. “O fim da carta-frete representa uma grande oportunidade para os bancos que poderão ajudar a tirar da informalidade seus potenciais clientes, os caminhoneiros, e melhorar a condição de crédito desses trabalhadores”, diz.

O Banco do Brasil firmou parceria com a Pamcard para atuar no setor de transportes. O Cartão Ourocard Transportador é um meio de pagamento eletrônico direcionado à gestão do pagamento de frete, combustível e vale-pedágio, adequando as transportadoras às normas da ANTT. O produto, váli-

do no Brasil e no Mercosul, funciona como moedeiro eletrônico para o pagamento do vale pedágio obrigatório e como cartão pré-pago, para as parcelas de frete, combustível e outras despesas de viagem.

O funcionamento do produto é simples: a transportadora solicita a emissão do cartão e realiza a carga do mesmo. O cartão é vinculado ao CPF do caminhoneiro, que pode adquirir bens e serviços nos estabelecimentos credenciados, realizar saques e ainda solicitar um cartão adicional para a família. Os benefícios para a transportadora (pessoa jurídica) são: prazo de até dez dias sem juros para pagamento da carga, gestão completa das viagens contratadas, facilidade na gestão do frete com relatórios gerenciais, cadastro e acompanhamento da viagem via gerenciador financeiro Web ou via sistema Pamcard, modernização, flexibilização e otimização do fluxo financeiro.

O produto também beneficia o caminhoneiro já que permite a centralização de todos os recebimentos de vale-pedágio e frete em um único cartão, formaliza a sua situação financeira, abre a possibilidade de contratação de crédito no Banco do Brasil, oferece acesso ao programa Bolsa Frete e possibilita saques e transferências em toda a rede de terminais de atendimento do Banco do Brasil.

O gestor do futuro precisa inovar

Mundo digital impõe transformação veloz numa sociedade mais informada sobre seus direitos

O que um doutor em filosofia poderia ensinar a empresas ligadas ao “duro” setor de transportes? Aparentemente, a resposta poderia ser: “nada”. Mas se, como diz o professor Mario Sergio Cortella, titular da Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), “tudo está interligado”, a afirmação correta é: “todos podem sempre tirar ensinamentos.”

Pinçando passagens e figuras históricas, o catedrático, que também é comentarista de rádio e TV e exerceu o cargo de secretário municipal de Educação de São Paulo (governo de Luíza Erundina, em 1989), fez uma análise sobre como as empresas devem buscar a atualização para garantir a sobrevivência num mercado cada vez mais veloz e competitivo. “É preciso renovar e reinventar o que tem de ser feito”, explanou durante sua palestra no Fórum Nacional de Gestão de Frotas, organizado pela Editora OTM.

Segundo Cortella, novas tecnologias e processos impostos pela rapidez do mundo digital mudam rapidamente parâmetros e conceitos, deixando velho o que há pouco tempo era novidade. Só as mentalidades abertas a essas mudanças devem perseverar em um novo ambiente de negócios impessoal e bastante profissionalizado, onde as novas gerações vão ditar os padrões de comportamento.

Em razão disso, Cortella reforça o conceito segundo o qual não há lugar garantido para nenhuma pessoa ou empresa no futu-

ro. Para ele, métodos de um passado recente já não se aplicam mais no presente. Para reforçar sua afirmação, o professor cita o exemplo de um estudante universitário de 18 anos que hoje já não tem conexão com os tempos em que o piloto de Fórmula 1 Ayrton Senna exercia fascínio sobre o público brasileiro. “Senna morreu em 1994, ano em que esse estudante nasceu. Para muitos brasileiros, parece que foi ontem. Mas não, já se passaram quase 20 anos. A nova geração já nem mais assiste Fórmula 1, pois o esporte perdeu atratividade por falta de um campeão à altura de Senna”, disse.

“Você já imaginou se, nesse mundo em mudança, você continuar agindo como fazia 25 anos atrás?”, provocou Cortella. Para o professor, empresas e pessoas

devem “reorientar suas velas” para não ficarem desatualizadas. Na área da gestão de frotas, por exemplo, as empresas têm de mudar a maneira no treinamento dos motoristas. Além disso, já não é mais possível a sobrevivência sem dados fornecidos pela telemetria. Mudaram também as formas de relacionamento e interatividade das empresas de transporte com todo o quadro social.

Para o filósofo, o descanso do motorista deixou de ser uma preocupação apenas do frotista para ser assunto de interesse de toda a sociedade. Pela rapidez da informação, o público sabe da importância de se ter um motorista descansado após quatro horas ininterruptas na direção. “As pessoas sabem que um profissional cansado pode atentar contra a vida delas na estrada. Por isso, querem ver sua opinião respeitada pelas autoridades, legislador, empresário e motorista profissional”, disse.

Segundo o professor, a nova autoafirmação da sociedade decorre em razão da disseminação e da velocidade da informação na nova era do mundo virtual, onde a internet desempenha papel central. “Quando você imaginaria que as sessões do Supremo Tribunal de Justiça seriam transmitidas ao vivo? E que nessas sessões as mais altas figuras da república brasileira sentariam no banco dos réus e seriam acusadas de formação de



Mario Sergio Cortella, titular da Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP)

quadrilha? Então, vocês e eu não temos mais o direito de continuar fazendo as coisas do jeito que fazíamos duas décadas atrás.”

O filósofo lembra que o cientista Albert Einstein já dizia que a tolice é sempre fazer as coisas do mesmo jeito e continuar esperando resultados diferentes. De acordo com Cortella, a internet alterou de tal forma o mundo que atualmente já se pode conhecer lugares sem se sair de casa. É possível, lembra, conhecer um hotel em que vamos nos hospedar sem nunca ter estado fisicamente lá. “Mudou tudo, as competências e os relacionamentos. Há um novo mundo em que você tem de se requalificar buscando a sustentabilidade do negócio.”

De acordo com o ex-secretário de Educação, mudamos a maneira de pensar ou ficamos defasados. Mas, diz ele, não devemos confundir velocidade com pressa. “Confundir velocidade com pressa é um erro. Fazer velocemente é sinal de perícia, apressadamente é perigo, burrice”, afirma. Ele lembra que o relógio digital caiu em desuso porque o usuário tem de ler hora enquanto no de ponteiros se vê a hora – poupando tempo. “No mundo do fast food, lava rápido, comida pré-pronta, não se pode confundir velocidade com pressa, pois não são a mesma coisa”, diz. Para ele, a maturidade vem com paciência, persistência e resistência.

Cortella diz ainda que não há garantias contra a invulnerabilidade. “Aquiles, cujo calcanhar é usado como exemplo de ponto franco, achava que era invulnerável. A melhor maneira de ficar inseguro é achar que se está seguro. No mundo de mudança veloz, é preciso ter velocidade, ser audacioso e não aventureiro”, disse.

Para ele, Amir Klink é um

“Quando você imaginaria que as sessões do Supremo Tribunal de Justiça seriam transmitidas ao vivo? E que nessas sessões as mais altas figuras da república brasileira sentariam no banco dos réus e seriam acusadas de formação de quadrilha? Então, vocês e eu não temos mais o direito de continuar fazendo as coisas do jeito que fazíamos duas décadas atrás.”

exemplo de audácia, pois o navegador veleja para os lugares mais remotos do planeta sem correr riscos. “Klink é audacioso, não aventureiro.” Para o professor, pessoas que dizem não sentir medo são inconsequentes. “O caso do padre que fez o voo amarrado a balões de gás é exemplo de aventureiro, pois estava confiando em dados subjetivos e acabou morrendo de forma trágica. Foi uma verdadeira aventura, sem nenhum preparo profissional”, lembrou Cortella.

Para o professor, estes casos devem exemplificar, inclusive para o mundo corporativo, que não se pode confundir coragem com ausência de medo. “Não podemos ter medo de ficar ultrapassados, de perdermos as qualidades. Antes disso, temos de ter a vontade de buscar novos

conhecimentos. Num mundo em constante mudança, as práticas envelhecem, mas não a mentalidade aberta”, diz.

Ele afirma que nem mesmo no mundo do futebol há lugar marcado no futuro. Há 30 anos, um jogador percorria seis quilômetros durante uma partida. Atualmente, um atleta corre 13 quilômetros sem que as dimensões do campo e a duração do jogo tenham sido alteradas. Não é à toa, disse, que os grandes times escorregaram em razão de estratégias e táticas erradas.

Para o professor, a crise econômica que o mundo atualmente atravessa não decorre em virtude da falta de crédito, mas da ausência de credibilidade, já que o mercado adotou a ganância (vício) em vez da ambição (virtude).

Para Cortella, se existe uma coisa complicada para o ser humano é adotar hábitos de mudança. “Na vida é preciso ter raízes, mas não âncoras, pois as pessoas não podem ficar presas ao passado”, diz. Para o professor, idoso e velho não são a mesma coisa, já que um rapaz de 20 anos pode ter a mentalidade fechada como a de um velho e um idoso pode ter, aos 80 anos, a vontade de aprender como a de um garoto de 20 anos.

É em razão de todo esse contexto que o professor diz confiar nas empresas de gestão de frota que hoje operam no mercado. “Eu mesmo não dirijo nem tenho carteira de motorista. Eu prefiro viajar de ônibus, táxi ou avião, pois sei que vocês, gestores de frotas, fazem de tudo para deixar a minha vida muito melhor, com mais rapidez e melhor qualidade”, disse. “Eu sei que vocês gastam muito tempo pensando em fazer mais e melhor, para garantir a sustentabilidade, a lucratividade, e a rentabilidade.”

Serviço virtual amplia uso da TI na manutenção de frotas

Sofit cresce rapidamente ao oferecer software com preços mais acessíveis a pequenas e médias empresas

A Tecnologia da Informação (TI) é um dos caminhos mais promissores na gestão de frota, cuja área de manutenção impõe constantes desafios aos profissionais e empresas do setor. Softwares de última geração ajudam no trabalho de coleta, geração e interpretação de informações de forma cada vez mais veloz e segura. Com redução de tempo, mão de obra e material, os resultados deixam operações mais enxutas, confiáveis e lucrativas. Foi com base nesses princípios que a Sofit desenvolveu um sistema virtual para ampliar os conceitos da moderna manutenção de veículos.

A aposta se reflete no crescimento vertiginoso da empresa. Em menos de um ano e meio, a Sofit conquistou mais de 100 clientes. Neste período, passou a gerenciar cerca de 10 mil veículos e equipamentos em todas as regiões do País. A disponibilidade pela internet faz com que os serviços cheguem a clientes nos pontos mais distantes, quebrando a sistemática de empresas tradicionais do setor de gestão de frota de concentrarem seus esforços na conquista dos grandes frotistas das regiões mais desenvolvidas.

O diferencial de mercado da Sofit começa pelo custo do software, que varia de R\$ 2 a R\$ 10 – conforme a necessidade e o tamanho da frota – por mês. Ao contrário da regra comum no mercado, a empresa não cobra pelo uso, licença e implantação do produto. Também não faz venda

“Temos à disposição dados confiáveis para criar relatórios, apresentar resultados e organizar melhor os procedimentos dentro da empresa”, diz Giovanni Amaral, presidente da Sofit

física, preferindo concentrar esforços na apresentação online ou nas mídias especializadas. “Buscamos entender aquilo que cada cliente precisa para a manutenção mais segura e eficiente da frota, independente da quantidade de veículos”, disse Giovanni Amaral, presidente da Sofit.

Segundo Amaral, o foco está em clientes como a Creme Mel, indústria de sorvetes sediada em Goiânia (GO), que adquiriu o software Sofit4Transport para gerenciar a manutenção da frota própria composta por 170 caminhões que realizam a distribuição dos produtos nas regiões Centro-Oeste, Norte, Nordeste e Sudeste. O software auxilia a Creme Mel a reduzir custos com peças e consertos, evitando assim prejuízos com caminhões parados devido a quebras.

Ao também controlar gastos de combustível, gerencia a produtividade de cada veículo e organiza a distribuição de forma mais eficiente. “Outra vantagem é que temos à disposição dados confiáveis para criar

relatórios, apresentar resultados e organizar melhor os procedimentos dentro da empresa”, afirmou Bruno Alves, gerente de TI da Creme Mel.

Os clientes da Sofit repassam todas as informações sobre o uso da frota para uma planilha virtual. Ao fazer o cruzamento dos dados, o software da Sofit indica quais as melhores ações para a manutenção mais eficiente. O desgaste de pneus e peças, por exemplo, gera relatórios que vão dar subsídios à economia e maior durabilidade de componentes, evitando gastos desnecessários no futuro. Também é possível aferir quais veículos são mais eficientes em determinadas rotas e tipos de aplicação.

Com dados mais confiáveis, as trocas de óleo podem ser antecipadas ou retardadas, dependendo da necessidade e uso de cada veículo. Além disso, é possível uma racionalização com o gasto de combustíveis, que representa 50% do custo variável de um caminhão.

De acordo com o presidente da Sofit, estudos apontam que as empresas de transporte e logística podem economizar até 15% diante de resultados obtidos na manutenção correta de frota. Diante de competidores cada vez mais agressivos, a boa gestão pode fazer a diferença no crescimento ou sobrevivência de corporações. “Sem dúvida, é uma área da qual as companhias podem extrair ganhos reais”, disse.

Ionan Fernandes, diretor de marketing e canais da Sofit, disse que o crescimento da empresa está dentro do planejado. “Pretendemos aumentar em mais de 80% o número de novos clientes até o final do ano.



Os cuidados com o controle de custos

Com gestão eficiente da frota e metodologia adequada para calcular os preços, as transportadoras conseguem mais produtividade e maior margem de lucro

O preço do frete é determinado pelo mercado, portanto, cabe a cada transportadora diminuir seus custos para aumentar as margens de lucro. Esta tarefa não é tão simples, como explica Jorge Miguel dos Santos, presidente da Talentum Tecnologia e diretor executivo da Transfretur (Sindicato das Empresas por Fretamento e Turismo de São Paulo e Região). “Para obter lucro é necessário melhorar a produtividade, reduzir gastos e ainda oferecer qualidade ao cliente. É importante que a frota tenha o tamanho certo e seja otimizada”, diz.

Os custos de operação estão em alta devido a fatores como restrições de circulação (legislação ambiental) e falta de mobilidade urbana. “Em São Paulo, por exemplo, os problemas de mobilidade estão levando muitas empresas a irem embora. Para as transportadoras, a situação é bastante complicada. É preciso calcular com muito cuidado os custos para que a empresa possa oferecer preços atraentes para o mercado e, ao mesmo, tempo, tenha rentabilidade. Uma gestão eficiente da frota tem impacto direto na lucratividade da transportadora”, afirma Santos.

A frota diz muito sobre a situação econômica de uma empresa de transportes, acredita Santos. “O primeiro indício de que a empresa vai mal é que a frota vai ficando velha; o segundo é a redução da mes-

ma. Em um cenário tão competitivo como o atual, não se pode deixar de investir na manutenção e renovação, com risco de perder clientes. Por tudo isso, o cálculo do frete é complexo e depende da gestão das funções operacionais e administrativas das empresas”, explica.

Além dos gastos com a frota, as transportadoras têm outros custos que devem ser considerados. O preço do frete pode ser dividido da seguinte maneira: custo fixo, custo variável, despesas administrativas, impostos e taxas, e lucro. “Os três primeiros itens (custos fixos, variáveis e despesas administrativas) são determinados pela própria empresa, que pode reduzi-los com uma boa gestão. Desta forma, a margem de lucro se torna maior”, diz Santos.

Cálculos

Uma metodologia adequada de formação de preço é fundamental



Jorge Miguel dos Santos, presidente da Talentum Tecnologia e diretor executivo da Transfretur (Sindicato das Empresas por Fretamento e Turismo de São Paulo e Região)

para que a empresa tenha uma margem de lucro satisfatória. Outras recomendações do especialista: conhecer estratégias dos concorrentes; promover a integração entre a área comercial e a operacional da empresa; buscar informações precisas e imediatas do custo de cada operação; e acompanhar o resultado a cada momento e tomar medidas de correção.

Com o objetivo de ajudar o transportador na gestão de preços, a Talentum e a OTM Editora oferecem ao mercado o sistema Web-Custos, um portal exclusivo para custos e preços do transporte, que disponibiliza um banco de dados dos preços dos principais insumos do transporte por veículos, cálculo de salários e encargos sociais e uma área exclusiva e segura para o assinante personalizar planilhas e fretes.

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

Outra ferramenta que ajuda os transportadores na hora de melhorar a gestão e estabelecer os preços dos fretes, com margens de lucro adequadas é o curso “Como calcular preços de fretes rentáveis para o mercado”, ministrado pelo próprio Jorge Miguel dos Santos. A cada três meses, a OTM Editora abre novas turmas para gestores e empresários.

A gestão no transporte público

Alexandre Rocha Resende *

Habitantes das grandes cidades do País vivem um paradoxo. De um lado, convivem com o crescimento da economia, com os avanços tecnológicos, com o acesso constante e irrestrito à internet e com uma complexa gama de informações em uma fração de segundo. O mundo inteiro a um clique.

De outro lado, enfrentam as constantes dificuldades de deslocamento em suas cidades para as mais simples e diárias tarefas de trabalho, escola ou lazer. O mundo ganha em velocidade enquanto as cidades, congestionadas, param.

Este cenário atual coloca a mobilidade urbana em foco. O tema é uma das principais demandas da população, é pauta constante da mídia e de debates envolvendo múltiplos atores sociais, que cobram por ações imediatas dos poderes constituídos.

São desafios contínuos e cotidianos para os quais a sociedade, em geral, espera que órgãos gestores e operadores privados encontrem, em curto prazo, soluções compatíveis para este problema crônico de nossas cidades, que é o transporte urbano.

A superação destes desafios certamente exige das organizações do setor uma gestão empresarial capaz, moderna, atuante, para atender a estas demandas com eficiência e eficácia.

Para estimular e orientar as organizações de transporte e trânsito do País, para um modelo de gestão voltada para a excelência de seu desempenho, a Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP criou, em 1995, o “Prêmio ANTP de Qualidade” que é um programa de incentivo e educação para a melhoria da eficiência da gestão do trânsito e gerência dos transportes públicos.

Este programa tem como principal objetivo fornecer às organizações de transporte e trânsito um referencial atualizado, compatível com as realidades e recursos, e que possibilite a análise crítica e a melhoria dos sistemas de gestão e os consequentes resultados com base em critérios mundialmente



reconhecidos.

Os oito critérios que compõem a base da estrutura sistêmica de avaliação do programa são liderança, estratégias e planos, clientes, sociedade, informações e conhecimento, pessoas, processos e resultados. Constam da estrutura destes critérios 23 itens que são divididos e relacionados aos processos gerenciais e aos resultados organizacionais.

O conjunto de respostas aos itens relativos aos processos gerenciais deve demonstrar a aplicação integrada das práticas de gestão pela organização e comprovar o seu atendimento, segundo a metodologia do programa, visando ao seu aprendizado organizacional. A descrição das práticas de gestão deve, sempre que possível, ser reforçada com a apresentação de exemplos que demonstrem sua aplicação. É particularmente importante que sejam também apresentados exemplos de melhorias em implantação, ou já implantadas, nos últimos anos, como forma de evidenciar o aprendizado.

Os itens relativos aos resultados organizacionais solicitam a apresentação de dados que permitam fazer comparações apropriadas ao nível atual alcançado pela organização, assim como a avaliação da tendência da implantação da prática gerencial. Alguns itens solicitam que os resultados sejam apresentados de forma estratificada, para permitir uma análise mais detalhada.

Relevante ainda citar que os critérios do “Prêmio ANTP de Qualidade” estão fundamentados em uma série de valores e conceitos gerenciais que se traduzem em práticas encontradas em organizações de elevado desempenho e que formam a base de um modelo de gestão orientado para a obtenção de resultados cada vez melhores.

São eles liderança e constância de propósitos, visão sistêmica, orientação para o futuro, ação proativa e resposta rápida, melhoria contínua e aprendizagem, inovação, gestão centrada em clientes, ▶

A gestão no transporte público (continuação)

Alexandre Rocha Resende *

responsabilidade social, gestão baseada em informações, valorização de pessoas, gestão de processos, desenvolvimento de parcerias e integração do setor e finalizando foco nos resultados.

As organizações do setor de transportes podem participar do programa de duas formas distintas, não excludentes entre si. A adesão ao programa consiste no estabelecimento de um compromisso formal com a melhoria, acompanhado da realização de uma autoavaliação em relação aos critérios do prêmio e da elaboração de planos de ação. A segunda maneira é a candidatura ao prêmio que implica na elaboração, pela organização, de um relatório sobre seu sistema de gestão e resultados, que será submetido à avaliação de uma banca examinadora independente, especialmente constituída para esta finalidade.

Ao longo dos oito ciclos já realizados podemos, com certeza, afirmar que as empresas que se comprometem a participar do programa têm os seguintes tópicos, abaixo relacionados, como principais benefícios:

- Melhora do desempenho da organização de forma contínua e sustentada, em função da implantação do processo de gestão e de aprendizagem, que estarão internalizados na cultura organizacional, tornando-se parte do trabalho cotidiano dos colaboradores. Este processo de gestão compreende a realização da autoavaliação com base nos critérios, elaboração do plano de ação para as oportunidades de melhoria da autoavaliação e a elaboração do Relatório de Progresso;
- Recebimento de um Relatório de Realimentação, contendo os principais pontos fortes e oportunidades de melhoria da organização, realizado por profissionais isentos, após leitura minuciosa do relatório de candidatura e de visita técnica à empresa participante, constituindo-se em poderoso instrumento para elaboração de planos de melhoria;
- Maior amplitude e nitidez, por parte de todas as partes interessadas, a saber: clientes, acionistas, colaboradores, comunidade, poder público e proprietários quanto à visão sistêmica da organização;
- Elevação do nível de valorização dos trabalhos desenvolvidos pelos colaboradores em suas diversas áreas de atuação, através do melhor aproveitamento das habilidades e criatividade das pessoas para atingir as principais metas e objetivos da organização;
- Ampliação do conhecimento profissional e mo-

tivação dos colaboradores, visando à ter pessoas motivadas, envolvidas e alinhadas com os objetivos da organização e de seu principal papel neste conjunto, bem como de seu comprometimento com a melhoria do processo, objetivando a retenção de talentos na empresa;

- Apresentação das práticas de gestão da organização vencedora em diversos eventos, promovidos pela ANTP e pelos apoiadores institucionais, em várias cidades do País, elevando o nome da empresa;
- Compartilhamento dos métodos de gestão responsáveis com outras organizações brasileiras, através da troca contínua de experiências, de visitas técnicas, e, principalmente, de referenciais comparativos. A empresa torna-se referência de excelência através do relacionamento mutuamente benéfico de parceria no setor de transporte;
- Reconhecimento da comunidade de transporte e da sociedade em geral, como empresa vencedora do prêmio, detentora de boas práticas de gestão que são devidamente divulgadas pelos meios eletrônicos, impressos e em eventos da ANTP;
- Entendimento claro e detalhado dos processos internos que levam ao conhecimento do funcionamento da organização. Este entendimento permite a definição de responsabilidades, uso eficiente dos recursos disponíveis, a prevenção e solução de problemas, e a eliminação de tarefas redundantes;

Com este elenco de benefícios, já comprovados na prática, pelo registro histórico dos últimos oito ciclos, bianuais, reiteramos que adotar modelos de gestão orientados para a excelência do desempenho tem, como conseqüência, a melhoria na qualidade dos serviços de forma contínua e sustentada.

Encorajados pelo sucesso dos ciclos anteriores, onde pudemos constatar uma imensa gama de trabalhos e projetos de excelência, este texto pretende, principalmente, convidar os líderes das organizações do setor de transportes urbanos a conhecer com mais detalhes o programa e realmente comprovar tais benefícios em suas empresas.

Visa à, literalmente, convidar as empresas a compartilhar com outras organizações brasileiras, os métodos de gestão responsáveis por seu sucesso e a participar deste movimento de melhoria do setor de transporte público e trânsito no País, liderado pelo “Prêmio ANTP de Qualidade”.

*Gerente de capacitação e mobilização do Prêmio ANTP de Qualidade

SOLUÇÕES SOB MEDIDA SASCAR. DIFERENCIE-SE COM MAIS RAPIDEZ E SEGURANÇA NAS ENTREGAS DE GÁS.

“APÓS INICIARMOS A PARCERIA COM A SASCAR, NOSSA PRODUTIVIDADE AUMENTOU EM 16% E FOI REGISTRADO UM AUMENTO DE 15% NAS VENDAS DE GÁS. OBTEMOS MAIS CONTROLE E REALIZAMOS ENTREGAS COM MAIOR RAPIDEZ E EFICIÊNCIA.”
FRANCISCO CORREIA, PROPRIETÁRIO DA ZONA NORTE GÁS - Natal/RN



Com a tecnologia de monitoramento Sascar, a sua **revendedora de gás** conta com o **auxílio na gestão** de pedidos em tempo real, facilitando a **tomada de decisões** e a **análise de desempenho** e de mercado. Com a Solução Sob Medida Sascar Gás, sua empresa terá maior integração com as distribuidoras, gerando um atendimento ágil, personalizado e eficiente. Além disso, proporciona um pacote de benefícios e vantagens, gerando maior rentabilidade no seu negócio e satisfação para os clientes.

☎ 4002 6004 (GRANDES CENTROS)
☎ 0800 648 6004 (DEMAIS LOCALIDADES)
☎ 0300 789 6004 (TELEVENDAS)

🌐 SASCAR.COM.BR
📘 FACEBOOK.COM/SASCAROFICIAL
🐦 TWITTER.COM/SASCAROFICIAL





CENTRO DE ATENÇÃO AO CLIENTE
0800 702 3443

NOVO IVECO
STRALIS

Robustez, economia e a garantia de quem realmente confia nos seus produtos.

Stralis. A garantia que você sempre quis.



Faça revisões em seu veículo regularmente.



Leo Burnett/Tailor Made

Imagens meramente ilustrativas.

Nova Geração
ECOLINE
 Maior resistência • Menor custo operacional



- Motores até 7,5% mais econômicos
- Custo de manutenção até 5% menor
- 5 opções de potência:
 330cv, 360cv, 400cv, 440cv e 480cv

FAÇA UM
TECH DRIVE
 TECNOLOGIA AO MÁXIMO

IVECO
FROTA FÁCIL

Frota Fácil:
 telemetria aberta
 e completa para
 a gestão de frotas.

STRALIS É IVECO.

IVECO
 WWW.IVECO.COM.BR

Veículos vendidos sem implementos. Algumas versões, itens opcionais e cores estão sujeitos à disponibilidade de estoque, podendo variar seu prazo de entrega. *Garantia de 4 anos válida para os modelos Iveco Stralis com pedidos realizados nas concessionárias Iveco a partir do dia 1º de maio de 2011. Tal garantia contempla o 1º ano de cobertura total e demais anos (2º, 3º e 4º) de cobertura de peças do trem de força (motor, transmissão e eixo traseiro), expirando em 48 meses a partir da emissão do certificado de garantia ou no momento em que o veículo completar 500.000 quilômetros. As indicações de coberturas e exclusões dessa condição de garantia estão expressas no livro de garantia que acompanha o veículo. Para mais informações, consulte a Rede de Concessionárias Iveco ou o Centro de Atenção ao Cliente Iveco – 0800 702 3443.