

Choque de eficiência no transporte rodoviário brasileiro

ESTRATÉGIA

**Controle das
informações
é a grande vantagem
competitiva**

CAPACITAÇÃO

**Motoristas
são decisivos
para o resultado
do negócio**

COMBUSTÍVEIS

**Gerenciamento
terceirizado
garante a
redução de custos**

CONCORRÊNCIA

**Novos
prestadores
de serviços
disputam frotistas**

GESTÃO AMBIENTAL

**Esforço
concentrado
para tornar o
transporte mais limpo**



VSET. CAMPEÃ NA CATEGORIA PESO PESADO.

A banda VSET da Vipal é uma parceira de peso para encarar cargas igualmente pesadas. Com excelente tração até nas condições mais severas de uso, apresenta resistência a cortes e penetração de objetos pontiagudos como tocos de madeira e pedras. Assim, sua frota não perde a força necessária para percorrer as rotas mais agressivas. VSET da Vipal é força e resistência para você rodar tranquilo.

Vipal. Sempre à frente em reforma de pneus.

ZB011

www.vipal.com.br



VSET



Eixo de tração.



Misto e fora-de-estrada.



Reformar pneus preserva a natureza. Esse é o negócio da Vipal.



VIPAL[®]

RENOVANDO A QUALIDADE DO SEU PNEU

Mais inteligência nos transportes

O Anuário de Gestão de Frotas 2008 da revista Transporte Moderno chega ao público em um importante momento para o setor de transporte rodoviário brasileiro. O setor passa por uma grande transformação baseada na qualidade do gerenciamento e na eficiência operacional. A fase heróica, de uso de veículos de baixa tecnologia, improvisado e administração precária, está chegando ao fim e o profissionalismo começa a se alastrar por todo o sistema. O que importa agora é a sustentabilidade do negócio; é transportar bem e melhorar sempre. É o controle da informação e a racionalidade da gestão que passam a fazer a diferença competitiva.

Os próximos tempos serão de expansão da prestação de serviços para o setor de transporte rodoviário. Mas não serão tempos fáceis. Aumenta a escala porque a economia brasileira se desenvolve rapidamente, mas as margens de lucro das transportadoras estão muito apertadas e a operação, cada vez mais complexa. Também aumentou a competição. Se perderem o controle por qualquer momento de suas despesas e processos, os grandes frotistas e mesmo os pequenos podem recuar rapidamente do lucro para o prejuízo. Se quiserem ficar no azul, as empresas do setor precisam reduzir custos com a máxima segurança operacional e com alto desempenho e utilizar mais intensivamente recursos de tecnologia da informação (TI) e avaliar as vantagens e desvantagens dos serviços terceirizados.

Como indicaram as discussões do I Seminário de Gestão de Frotas, realizado em setembro, em São Paulo, no qual se baseia este anuário, há necessidade de uma evolução da gestão das empresas de transporte e nas pe-

quenas e grandes frotas, tanto do setor privado como do público. Há também uma forte tendência de terceirização dos serviços, embora o salto mais importante que está sendo dado no setor de transporte seja o da consciência dos custos. Não existe nenhuma obrigação de terceirizar os serviços de gestão de frota, mas a grande maioria das empresas vai optar cada vez mais por esse caminho em algum momento de sua operação. A decisão deve ser tomada em função da necessidade do negócio e da comparação dos custos e dos resultados. Pressionado pela demanda, o transportador precisa ser mais eficiente se quiser colher os frutos da prosperidade do País.

O mercado apresenta hoje uma grande oferta de serviços especializados de transporte que visam tornar o gerenciamento dos custos variáveis (combustíveis, pneus, manutenção e autopeças) e fixos (mão-de-obra, taxas, etc) mais eficiente. Participam deste negócio montadoras, concessionárias, fabricantes de implementos, de pneus, que incorporam os serviços para frotistas nos seus esforços de pós-venda; e empresas de serviços financeiros, fabricantes de softwares, empresas de telecomunicações, telemetria e de rastreamento, participantes de uma nova frente de negócios relacionada com a tecnologia da informação (TI). Uma rede de prestadores de serviços independentes, como oficinas e postos de combustíveis, também faz parte desse ecossistema de embarcadores, transportadores e frotistas.

A nuvem de serviços se amplia rapidamente no setor e o apelo de todos os fornecedores é o mesmo: melhoria da gestão e do controle de custos nas suas áreas de especialidade, aumento da disponibilidade da frota e maior eficiência operacional. Da mesma forma que existe um conhecido gargalo de infra-estrutura no Brasil, que limita a eficiência do transporte, existe também um gargalo de gestão, que cada empresa, apoiada no conhecimento do seu próprio negócio e em trabalho consultivo, vai conseguir resolver. O que se quer, afinal, é um transporte mais inteligente e lucrativo, capaz de contribuir para essa grande expansão da economia brasileira que se avizinha.

Ano 4 - Nº 4 - Dezembro de 2007 - R\$ 40,00

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

SEMINÁRIOS E CURSOS

Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Vicente Vilardaga

Colaboradores

Ariverson Feltrin
Cristina Rios
Edson Álvares da Costa

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

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

Tiragem

8.000 exemplares

Impressão

Vox Editora

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

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



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300
7º andar, cj. 705, Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

Atendimento ao assinante:

0800 702 8104
otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



-
- 6** **Evolução do transporte rodoviário**
Aumento da eficiência das frotas brasileiras depende de investimentos em infra-estrutura, mas também da melhoria da gestão
-
- 12** **Tecnologia da informação**
Controle das informações passa a ser a grande vantagem competitiva dos transportadores e frotistas
-
- 20** **O Big Brother da boléia**
Motoristas entram na era da "condução sustentável" e ganham novas funções como prestadores de serviços
-
- 24** **Gerenciamento de combustíveis**
Soluções terceirizadas melhoram o controle das despesas com abastecimento e garantem importantes reduções de custos
-
- 32** **Planos de manutenção**
Montadoras ampliam oferta de pacotes de serviços customizados e tentam atrair mais clientes para seus contratos de fábrica
-
- 42** **Fabricantes de implementos**
Randon lança contrato de serviços de manutenção e reforça interesse estratégico no pós-venda
-
- 44** **Gestão de pneus**
Fabricantes e reformadores de pneus entram na era da consultoria e ensinam as grandes frotas a gastar menos
-
- 48** **Serviços públicos**
Desempenho e disponibilidade da frota atestam qualidade operacional das empresas de utilities e da administração pública
-
- 54** **Frotas leves**
Vendas para locadoras de veículos, órgãos do governo e empresas com frotas próprias já representam 25% dos negócios das grandes montadoras
-
- 58** **Setor sucroalcooleiro**
Gerenciamento da frota e programas de treinamento garantem redução de custos e recuperação de margens para empresas do setor
-
- 60** **Gestão ambiental**
A Confederação Nacional de Transportes (CNT) acaba de lançar um programa para tomar as frotas brasileiras mais limpas
-

IVECO

COM VOCÊ, TRANSPORTANDO O NOVO BRASIL.

Iveco. Ferrari. Juntos na mesma paixão.

A Iveco, como a Ferrari, segue uma filosofia e um objetivo muito claros: ser o melhor do mundo. Com uma força mundial que já conquistou a Europa e está presente em mais de 100 países, fornecemos uma completa linha de veículos comerciais para o apoio da Scuderia Ferrari. O resultado é uma parceria dedicada à pesquisa contínua, ao mais alto padrão de qualidade e a uma superioridade técnica inquestionável.

Os campeões andam sempre em boa companhia.



Dimitris Patsikas

Official
Supplier



Scuderia
Ferrari

IVECO: PRODUZIDO NO BRASIL,
COM MUITO ORGULHO.

www.juntosnamesmapaixao.com.br

Choque de gestão no transporte rodoviário

Uma nuvem de inteligência paira sobre as garagens nacionais. Operadores logísticos, transportadores e embarcadores descobriram que o bom gerenciamento é o caminho de eficiência das frotas de veículos de carga e passageiros

Vicente Vilarlaga, de São Paulo

Uma das maiores frotas de caminhões e ônibus do mundo passa, neste momento, por um choque de gestão. Uma nuvem de inteligência paira sobre as garagens nacionais. Operadores logísticos, transportadores e embarcadores perceberam que a baixa qualidade das rodovias

é só uma das causas da baixa eficiência do transporte rodoviário brasileiro. O outro problema, que pode ser resolvido com mais rapidez, é a falta de uma gestão integrada da frota de veículos, apoiada por equipamentos de telecomunicações, recursos de tecnologia da infor-

mação (TI) e relatórios gerenciais consistentes. Muito ainda se pode avançar em termos de redução de custo e melhoria da segurança no sistema de transporte no Brasil.

Se o setor enfrenta hoje um gargalo de infra-estrutura, que chega, inclusive, a perturbar a onda de



crescimento do País, uma forma de driblar as dificuldades, pelo menos em parte, é evoluindo na gestão. São dois espaços de oportunidade, que unem capacidade operacional e conhecimento. Por conta de uma idade média elevada, a frota brasileira peca pela baixa disponibi-

dade e pelo alto custo de operação. Falta manutenção preventiva, por exemplo. E, frequentemente, falta controle adequado sobre o uso dos pneus, o consumo de combustíveis e sobre o estoque de peças de reposição. De centavo em centavo o dinheiro vai pelo ralo, minando a competitividade de transportadoras e de operadores de grandes frotas e elevando irracionalmente as despesas de transportes de empresas de utilities e prestadores de serviços públicos.

Os custos de manutenção são diretamente afetados pelas condições de uso dos veículos, que, no caso brasileiro, sofrem desgaste excessivo por causa da precária infraestrutura rodoviária. Ao longo de sua vida útil, os caminhões se desgastam mais, quebram mais, se envolvem em mais acidentes e passam mais tempo nas garagens por causa dos problemas nas estradas. Cada vez que um veículo de carga ou de passageiros fica fora de circulação, ele diminui a disponibilidade da frota. E a capacidade de transporte varia em função dessa disponibilidade. Atualmente, 63% do transporte no Brasil é feito pelo modal rodoviário.

“Nós só teremos custos de transportes mais competitivos no Brasil se nos aprimorarmos em gestão de frota”, afirma o consultor Piero di Sora, da Fleetcom Serviços e Tecnologia. “É necessário adotar técnicas gerenciais que gerem resultados e procurar o equilíbrio econômico-financeiro do negócio”.

A frota brasileira de caminhões gira em torno de 1,6 milhão de veículos, conforme estimativa da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), com idade média de 15 anos. É uma idade média avançada, em comparação com a de mercados mais desenvolvidos, e se trata de uma frota especialmente desgastada por causa das más condições de operação. “No Brasil, um veículo com oito anos tem custo operacional

muito maior do que um caminhão da mesma idade nos Estados Unidos ou na Europa, por exemplo”, afirma Di Sora. Por conta disso, só resta tomar plena consciência dos custos fixos e variáveis e investir em gestão e capacitação para reduzir os riscos operacionais. “A ordem do dia nas transportadoras e em todos os operadores de grandes frotas é conhecer os custos”.

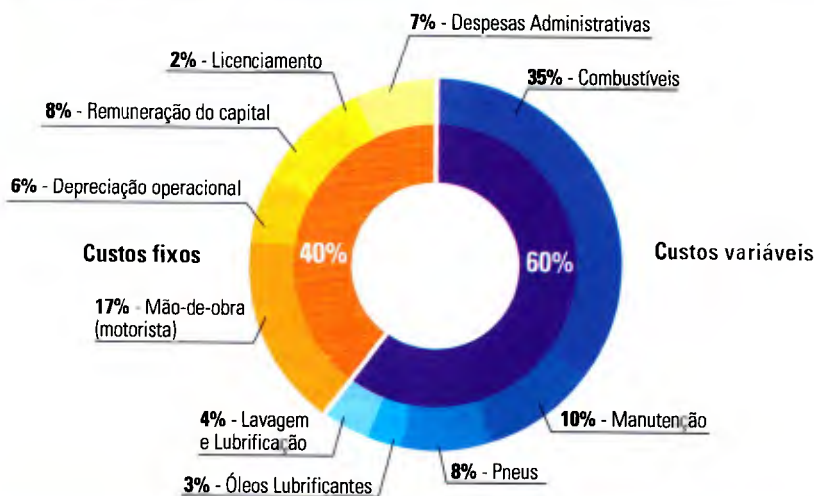
Levantamento da Fleetcom indica que cerca de 60% da frota nacional de veículos de transporte rodoviário e urbano já seja administrada de uma forma profissional, com os veículos sendo controlados por sistemas avançados de gestão e tratados criticamente como um centro de custo. No caso das frotas de órgãos públicos e de empresas de utilities, este percentual gira em torno de 40%. A gestão eficiente tende a se alastrar rápido no setor de transporte. E não há muitas outras saídas para a prosperidade do negócio além de apostar no caminho do conhecimento. As transportadoras necessitam evoluir em gestão e em TI para reduzir custos e elevar suas margens de lucro, cada vez mais apertadas.

O valor do frete médio no mercado nacional tem se mantido estável nos últimos cinco anos. E os empresários precisam elevar as margens por caminhão, mesmo que residualmente, para se beneficiar do inevitável ganho de escala nos transportes. Um veículo pesado tem que rodar mais de 10 ou 15 mil quilômetros por mês para se tornar uma unidade de custo lucrativa. E o custo do quilômetro rodado por veículo deve ser monitorado com atenção. “A TI passou a ser o diferencial competitivo da gestão de frota”, afirma Fernando Furetti, diretor da Mega Sistemas.

Nos últimos anos, uma rede de prestadores de serviços que apóiam a gestão de frota se desenvolveu no Brasil por iniciativa das montadoras, mas também de for-

CUSTOS DE OPERAÇÃO DO VEÍCULO*

Fonte: Fleetcom



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

necedores de implementos, pneus, peças, combustíveis e de empresas de tecnologia da informação e de telecomunicações.

A tecnologia de controle evoluiu rapidamente, assim como a percepção de que há uma camada de negócios de prestação de serviços ainda pouco explorada no mundo dos transportes. Cresceu a oferta de consultoria e a sedução da terceirização, um modelo cada vez mais utilizado que favorece a transparência dos custos e que pode contribuir para a redução de perdas e desvios operacionais. “A tendência geral é de terceirização dos serviços que só representam custos operacionais e não agregam valor”, afirma o engenheiro Elmer John Hartman, analista da Scania.

Também evoluiu a capacitação profissional. Formam-se mais gerentes de transportes e melhora a formação dos motoristas. Isso porque a parte mais importante da gestão de uma frota é o padrão de trabalho do operador do equipamento. A maneira de operar vai determinar a velocidade do desgaste do veículo. “Um dos maiores problemas na gestão de uma frota é a comunicação dentro da equipe”, afirma Piero Di Sora. “Além de contar com bons profissionais,

uma frota deve adotar técnicas gerenciais que produzam resultados e o comprometimento da equipe, neste caso, é fundamental”.

A gestão de uma frota pode ser feita pelo próprio transportador, de maneira totalmente terceirizada (pela montadora, concessionárias ou prestadores de serviço especializado) ou de maneira híbrida. A escolha do melhor caminho depende, de qualquer forma, da organização operacional e de uma tomada de consciência dos custos. “A empresa de transporte deve operar com qualidade, presteza e confiabilidade e precisa também buscar sempre seu equilíbrio econômico-financeiro”, afirma Di Sora.

Dos custos totais de um caminhão pesado de transporte de carga, cerca de 60%, na média, são variáveis; e 40%, fixos. De acordo com levantamento da Fleetcom, o principal item de custo variável é o combustível, com cerca de 35% de participação nos custos totais. Na seqüência, considerando que o veículo seja gerenciado de maneira eficiente, aparece a manutenção, com 10%; os pneus, com 8%; os lubrificantes, com 3%; e as lavagens e a lubrificação, com 4%. No caso dos custos fixos, a remuneração e os custos trabalhistas dos motoristas se sobressaem com cerca de 17% de participação e em seguida deve ser considerada a depreciação operacional (6%), a remuneração do capital (8%), o licenciamento (2%) e as despesas administrativas (7%).

Algumas empresas tratam, por exemplo, de terceirizar a gestão do abastecimento de combustíveis, mas mantêm o controle interno sobre a manutenção e tratam de integrar as informações sobre o desempenho da frota em uma gerência de transportes apoiada por softwares especializados.

De qualquer maneira, a tendência dominante no transporte de carga é de entregar para terceiros os serviços de apoio à operação, como manutenção, estoque de autopeças, troca de óleos lubrificantes, pneus e abastecimento de combustíveis, itens que representam os custos variáveis de uma frota. Já existe experiência suficiente no mercado para mostrar que os custos de manutenção e, em particular, os de combustíveis podem diminuir rapidamente depois de adotados sistemas de controle eletrônicos por causa da contenção das perdas financeiras e físicas.

“Historicamente, verifica-se uma redução de custo de 20% a 30%, só por conta de um maior controle do abastecimento”, afirma Marcelo Nogueira, gerente de negócios especiais da Ticket Car.

No transporte de carga, uma tendência dominante é de tirar bombas de combustíveis e oficinas de dentro da garagem. Atualmente, menos de 10% das transportadoras mantêm postos internos, segundo estimativas da Fleetcom. O abastecimento e o controle do consumo de diesel são feitos externamente e gerenciados eletronicamente, por meio de cartões ou de recursos de telemetria, e quase sempre terceirizados. Prestadores de serviços como CTF, Good Card e Ticket Car, que administram cartões e meios

JWT

Shell Formula Diesel.
Até 3% de economia,
100% de satisfação.



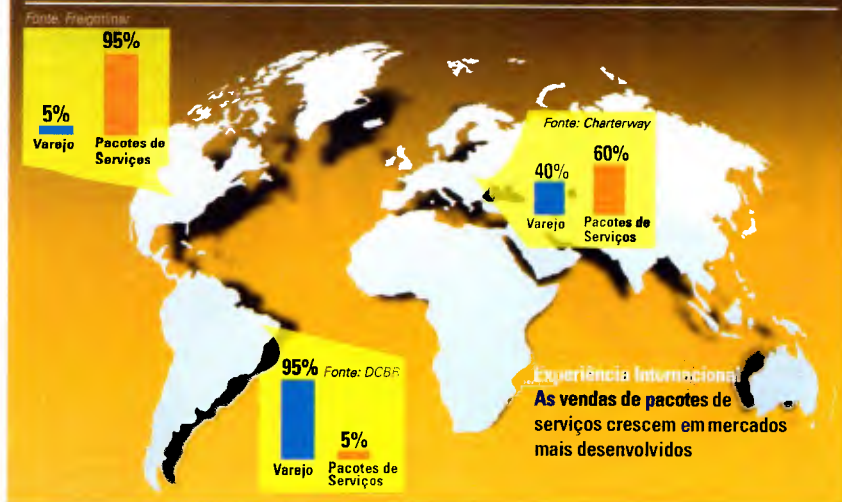
No primeiro abastecimento com **Shell Formula Diesel** você já sente a diferença. Shell Formula Diesel não faz espuma e seus exclusivos agentes dispersantes e anticorrosivos mantêm o sistema de injeção de combustível limpo, permitindo uma queima mais rápida e mais eficiente. Com isso você consegue reduzir o consumo da sua frota em até 3%. E ainda obtém uma maior durabilidade das peças, o que significa menos gastos com manutenção. Escolha o melhor para a sua frota. Entre em contato com a nossa central de vendas e descubra como obter todas estas vantagens para a sua empresa.

www.shell.com.br/transporte • fale@shell.com • 0800 728 1616



PLANOS DE MANUTENÇÃO

RELAÇÃO ENTRE VENDAS DE CAMINHÕES NOVOS E DE PACOTES DE SERVIÇOS (POR REGIÃO)



eletrônicos de controle, já popularizaram suas soluções tecnológicas entre os grandes transportadores do País e agora tratam de crescer entre os pequenos frotistas e os autônomos. Os distribuidores de combustíveis, como Shell, Ipiranga e Petrobrás, oferecem soluções de meios de pagamento eletrônico e de gestão de combustíveis.

No caso do transporte de passageiros, por causa de certas especificidades do mercado, esse processo de terceirização também é verificado, mas a mudança ocorre em ritmo mais lento, principalmente no caso da manutenção. Cerca de 70% das empresas de transporte urbano e rodoviário de passageiros ainda operam oficinas internas e perto de 30% ainda têm bombas de combustível próprias. No caso das empresas de utilities e de órgãos públicos, as bombas próprias foram abandonadas e a manutenção está terceirizada em cerca de 90% das frotas, segundo a Fleetcom.

A barreira para terceirização de manutenção das empresas de ônibus é a falta de assistência técnica especializada dos fabricantes de carroceria. Não há oficinas com especialidade na manutenção da carroceria e as transportadoras são obrigadas a resolver o problema in-

ternamente. A frota brasileira tem cerca de 400 mil ônibus urbanos e rodoviários, segundo estimativa da Anfavea, com idade média entre 8 e 10 anos, consideravelmente menor que a de caminhões.

Devido à maior oferta de serviços qualificados, os transportadores de carga têm maiores possibilidades de terceirizar a manutenção. Não por acaso, entre 40% e 60% da frota de veículos rodoviários de carga já têm a manutenção terceirizada e cada vez mais transportadores seguem esse caminho, com importantes redução de custos. Nos últimos anos, os contratos de manutenção, que são oferecidos pelas concessionárias há décadas, foram incorporados estrategicamente pelas montadoras como serviços de pós-venda e passaram a acompanhar negócios com uma parte dos caminhões novos que varia entre 5% e 10%, dependendo da montadora. A tendência, porém, é de esses percentuais aumentarem bastante nos próximos cinco anos. Algumas montadoras projetam que o volume de contratos triplicará. "O mercado está se profissionalizando e há um ambiente favorável aos negócios com contratos de manutenção", afirma José Mauro Mar-

tins, supervisor de pós-venda da Mercedes Benz.

Uma outra frente de gestão na qual se avança é a do rastreamento e do monitoramento remoto da frota. O fluxo de informações de qualidade, obtidas no tempo certo, aumenta no sistema de transporte e os veículos são acompanhados nas estradas em tempo real. Estimativas do mercado dão conta que entre 50% e 60% da frota de caminhões e ônibus é rastreada e entre 10% e 20% contam com recursos de telemetria. A Volkswagen começa a entregar alguns modelos de caminhões com equipamentos de telemetria, dentro de seu programa Volksnet. E a Mercedes-Benz também prepara o lançamento de modelos com os mesmos recursos, que permitem um controle à distância de todas as ações do condutor. As estimativas da indústria indicam que em um período de até 5 anos todos os veículos novos deverão sair de fábrica com equipamentos de telemetria.

Neste ano, serão vendidos cerca de 100 mil caminhões novos no mercado brasileiro e outros 40 mil ônibus. É um número que situa o País entre os cinco maiores mercados do mundo para veículos de transporte rodoviário de carga e passageiros. Esses veículos que se agregam agora à frota circulante nacional já chegam ao mercado com novas tecnologias, maior eficiência ambiental e integrados em uma rede de serviços terceirizados, que garante a gestão da manutenção, combustíveis e pneus. São equipamentos de última geração que renovam a frota nacional e melhoram a sua eficiência. Nos próximos anos, se espera que a vida média da frota circulante caia e que a infra-estrutura melhore significativamente. Outra expectativa é que o gerenciamento da frota atinja níveis de excelência. A evolução do transporte rodoviário brasileiro pode até ser lenta, mas é irrefreável.



“Nosso ônibus já foi sucesso de público.
Hoje é sucesso de multidão.”

Fábio Cançado – Auto Omnibus Floramar Ltda.



Mercedes-Benz, marca registrada do Grupo DaimlerChrysler.

Aqui tem confiança de geração em geração.

Aqui tem chassis urbanos OF-1418 e OF-1722 M.



► Quer fazer sucesso nas paradas?
Use os chassis urbanos Mercedes-Benz.

► Qualidades estes chassis têm de sobra: durabilidade, economia, conforto, excelente desempenho do motor eletrônico e alto valor de revenda. Afinal, nem tudo na vida é passageiro: a confiança dos clientes na nossa

marca passa de geração em geração.

Porque aqui tem Mercedes-Benz.

► Para mais informações sobre estes chassis de sucesso, acesse www.mercedes-benz.com.br ou ligue 0800 970 90 90.



Mercedes-Benz

Controle das informações é a grande vantagem competitiva

Softwares de gestão entram na rotina das frotas de caminhões e ônibus, melhoram a organização das informações e garantem indicadores de desempenho no momento certo

É nos centésimos de centavos que mora o perigo. É pela quarta casa depois da vírgula que se medem os gastos de uma frota e se controlam as despesas por caminhão. Sem esse nível de controle não se alcança uma gestão eficiente. E dependendo do tamanho da frota, o que parece eventualmente um custo marginal pode, sem um monitoramento fino, se tornar uma perda relevante, que faz a diferença entre uma operação equilibrada e uma mal administrada. As transportadoras estão reforçando o controle de suas informações e

buscando melhorar a qualidade da gestão de suas frotas com softwares especializados e acompanhamento de relatórios gerenciais.

A evolução na gestão das frotas rodoviárias brasileiras está agora diretamente associada ao uso de soluções de tecnologia da informação (TI). Para se obter rapidez, segurança e credibilidade no uso das informações é necessária a automação dos processos e um monitoramento permanente dos custos fixos e variáveis. São necessários também sistemas integrados e, de preferência com funcionalidades

e bases de dados acessíveis pela internet (web) e recursos de mobilidade, para receber e transferir dados no tempo certo. A consciência dos custos é o primeiro passo para a gestão apropriada de uma frota de veículos. Sem esse conhecimento é impossível evoluir na operação e manter a qualidade do transporte.

O principal indicador de uma frota é o custo por quilômetro rodado de seus veículos. É esse o número que tem que baixar em função do melhor uso do equipamento. A partir do conhecimento



Datasul escolhe setor de transportes para oferecer software “on demand”

A Datasul escolheu o setor de transportes para abrir uma nova frente de negócios internacionais. A empresa lançará, nos próximos meses, simultaneamente no Brasil, México e EUA, uma solução de manutenção de frota acessível através da internet, que se baseia no conceito de software como serviço (SaaS). O lançamento será feito em parceria com a salesforce.com, que disponibilizará sua plataforma “on demand” Force.com. O software é oferecido sob demanda, fica hospedado em servidores externos, e o cliente paga pelo seu uso e não pela licença. A solução SaaS dispõe de indicadores de desempenho dos veículos em tempo real e contempla todos os processos fundamentais da frota, como a gestão da manutenção, estoque de autopeças, pneus e do abastecimento de combustíveis.

“Por conta da forte tendência de terceirização de serviços para gestão de frota, a Datasul elegeu a vertical de transporte para fazer sua primeira oferta on demand”, afirma Paulo Caputo, diretor de desenvolvimento de negócios da Datasul. “O mercado de transportadoras ainda não tem uma solução no modelo SaaS e, além disso, os fabricantes de caminhões, carrocerias e ônibus têm interesse em gerir a manutenção de seus clientes. E o conceito dessa gestão é semelhante em todos os países, tanto para autônomos como para frotistas”. A Datasul, segundo o executivo, é a primeira empresa da América Latina a desenvolver uma oferta SaaS. Do ponto de vista do cliente, essas ofertas significam a transformação dos investimentos em TI em gastos de custeio. Muitas vezes essa mudança é vantajosa e segura.

Empresa multinacional de capital aberto com quase 30 anos de existência, a Datasul tem contribuído bastante para tornar o transporte brasileiro mais eficien-

te, sustentando tecnologicamente a conversão das transportadoras em operadoras logísticas e trazendo um visão integrada do transporte, como um serviço que apóia a cadeia de suprimentos. “O contínuo crescimento do país depende da sua competência para fazer logística e transporte tanto interno quanto internacional”, afirma o gerente de desenvolvimento de mercado da Datasul, Sergio Barros Grisa. “E o uso intensivo da tecnologia de informação é prioridade para tornar o setor competitivo”.

A Datasul é um tradicional fornecedor de soluções para transportadoras e grandes frotistas. E atende os segmentos de cargas, passageiros, valores, coleta de resíduos, agroindústrias, mineradoras e construção civil. “Logística e Transporte desde alguns anos têm sido uma das competências em que a Datasul mais colocou seu foco”, afirma Grisa. “Entendemos como ajudar as empresas a suprir, distribuir e colaborar numa cadeia de valor complexa e carente de sincronização”.

A Datasul dispõe de soluções especializadas para o gerenciamento de frotas rodoviárias de carga e passageiros. Dezenas de empresas de transporte de todos os portes, como o grupo Águia Branca, Del Rey, Transportes Imediato e Small utilizam suas ferramentas de gestão de abastecimento de combustível, manutenção, pneus e componentes. Na lista de ofertas para o setor, a empresa conta com o sistema de gerenciamento de transporte (TMS), que permite aos embarcadores administrar as principais funções relacionadas com o transporte de carga. A Datasul também dispõe de um sistema para gestão de armazenamento e centros de distribuição (WMS). A empresa, que tem cerca de 3 mil funcionários, deve fechar 2007 com faturamento de R\$ 220 milhões.

da aplicação, das especificações técnicas do modelo de caminhão ou ônibus, das condições da infraestrutura e da média de desempenho do operador deve ser possível conhecer o custo por quilômetro rodado de qualquer veículo e descobrir de que maneira, mantendo a segurança da operação, é possível reduzi-lo. Olhar esses números passa a ser a rotina de um gerente de frota.

Um veículo semi-pesado da Mercedes-Benz de uma prestadora de serviços de utilities, por exemplo, que rode 5 mil quilômetros por