

transporte

Todos os modais

MODERNO

OTM
EDITORA LTDA

ANO 38 - Nº 398 - JANEIRO 2002 - R\$ 8,00

EMPRESAS AVANÇAM NA LOGÍSTICA



Unilever valorizou transportador



Correios deu foco nas encomendas



Mesquita investiu em CD automatizado



Perdigão acelerou entregas



Carlos Mira
Personalidade do Transporte

**UM NOVO
CAMINHO
PARA O MAR**



OS JATOS
TRANSFORMARAM
O MUNDO.

A INFRAERO
TRANSFORMOU OS
AEROPORTOS.

Depois dos aviões a jato e dos computadores, o ritmo do planeta jamais foi o mesmo. Sempre atenta e inovadora, a Infraero não ficou apenas olhando a modernidade passar. Ao assumir a administração dos principais aeroportos brasileiros, a Infraero provocou uma autêntica revolução na forma de gerir e na arquitetura dos nossos principais terminais aeroportuários. Responsável pela administração de 65 aeroportos, 83 estações de navegação aérea e uma rede de 32 terminais de logística de carga, a Infraero está com um novo e arrojado conceito de modernidade: o Aeroshopping. Os aeroportos estão sendo estruturados para servirem como grandes centros de compras e lazer, a começar por Porto Alegre, Belém, Brasília, Guarulhos e Galeão. Logo, o conceito estará decolando em todo o Brasil. Os aeroportos, hoje, são pontos ideais para quem procura um centro de compras moderno e completo, com variedades de lojas, restaurantes, hotéis, cinemas e muitas outras novidades. Agora você já sabe, venha voando para o Aeroshopping.



www.infraero.gov.br



Embarque no novo universo das compras. Visite o shopping do seu aeroporto.

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo A. Chau Ribeiro
albertoribeiro@otmeditora.com.br

Redator Principal

Gilberto Penha de Araujo
gilberto@otmeditora.com.br

Colaboradores

Carmen Lígia Torres
Cláudio Cardoso

Diretor de Arte

Alexandre Henrique Batista
alexandre@otmeditora.com.br

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Maria Rita Fleury Zani
rita@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin
Tel.: (41) 222-1766
spalarep@terra.com.br

Tiragem

10.000 exemplares

Assinatura

Anual: R\$ 50,00 (cinco edições mais um Anuário) à vista. Pedidos com cheque ou cartão de crédito Visa a favor de OTM Editora Ltda. Exemplar avulso: R\$ 8,00. Em estoque apenas as últimas edições.

Periodicidade

Circula no mês subsequente ao de capa

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



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

Redação, Administração,
Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300

7º and., cj.702 - Campo Belo

São Paulo, SP - CEP 04604-006

Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

otmeditora@otmeditora.com.br

IMIGRANTES

A conclusão das obras da segunda pista da Rodovia dos Imigrantes, prevista para dezembro de 2002, deverá desatar o nó na ligação entre a Grande São Paulo e o porto de Santos

6

UNILEVER

Para baixar custos e aumentar a eficiência, a Unilever unificou a distribuição das divisões de produtos de limpeza e perfumaria e reduziu o número de transportadores utilizados

10

MESQUITA

O centro de distribuição de São Bernardo, do grupo Mesquita, equipado com sistemas automatizados de movimentação de mercadorias, propiciará maior participação no mercado doméstico

14

CORREIOS

Estudo elaborado por consultoria internacional sugere que os Correios adotem nova estrutura logística para a coleta e entrega de encomendas em todo o território nacional

16

PERDIGÃO

O primeiro módulo do centro de distribuição de Campinas já começou a operar, e a Perdigão aumentou em 10% as vendas mensais de produtos alimentícios

20

GRANERO

As divisões de mudanças internacionais e de transporte de objetos de arte são setores que ganham atenção crescente dentro da transportadora Granero

22

RODOVIÁRIO DE CARGA

Valorizar e dar peso político ao setor, unificar o trabalho das entidades representativas e conquistar espaço na vida nacional são metas do novo presidente da NTC, Geraldo Vianna

26

MARÍTIMO

O serviço de apoio marítimo às plataformas marítimas está se expandindo na costa brasileira e já envolve 135 embarcações offshore, das quais 95 estrangeiras e 40 nacionais

28

RENAULT

A aliança Renault-Nissan inaugura sua primeira fábrica conjunta, em São José dos Pinhais, Paraná, e entra na disputa do concorrido mercado brasileiro de veículos utilitários

30

GMC

A General Motors desativa a linha de produção de caminhões no Brasil, onde já foi líder do segmento nos anos 50 e 60, para se concentrar nos automóveis e comerciais leves

32

VIAGEM

A bordo de um caminhão-casa Scania, casal percorre 78,5 mil km de diversos tipos de terreno em 376 dias, atravessando 16 países das Américas

34

COMETA

A Viação Cometa, a tradicional operadora paulista de transporte rodoviário, passou ao controle do grupo fluminense Auto Viação 1001, que fez uma série de aquisições nos últimos tempos

36

CUSTOS

O controle dos custos operacionais é fator primordial na administração de uma frota de veículos. As planilhas de custo, de oito modelos de veículos comerciais, voltam a ser publicados a partir desta edição

44

PERSONALIDADE

O economista Carlos Alberto Mira, presidente da Associação Brasileira de Logística e vice-presidente do grupo Mira, é eleito Personalidade do Transporte 2001

50

SEÇÕES

Editorial 5 Atualidade 38 Produtos 43 Indicadores 47

Tradição e Inovação traduzidas em qualidade.

Neste ano quando completamos 60 anos de história, conseguimos aliar maturidade e juventude em nossas ações, buscando constantemente a excelência em Qualidade e principalmente reconhecendo que nossos colaboradores e clientes são nosso maior patrimônio.

Por este motivo a conquista do Prêmio Banas Qualidade - Troféu Ouro - demonstra que estamos no caminho certo, afinal é pensando em seu negócio que nós conseguimos aprimorar o nosso.



Fora de foco, fora de linha



Uma das matérias desta edição trata da desativação da linha de caminhões GMC no Brasil. É uma pena, pois há um competidor a menos no mercado. A General Motors, que durante décadas esteve presente nos veículos de carga, e em outros tempos até liderando o ranking, vem investindo com maior intensidade no setor de automóveis e comerciais leves.

Se antes, com menos competidores, era possível manter-se no mercado, agora a situação é outra. No Brasil estão todos os maiores fabricantes de caminhões. A GM, mesmo internacionalmente, não tem mais o foco direcionado nesse segmento. No ranking mundial, a montadora tem pouca expressão no segmento de caminhões pesados. Em 2000, por exemplo, segundo a OICA, organização que reúne os fabricantes de veículos no mundo, a GM teve uma participação de 0,5%, num mercado liderado pela DaimlerChrysler (Mercedes-Benz), com 23% do bolo.

Nos comerciais leves, a história é outra. Nesse segmento, a GM produziu, em 2000, um total de 2,9 milhões de unidades, obtendo 20% de participação. À sua frente, apenas a Ford. Nos automóveis, a GM é a maior do mundo, com 5,2 milhões de unidades fabricadas, quase 10% do total geral.

A GM prefere concentrar seu poder de fogo nos automóveis e comerciais leves, segmentos em que está investindo pesadamente em produtos novos, com o objetivo de continuar na dianteira.

Há prioridades que devem ser respeitadas. A GM optou por não continuar na área de caminhões, operação que exige foco e, claro, investimentos. Se em qualquer negócio foco é essencial, em caminhão, um veículo de trabalho e dependente de bons resultados, foco é fundamental.

Fim do gargalo na serra

A grandiosa obra da segunda pista da Imigrantes, adiada por três décadas, vai resolver o drama de transportadores e turistas: o cotidiano engarrafamento no sistema rodoviário que une São Paulo a Santos



A nova pista (à esq), tem seis viadutos na serra, sustentados por apenas 23 pilares com vãos de 90 m

O pagamento de pedágio nas rodovias certamente causa revolta ao cidadão, com efeitos no bolso e também na dignidade, já que impostos se multiplicam direta ou indiretamente, na fonte ou em cascata, e ainda surge mais este, nas estradas, praticamente compulsório, incomodando o direito de ir-e-vir.

O consolo, se é que resta, é verificar que a contrapartida, nas estradas pedagiadas, está se materializando na forma de recuperação e ampliação da malha viária. Ainda é um pingo de solução num mar de problemas que afetam diretamente o transportador, que sabe quanto custa os estragos materiais e humanos causados pela deficiência na infra-estrutura rodoviária brasileira, praticamente entregue às moscas, há muito tempo.

Mesmo assim, por exemplo, as obras de ampliação da Rodovia dos Imigrantes, na ligação da Grande São Paulo com a Baixada Santista, são uma contrapartida visível ao pedágio que se paga.

No chamado sistema Anchieta/

Imigrantes passam por ano mais de 4 milhões de caminhões, 11 mil por dia, quase 500 a cada hora, mais de 8 por minuto. Fora outros 26 milhões de veículos – 71 mil por dia, 3 mil por hora, 125 por minuto. São caminhões, ônibus, carros, que ligam a maior metrópole brasileira a um dos mais importantes portos, o terminal de Santos. A estrada está congestionada há décadas por causa do crescimento de tráfego – principalmente automóveis de turistas, à procura de um lazer nas praias do litoral da chamada Baixada Santista.

O tormento para os transportadores, empresas de ônibus, usuários e turistas tem prazo para acabar, dezembro de 2002, quando se prevê o término das obras da segunda pista da Rodovia dos Imigrantes, investimento gigantesco, de R\$ 800 milhões, que rasga a Serra do Mar, em plena Mata Atlântica, santuário ecológico brasileiro.

Quem passa, hoje, pelo sistema Anchieta/Imigrantes quase não percebe a obra que está em execução, isto porque, dos 11,5 km no trecho de serra, mais de 8 km são em for-

ma de túneis, num total de três, dois dos quais com 3 km de extensão cada, os mais compridos do Brasil.

As obras estão sendo tocadas em ritmo acelerado, 24 horas. A nova pista, de três faixas, adicionará à capacidade atual de 8 mil veículos por hora outros 6 mil, quase dobrando, para 14 mil veículos/hora, a vazão do sistema. Espera-se que nos próximos 10 anos não haja mais congestionamentos.

Os caminhos para Santos estão saturados. Hoje, pouco importa se dia útil ou feriado, há um funil na serra. Na época da inauguração da primeira ligação, a via Anchieta, o Brasil tinha poucos automóveis. Em São Paulo, especialmente, cada automóvel era dividido por 64 pessoas.

Mas, vieram a industrialização e a indústria automotiva, e caminhões, carros, riquezas não pararam de brotar. O resultado é que o grande ficou pequeno para a demanda e obrigou a construção, nos anos 70, da Rodovia dos Imigrantes, mais moderna, mais larga. Houve, no entanto, um problema: fez-se pista dupla no trecho de planalto,

mas quando chegava na serra, trecho mais pesado e lento, ficava manca. As duas pistas viravam uma apenas na área do sobe-e-desce e, o resultado é o que se vê: a vazão em pouco tempo foi vencida pela demanda.

É claro que boa parte do tráfego anual no complexo Anchieta/Imigrantes, de quase 30 milhões de veículos, tem seus momentos mais críticos em feriados prolongados e nas férias de verão.

O problema é aliviado, também, pela boa operação realizada pela Ecovias, empresa que privatizou o sistema em 1998 e tem 20 anos para explorar o negócio comercialmente. Comboios monitorados em dias de neblina, inversão de pistas – das três existentes, duas são liberadas para o maior fluxo – áreas de escape com brita para caminhões que eventualmente perdem os freios, socorros mecânicos gratuitos, são algumas das providências tomadas pela concessionária para aliviar fenômenos da natureza e o excesso de demanda.

Pode-se argumentar que fora do pedágio há pouco jeito para a melhora nas condições das estradas. Em vários países é assim, também. Quem usa, paga.

Os governos estão cada vez mais com seus orçamentos comprometidos para saúde, educação, segurança, previdência social, e anda sobrando pouco para a infra-estrutura – seja na área de rodovias, telecomunicações, saneamento etc.

O corpo tem se mostrado maior que o cobertor. “Não existem rodovias grátis: há custos para implantá-las, operá-las, mantê-las e modernizá-las. E, em até países onde tradicionalmente não se cobrava pedágio, como a Alemanha, a partir de 2003 a taxa deverá ser paga”, diz num dos seus artigos Moacyr Sevilha, o presidente da ABCR, associação que reúne as concessionárias de rodovias. Claro, ele puxa a sardinha para sua brasa.

A alegação utilizada e repetida pelos defensores da cobrança de pedágio parte do princípio de que a tarifa é justa à medida em que incide sobre o usuário da estrada. Ao contrário do que existia, antes, até o final da década de 80, quando o Fundo Rodoviário Nacional era alimentado por uma taxação no combustível. Nesse caso, havia recursos, cobrados indistintamente, que eram canalizados para a infraestrutura rodoviária.

Mas é verdade, também, que o caminhão foi extremamente castigado, sobretudo nas estradas paulistas, com razão consideradas de primeiro mundo, fato que não impede uma observação: as tarifas, para veículos de cargas, em várias ligações, pesam mais do que o óleo diesel no custo por quilômetro. “Há um contrasenso”, observa um transportador, “até porque não viajamos a passeio, mas levando comida, remédios e outros produtos de importância”.

Alguns concessionários de rodovias, não em público, mas nas conversas reservadas, também entendem que se pratica exagero. “Poderíamos jogar as obras de ampli-



A nova pista tem apenas três túneis, que totalizam 8,23 km, 70% do trecho da serra

ação, por exemplo, em mais tempo. Mas, cada governante quer colher os frutos no seu mandato”.

A segunda pista da Imigrantes, com 21 km de extensão – que parece curta, mas é fundamental para aliviar o tráfego e é realizada em condições adversas, fatos que realçam sua relevância – tem vários desafios da natureza, vencidos pela engenharia e pelas boas regras de conservação ao meio ambiente.

Desde a década de 70 está para ser construída a segunda pista da Imigrantes e sua abertura, no trecho mais crítico da serra, adicionará três faixas ao sistema, que contará com dez faixas – quatro na Anchieta, em duas pistas, e seis na Imigrantes, também em duas pistas. A Ecovias estima que o volume de tráfego deverá crescer à taxa de 1% ao ano. São cálculos, evidentemente, que talvez não considerem a demanda reprimida.

Pelo sistema Anchieta/Imigrantes, segundo a Ecovias, transitam por ano 70 milhões de toneladas de cargas – volume de 2,8 milhões de carretas ou equivalente a 5 milhões de caminhões trucados.

Há um cuidado especial com a pesagem dos caminhões. E novas balanças estão sendo adicionadas, fato que faz sentido, até porque o excesso de peso reduz a vida das estradas e provoca acidentes, dois males incontestáveis.

Com a nova pista, um cuidado específico será em relação aos túneis. Para vencer uma altitude de 730 m que separa a região do pla-



O centro de controle da Ecovias possui software capaz de analisar o tráfego e as condições meteorológicas

nalto e o mar, a estrada tem três túneis. São três apenas, mas que totalizam 8,23 km, mais de 70% do trecho de serra, de 11,48 km. Por questões de segurança, não será permitida a descida de caminhões carregados com produtos perigosos, tráfego que será desviado para a via Anchieta.

A Ecovias, baseada em estudos da frota, alega que a proibição tem muito a ver com a idade média dos caminhões brasileiros, de 14 anos, comparados com três na Europa. Assim, em operação de descida, quando os freios são muito exigidos, optou-se por restringir o tráfego de veículos com produtos classificados de perigosos, proibição que já vigora na primeira pista da Imigrantes.

Nos túneis da nova pista haverá sistemas de detecção de emergência que incluem opacímetros, sensores de monóxido de carbono, câmaras de vídeo e outros instrumentos que acionarão, em caso de emergência, o Centro de Controle Operacional (CCO).

Os túneis vão incluir ainda rotas de fuga, baias de estacionamento para veículos avariados, sistemas de combate a incêndio e de ventilação para remoção de fumaça causada num eventual acidente.

É mais do que razoável a preocupação: afinal, na nova pista um veículo fará a travessia de mais de 8 km em túneis quase sucessivos. A rota de fuga, por exemplo, numa emergência, se dá por uma saída lateral aberta no meio do trajeto dos túneis. A rota de fuga liga-se à estrada de serviço, de bom nível de conservação.

Optou-se por um traçado com menor número de túneis, porém maiores em extensão, segundo a Ecovias, como um avanço tecnológico capaz de “diminuir de forma relevante os impactos ambientais na Serra do Mar”.

Só para efeito comparativo: na Anchieta, dos anos 40, há poucos e curtíssimos túneis. Na Imigrantes,

primeira pista, dos anos 70, foram cavados 11, totalizando 3,87 km – média de 352 m por túnel. Agora, praticamente um só equivale ao comprimento dos 11.

É claro que a tecnologia evoluiu e, também, as exigências dos governos e dos financiadores da obra quanto à observação de cuidados com o meio ambiente. Na segunda pista, por exemplo – em relação ao projeto original, de 1989 – reduziu-se de 63 para 23 o número de pilares no trecho de serra. Com isso, a distância entre os vãos dos pila-



Pelo sistema Anchieta/Imigrantes transitam por ano 70 milhões de toneladas de carga

res aumentou de 45 m para 90 m. Os viadutos na serra, seis, também são em menor quantidade do que no traçado proposto anteriormente.

O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), um dos financiadores da obra, é muito rigoroso no cumprimento das normas ambientais. A cada três meses técnicos do banco auditam a construção do ponto de vista ambiental, além de fiscalizarem o andamento do cronograma, os aspectos de engenharia e da área financeira. A Anchieta/Imigrantes é pedagiada. O banco comprova como está a geração de caixa – na verdade a forma

de pagar o dinheiro emprestado e que envolve uma quantia de US\$ 480 milhões, para a pista em si e outras obras complementares durante os 20 anos da concessão da Ecovias.

O CCO é certamente um dos destaques da Ecovias. Nele estão os técnicos das quatro estradas – Anchieta, Imigrantes, Pedro Taques e Piaçaguera/Guarujá – que acompanham online, através de câmaras instaladas, os lances operacionais ao longo dos 176 km do sistema Anchieta/Imigrantes.

Além das imagens ao vivo, o CCO, por meio de um serviço 0800 e dos telefones de emergência que se encontram ao longo das rodovias do sistema, recebe os pedidos de socorro dos usuários. Guinchos mecânicos, socorros médicos, trocas de pneus, enfim atenção ao usuário é uma das características marcantes das estradas privatizadas, sobretudo da Ecovias. Dirão os críticos: mas, quem paga pedágio tem direito à contrapartida? Certamente,

Um dos problemas agudos do Brasil é o descompasso: enquanto a logística, os caminhões, enfim, o transporte, avançam, premidos pela concorrência, a operação de rodovias anda muito lenta em matéria de tecnologia.

A Ecovias, mesmo limitada à sua área de atuação, tenta compatibilizar os avanços. Por exemplo: além do telefone 0800, dos recursos da Internet, a empresa, linkada ao programa Intelligent Transportation System (ITS), instalará 17 painéis de mensagens variáveis.

Tais recursos são controlados pelo ITS, composto de vários subsistemas capazes de analisar o tráfego, controlar o meio ambiente, os semáforos e as balanças de pesagem. Nesse pacote, estão inseridas outra novidade – dez estações meteorológicas, que funcionam através de sensores detectores de neblina, vento forte e chuva.

Cargas e encomendas de São Paulo, Campinas, Rio, Belo Horizonte, Curitiba e Porto Alegre para o Norte/Nordeste?

O Rapidão Cometa*, hoje o melhor operador de cargas do Sul/Sudeste para o Norte/Nordeste, oferece vantagens competitivas na distribuição de produtos para a Região. Disponibiliza uma gama de eficientes serviços que, ao serem combinados, proporcionam novas e variadas soluções para transporte, armazenamento, distribuição e gerenciamento de dados de suas mercadorias. Ligue, abra sua conta e comece a operar já com a sua companhia de soluções em logística, air cargo, e-commerce e rodoviário.



O Rapidão Cometa é a solução.

SAO (11) 6463.7300 • CPQ (19) 3281.6511 • RIO (21) 2775.1166 • BHZ (31) 3393.1525 • CWB (41) 348.3645 • POA (51) 348.7677 • rapidaocometa@rapidaocometa.com.br
www.rapidaocometa.com.br

Unilever faz o dever de casa

Empresa instala centros de distribuição modernos, terceiriza a gestão e coleta de paletes, valoriza o transportador em nome da racionalização para reduzir custos e melhorar a competitividade

Até 1998 a Unilever Brasil praticamente só utilizava o caminhão para movimentar suas mercadorias. A partir do ano seguinte, começou a experimentar a diversificação modal e, da carga transportada, destinou 2,5% para a cabotagem, a navegação realizada ao longo da costa marítima brasileira. De lá para cá, vem dobrando a fatia do modal marítimo na sua matriz de transporte. Assim, em 2000 reservou 5% da carga para os navios e, ano passado, embarcou 10% da tonelagem.

Mesmo com o estupendo crescimento da cabotagem, o domínio absoluto cabe ainda ao caminhão, durante 2001 responsável por 1,08 milhão de toneladas movimentadas, 90% de um total de 1,2 milhão de toneladas dos produtos das linhas de higiene e beleza da companhia de origem anglo-holandesa.

É natural, portanto, que o transporte rodoviário mereça especial

atenção da Unilever, listada entre as maiores empresas do setor de consumo instaladas no País e que vem passando a limpo a logística com o objetivo declarado de reduzir custos via aumento de eficiência na movimentação, armazenagem e distribuição de seus produtos.

PEÇAS FUNDAMENTAIS – Uma demonstração clara dessa preocupação foi dada pela empresa ao reunir seu time formado por meia de centena de transportadores e operadores logísticos num hotel do interior paulista, perto de algumas de suas fábricas e do centro de distribuição, construído sob medida para as operações da companhia. No encontro, a Unilever expôs seus planos, ouviu os transportadores – pouco acostumados a tal cortejo – e procurou enfatizar a importância deles na execução de suas metas.

Com a ferrenha competição que se dá no ponto de venda, todas as economias são bem-vindas. E a logística ainda é um campo fértil para a colheita desses frutos, entende a empresa. Nesse contexto, os transportadores e operadores se destacam como peças fundamentais no processo.

É natural que o transporte esteja no foco. Ano passado, a divisão de higiene e beleza desembolsou R\$ 120 milhões em pagamentos de fretes, 4% de seu faturamento de R\$ 3 bilhões.

O foco na logística como fonte promotora de eficiên-

cia e redutora de custos começou a ser cultivado dentro da companhia, no ano de 1997, em caráter mundial. Um dos primeiros passos dados no Brasil, já em 1998, foi a necessidade de estabelecer sinergia na operação de distribuição da Lever e Elida. A unificação da distribuição de produtos das divisões Lever (de higiene pessoal e limpeza) e da Elida Gibbs (de toalete e perfumaria) dividiu o Brasil em três regiões: uma abrangendo o Centro-Oeste/Norte e Nordeste; outra absorvendo os estados do Sul e, a terceira, cobrindo os estados do Sudeste mais o Paraná. A Cesa, Conventos e a Excel ficaram com a responsabilidade de consolidar a logística nessas áreas.

A idéia é muito simples: por que distribuir em caminhões diferentes marcas de duas divisões de um mesmo embarcador? Por que não compartilhar os espaços, os esforços, os custos? O objetivo é um só: um mesmo caminhão transportar e distribuir produtos da Elida e da Lever para um mesmo cliente. A competição certamente força a promoção de medidas aparentemente tão simples, mas nem sempre implementadas quando o foco em logística não está ajustado. A racionalização implicou naturalmente uma reestruturação dos fornecedores de transporte rodoviário. Se antes a Unilever utilizava 350 transportadores nas áreas de higiene e beleza, reduziu o time para cerca de 50, com o objetivo de aumentar a escala dos selecionados.



Do volume de vendas, 80% são efetuados num raio de mil km do CD de Louveira



Comprometimento maior dos transportadores resultou no aperfeiçoamento dos serviços

A concentração permitiu um comprometimento maior dos transportadores que passaram a dedicar maior contingente de frota própria, reduzindo-se o efetivo de veículos terceirizados e agregados. O resultado, segundo a companhia, foi um aperfeiçoamento no padrão de serviços, atesta João Carlos Biarari, gerente de logística da Unilever Brasil. A racionalização é um fato que desencadeia resultados por todos os lados. A fusão operacional, ao eliminar superposições, permitiu uma redução no número de centros de distribuição, de 20 para 10.

Foi possível também montar um plano de reduzir o risco de roubos de cargas mediante compra maciça de rastreadores via satélite. O ob-

jetivo da Unilever é zerar o número de ocorrências ainda no primeiro semestre de 2002.

O roubo de cargas, como se sabe, é um dos dramas nacionais. Na Unilever as perdas mensais atingiam R\$ 1 milhão. O problema foi combatido com a instalação de 450 rastreadores, medida, que complementada por ações paralelas, cortou 85% dos prejuízos. O passo seguinte é dado agora, com a instalação de mais 450 equipamentos. A compra dos rastreadores foi negociada em conjunto pelos transportadores, Pamcary, gerenciadora de risco, e Unilever. A Autotrak responderá por 60% dos rastreadores e a Schahin por 40%.

MUDANÇA DE ATITUDE – A busca de um aperfeiçoamento nas relações comerciais com os fornecedores de logística é uma preocupação demonstrada, de tempos para cá, pelos grandes embarcadores, depois que a qualidade na distribuição passou a contar como diferen-

cial competitivo. No encontro com seus transportadores, a Unilever reprisou que seu objetivo é manter transparência no relacionamento, uma atitude que não era observada antes, segundo alguns transportadores consultados por Transporte Moderno.

As transformações operacionais andam juntas com a mudança de atitude. Um dos pontos altos é a instalação dos centros de distribuição,



Fusão operacional reduziu os centros de distribuição de 20 para 10

um já funcionando no interior paulista, dois previstos para entrar em operação em 2002, no Rio de Janeiro e Recife. Do volume de vendas pela Unilever, na área de higiene e beleza, 80% são efetuados num raio de 1 mil km em torno de Louveira, CD operado pela Excel Logistics. Outros 15% vão para as regiões Norte e Nordeste; 5% se destinam à região Sul. Os centros são construídos por incorporadores e alugados a operadores logísticos com contratos garantidos pela Unilever.

O ponto de partida foi o CD de Louveira. Tratado em inglês pelo nome de Louveira Distribution Park, o CD operado pela Excel Logistics nasceu com 76 mil m² de construção, mas, em pouco tempo, já está sendo ampliado para 89 mil m² pela Método Engenharia. O custo da ampliação é estimado em R\$ 11 milhões. O cronograma aponta para abril a conclusão das obras.

Numa área vizinha ao CD de Louveira vai operar a Chep Brasil, empresa internacional dona de 160

Um encontro de parceiros

“Vocês são peças fundamentais nesse processo de consolidação logística da Unilever”, disse João Biarari, gerente de logística da Unilever Brasil. O grupo de 50 transportadores reunidos pela companhia no encontro realizado no último dezembro num hotel de Campinas, interior paulista, recebeu mudo as palavras, até porque, reuniões conjuntas como aquela não são nada comuns.

A empresa estava lançando o que batizou de Programa Embarcador Preferencial, ação que visa derrubar barreiras de relacionamento erigidas ao longo de anos de relações comerciais, por vezes tumultuadas.

O que se vê, de ambos os lados, é uma trégua, uma mudança de atitude em relação a outros tempos. A contenda, o relacionamento ten-

so, parece uma página virada na ótica, pelo menos, dos grandes embarcadores.

O encontro estabeleceu regras de convivência. Cada um dos participantes respondeu, sem se identificar, uma lista de questões. Na pesquisa, a empresa queria uma avaliação de seus parceiros. Um dos pontos criticados, a demora nos pontos de recepção e expedição das cargas, merece um tratamento de solução especial.

Se o consenso é reduzir custos, melhorar a qualidade, satisfazer os clientes, o remédio é a parceria, palavra que tem como sinônimo: reunião de pessoas para um fim de interesse comum.

Não se faz omelete sem ovos, tampouco se constrói uma parceria sedimentada quando o benefício só contempla um dos lados.

milhões de paletes. A Chep firmou com a Unilever contrato que envolve a circulação de 800 mil paletes, operação considerada entre as maiores do gênero já realizadas na América Latina com um único cliente. O programa estará todo implantado no primeiro semestre de 2002 e consiste no seguinte: a Unilever fica livre da compra, reparação e administração dos paletes. Além de gerir os fluxos entre as fábricas e centros de distribuição da Unilever, a Chep coleta os estrados em 5 mil pontos de varejo e atacado. O trabalho da Chep envolve ainda todo processo de inspeção, higienização, manutenção e estocagem dos paletes. A parceria

começou pela Divisão de Higiene e Limpeza e se estenderá para a divisão de alimentos da Unilever. A tarefa era uma dor de cabeça para a empresa, que tinha a posse do ativo e a tarefa da gestão. A chegada da Chep libera a Unilever para seu negócio principal, produzir e vender produtos de consumo, diz seu diretor nacional de *supply chain*, José Domingos Lourenço.

A companhia se livra do ativo – cada palete, na cor azul, marca registrada da Chep, de 1,00 m x 1,20 m, custa US\$ 10. Porém, no momento, seu foco não é o custo. O objetivo, isto sim, é aperfeiçoar a operação e criar um diferencial competitivo no mercado.

O acordo estende seus tentáculos para a cadeia produtiva à medida em que prevê a aplicação do *pool* de paletes para os fornecedores de matéria-prima e materiais de embalagem da Unilever.

O conjunto de ações empreendidas pela Unilever já está baixando os custos logísticos, mas a companhia sabe que essa área ainda não chegou ao limite e tem espaço para lapidação.

Nesse sentido, todos os passos dados pela divisão de higiene e beleza, servirão de alicerce para a divisão de alimentos da companhia, responsável por 2 milhões de toneladas por ano de mercadorias entre materiais e produtos que chegam e saem. ■

Quem transporta para a Unilever



Quarenta e nove transportadoras distribuem os produtos de higiene e beleza da Unilever

Quase cinco dezenas de transportadores e operadores logísticos trabalham com a divisão de higiene e beleza da Unilever. Das 49 empresas relacionadas abaixo duas delas são sociedade anônima, a Expresso Araçatuba e a Cesa.

Segundo a Unilever, estes transportadores e operadores faturam, no total, R\$ 3 bilhões por ano – média de R\$ 60 milhões por empresa. Em se tratando de média, alguns deles faturam cinco vezes e outros estão bem abaixo do ponto mediano.

É claro que este faturamento estimado não envolve apenas a operação Unilever, mas o conjunto de contratos mantidos pelos transportadores. Eis a relação:

Aliança Navegação e Logística Ltda.
Carisa Transportes Rodoviários Ltda.
Cesa Transportes S/A
CMN Express Transportes Urgentes Ltda.
Cotrese-Cooperativa Transportes de Carga S. Catarina Ltda.
Expresso Adorno Ltda.
Expresso Apolinário Transportes de Cargas Ltda.
Expresso Araçatuba S/A
Expresso Carta Branca Ltda.
Expresso Conventos Ltda.
Expresso Itamarati Ltda.
Expresso Joaçaba Ltda.
Expresso Sul Americano Ltda.
Fênix Empresa Transportadora de Cargas Ltda.

Júlio Simões Transportes Ltda.
M.W. Transportes Ltda. (Eureka)
Magma Transportes Logística Ltda.
Marbo - Martins Com. e Serviços de Distribuição Ltda.
Nossa Senhora de Fátima Transportes Ltda.
Ouro Verde Transportes Locação Ltda.
Peixoto Com. Serv. Transp. Ltda.
Quasar Transportes Logística Ltda.
Quick Operadora Logística Ltda.
Raça Transportes Ltda.
Rápido Transportes Guido Ltda.
RDR Transportes Ltda.
Riad Transportes e Distribuição Ltda
Rodo Mar Veículos e Máquinas Ltda
Rodotril Transportes de Cargas Ltda
Rodoviário Afonso Ltda.
Rodoviário Schio Ltda.

Rodoviário Veiga Ltda.
Rovil Serviços de Transportes Ltda.
Transalex Cargas Ltda.
Transguairara Ltda.
Transnegrelli Transportes Ltda.
Transportadora Belmok Ltda.
Transportadora Concord Ltda.
Transportadora Elos de Ouro Ltda.
Transportadora Falcão Ltda.
Transportadora Jolivan Ltda.
Transportadora JR
Transportadora Marcos Ltda.
Transportadora Melle Ltda.
Transportadora Riopardense Ltda.
Transportadora Rodi Ltda.
Transportadora Tebas Ltda.
Transportes Rodoviário Bonilha Ltda.
Três Américas Transportes Ltda.

"Controle Total da Frota", Com a Autotrak Funciona!

Sediada em Duque de Caxias, Rio de Janeiro, a Liderbrás tem mais de 30 anos de experiência em transporte de derivados de petróleo e químicos, tanto a granel como embalados. Com a visão de que é necessário acompanhar um mercado cada vez mais ágil e dinâmico, nos últimos cinco anos a Liderbrás reestruturou totalmente seus processos, buscando sempre as melhores tecnologias e a simplificação de procedimentos, encontrando na Autotrak e no Sistema OmniSAT de comunicação móvel de dados, monitoramento e rastreamento via satélite a ferramenta ideal para o gerenciamento da sua frota.

O Sr. Antônio Luís da Silva Junior, Diretor da Liderbrás, comenta alguns benefícios obtidos com a Autotrak: *"Deparamos com a necessidade de um maior controle de veículos, não apenas para evitar os roubos de carga, mas que permitisse um total controle da frota. Precisávamos reduzir nossos custos e ter um posicionamento em tempo real da frota, através de um sistema confiável de monitoramento. Consultamos mais de 20 empresas no mercado e, após muita análise, a decisão foi unânime pela Autotrak e seu exclusivo Sistema OmniSAT. Já nos primeiros 3 meses, os roubos de carga cessaram. A mudança de comportamento dos motoristas é nítida. A receptividade de nossos clientes e seguradoras está sendo fantástica. Paralelamente, vários contratos foram viabilizados devido ao Sistema".*

O próximo passo da Liderbrás é otimizar sua Central de Tráfego, onde todas as rotas dos veículos serão mapeadas, os custos operacionais de transporte serão controlados e toda informação de viagem será centralizada. Aqui, mais uma vez, a Autotrak contribui decisivamente para a implementação do projeto, seja através da sua tecnologia exclusiva ou do seu serviço de pós-venda e consultoria gratuito oferecido a todos os clientes.

Com a Autotrak é assim: funciona!



Antonio Luis da Silva Junior
(Diretor)



AUTOTRAC
MONITORANDO UM NOVO TEMPO

www.autotrak.com.br

autotrak@autotrak.com.br

Brasília
Tel.: (61) 307-1010
Fax: (61) 307-1020

Belo Horizonte
Tel.: (31) 3362-5755
Fax: (31) 3361-5581

Curitiba
Tel.: (41) 377-4414
Fax: (41) 376-1902

Fortaleza
Tel.: (85) 494-1551
Fax: (85) 494-7826

Porto Alegre
Tel.: (51) 3364-7171
Fax: (51) 3364-8425

Rio de Janeiro
Tel.: (21) 2584-2005
Fax: (21) 2584-2881

São Paulo
Tel.: (11) 3604-5600
Fax: (11) 3604-5640

Uberlândia
Tel.: (34) 3211-2033
Fax: (34) 3211-0352

Na mira, a distribuição doméstica

O grupo Mesquita vai inaugurar um grande centro de distribuição e se reestrutura para ampliar sua participação no mercado interno, com investimento na logística integrada

Carmen Lígia Torres

Depois de mais de 70 anos voltada quase exclusivamente ao comércio internacional, de onde sai cerca de 90% de seu faturamento, o grupo Mesquita decide ampliar sua atuação no mercado doméstico.

Como parte de um planejamento estratégico iniciado em 1998, a empresa está em fase de conclusão de um grande centro de distribuição, localizado em São Bernardo do Campo (SP), que dará suporte operacional para atingir a nova meta da empresa.

Equipado com modernos sistemas de automação da movimentação de mercadorias e controle da informação, o CD, que os executivos da empresa chamam de Centro Logístico, deverá ser inaugurado no primeiro trimestre deste ano. Funcionará como um pólo de apoio importante dentro da nova concepção operacional da empresa no aumento de atuação e também como elo tático fundamental nas melhorias em andamento nas operações

logísticas do comércio internacional.

O Centro Logístico do grupo Mesquita está sendo construído em um terreno de 132 mil m² na cidade de São Bernardo do Campo, na região do ABC paulista. Dessa área, 17 mil m² são de mata nativa que, segundo a empresa, será preservada. A área total das construções soma 35 mil m², dividida em dois galpões: um para cargas gerais, com capacidade para 35 mil posições porta-paletes, e outro para armazenamento de produtos químicos e perigosos.

ATUAÇÃO EQUILIBRADA

– A Mesquita já possui um centro de distribuição de 19 mil m², também em São Bernardo do Campo, há cinco anos, utilizado, principalmente, para operações de dois grandes clientes, a Nestlé e a Eastman Chemical.

“A idéia é equilibrar a atuação entre mercado interno e externo, utilizando para isto nosso know how, adquirido nos serviços que já prestamos na área internacional”, diz José Roberto França de Mesquita Filho, diretor da Mesquita

Logística, empresa do grupo responsável pelas áreas de transporte e logística, juntamente com a Mesquita Transportes e Serviços.

Mesquita Filho, membro da terceira geração da família fundadora do conglomerado empresarial, explica que, além do CD, o investimento está sendo canalizado

MESQUITA EM NÚMEROS

Funcionários - 700

Frota - 90 caminhões; 520 chassis para contêineres e 50 veículos leves

Faturamento - R\$ 60 milhões em 2000

Terminais de carga - 200 mil m² (Terminal Alfandegado EADI I, no Guarujá; e Terminal Alfandegado EADI II, em Santos; Terminal Ponta da Praia, em Santos, Instalação Portuária Alfandegária)

Armazéns - 62 mil m²

para o aprimoramento das atividades internacionais e nacionais dentro de um mesmo conceito de logística integrada, com o objetivo de facilitar o controle administrativo e operacional para o cliente. Isto significa integrar não apenas a operação como também o faturamento, algo especialmente importante quando se trata de comércio exterior.

Para isto, a empresa mexeu em todas as suas estruturas administrativas e comerciais internas com base em um eixo de prestação de serviço que prioriza o atendimento da demanda do cliente, que, segundo o diretor da empresa, exige hoje custo baixo e informação de qualidade.

“Nossa estrutura começa e termina no atendimento”, diz o diretor da Mesquita, ressaltando que atender bem requer não somente cordialidade, mas a incorporação das necessidades operacionais e administrativas dos nossos clientes a estruturas internas de prestação de serviços.

A Mesquita tem cerca de 500 clientes ativos em sua carteira, para os quais está trabalhando para ofe-



A empresa movimenta cerca de 5% do volume de cargas em contêineres no Brasil