

transporte

Todos os modais MODERNO



www.otmeditora.com.br Ano 52 - n° 476 - R\$ 25,00



Ford Ranger destaca design reestilizado e mais conforto



Sprinter chega a três milhões de unidades comercializadas



Novo ônibus rodoviário Volvo transporta mais passageiros

ESPECIAL



**PORTOS, TERMINAIS PORTUÁRIOS E NAVEGAÇÃO
CARGA AÉREA E AEROPORTOS | LOGÍSTICA E TRANSPORTE DE VALORES
CARGA FERROVIÁRIA | TECNOLOGIA E EQUIPAMENTOS**

Na cidade somos todos pedestres.



60
ANOS DE
BRASIL

MOVENDO O FUTURO



Onde tem este selo tem excelência.

Sempre que for a um concessionário de veículos comerciais Mercedes-Benz e encontrar o selo StarClass, você pode ter certeza: encontrará o mais alto nível de serviços, atendimento a clientes e estrutura.

Mercedes-Benz



É preciso incentivar a multimodalidade

Com prazos de entrega cada vez menores e a procura constante por redução de custos, o transporte de cargas segue se reinventando e busca alternativas em novas tecnologias e em oportunidades que se apresentam no uso de diferentes modos de transporte.

Os quase 60% de carga movimentada pela via rodoviária sofrem com a infraestrutura deficiente em um país com dimensões continentais. Descrentes diante da crise político-econômica, os empresários optam por soluções alternativas imediatas em lugar de ficarem esperando a concretização da promessa de obras bilionárias do Programa de Investimentos em Logística do governo federal, que poderiam contribuir para melhorar a base do transporte de cargas.

O uso da multimodalidade, a automação de processos e a conectividade são mecanismos que vêm sendo utilizados para ganhar eficiência, competitividade e agilidade na movimentação de mercadorias. Os investimentos privados nos terminais portuários estão tornando o transporte marítimo cada vez mais competitivo, assim como novos serviços começam a atrair a atenção de embarcadores para as ferrovias, que passam a oferecer previsibilidade e regularidade ao embarque e desembarque das cargas. A carga aérea cresce com o caráter urgente dos processos industriais e do e-commerce em expansão e o sistema hidroviário escoar a produção que segue para os portos a ser exportada.

Regra geral, a multimodalidade é mesmo mais utilizada nas commodities para exportação, gerando maior produtividade e custos mais competitivos com o uso combinado do transporte rodoviário, ferroviário ou fluvial, além do marítimo. Porém, espera-se que, com mais empenho das autoridades e concentração de investimentos em infraestrutura, os benefícios da multimodalidade poderão se estender em breve ao transporte de todos os tipos de carga.

REDAÇÃO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com

COLABORADORES

Amarilis Bertachini, Márcia Pinna Raspanti,
Sonia Moraes

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com

Glenda Pereira
glenda@otmeditora.com

CURSOS CORPORATIVOS

courses@otmeditora.com

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
tania@otmeditora.com

PROJETO GRÁFICO

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva
Tel.: (41)3027-5565 - joao@spala.com.br

Tiragem

11.000 exemplares

Impressão

Nywgraf

Assinatura anual: TM R\$ 250,00 (seis edições e quatro anuários);
TB R\$ 225,00 (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 (sequencial)

otmeditora@otmeditora.com

Filiada a:



SUMÁRIO

CONECTIVIDADE

Mercedes-Benz avança na tecnologia de conectividade com o teste de um comboio formado por três caminhões conectados por wi-fi e sistema autônomo de condução 6

COMERCIAIS LEVES

Fabricada na Argentina, picape Ranger da Ford ganha nova frente, alinhada aos veículos utilitários da marca no mundo 14

VAN

Sprinter, da Mercedes-Bem, alcançou três milhões de unidades vendidas no mundo e 120 mil no mercado brasileiro desde 1997 16

PASSAGEIROS

Volvo lança o ônibus rodoviário B310R, com carroceria de 14 metros de comprimento e capacidade para 52 passageiros 18

CONCESSIONÁRIAS

A Araguaia ganha status Diamante no programa StarClass da Mercedes-Benz, que estimula melhoria nos serviços prestados pelas revendas para divulgar a marca 20



• Operadores logísticos investem em frota, novos terminais, tecnologias avançadas e ampliam portfólio de clientes do e-commerce 24

• Portos registram aumento no volume de carga transportada e planejam aplicar novos recursos para melhorar e expandir serviços 28

• Empresas de transporte marítimo mantêm trajetória de crescimento e fazem novos investimentos para atender à demanda de exportação 34

• Operadores de terminais portuários apostam em melhora do comércio internacional enquanto investem na construção de novas instalações 36

• Desvalorização do real e aumento das exportações contribuem para crescimento na movimentação de cargas aéreas 38

• Aeroportos implantam maior leque de serviços, inovam em soluções logísticas e dão incentivos tarifários para atrair novos operadores 42

• Serviço de transporte de contêineres da MRS ganha grade fixa para garantir previsibilidade e regularidade nas partidas 48

• Totvs apresenta soluções tecnológicas para fortalecer produtividade e reduzir custos das operações de seus clientes 50

• Oceanica desenvolve dois novos sistemas para gerenciamento de tráfego e para monitoramento e gestão de frotas 51

• Empresas de transporte de valores criam novos serviços para atender à crescente demanda por segurança para cargas especiais 52

• Kärcher lança até dez novos produtos por ano e aposta em alternativas que reduzem custos e melhoram resultados 56

• Movimentador universal da Combilift empilha e desloca lateralmente contêineres e cargas especiais em diferentes terrenos 58

• Palettrans mostra modelo de carreta com engenharia avançada para carga e descarga de navios nos portos e terminais de contêineres 60

EQUIPAMENTOS

Beumer apresenta transportadores de que permitem economia de tempo, energia e custos com mão de obra em portos e fábricas 62

CRUZEIROS MARÍTIMOS

Temporada 2015-2016, com 17 navios e 83 minicruzeiros, atrai 670 mil passageiros e contribui para fomentar as economias regionais 64

AUTOMÓVEIS

Com inauguração de fábrica em Iracemápolis, Mercedes-Benz acumula produção de automóveis, vans, ônibus e caminhões 66

SEÇÕES

Editorial 3 Novas 22



Transportes Mais Simples Autopeças: o encaixe perfeito entre autopeças e segurança.

O Porto Seguro Transportes Mais Simples Autopeças é a melhor garantia para mercadorias transportadas tanto nas cidades quanto nas estradas. Ele oferece as coberturas que você precisa, além de ser mais fácil de contratar e de pagar – em até 4 vezes sem juros. Voltado para empresas do setor automotivo, com movimentações mensais de até 3 milhões, pode ser contratado um limite de indenização mínimo de R\$ 10 mil e máximo de R\$ 200 mil e ainda dispensa a averbação. Dessa forma, você ganha mais tempo e tranquilidade para se preocupar com o que mais importa: o crescimento dos seus negócios.

Conheça as outras vantagens:

Guincho gratuito, facilidade na liquidação dos sinistros e desconto de 5% na contratação de todos os serviços da Porto Seguro Faz.

A Porto Seguro também oferece soluções em seguro para empresas nos segmentos de Transporte de Móveis e Materiais de Construção.

Para saber mais, consulte o seu Corretor ou acesse www.portoseguro.com.br.

Informações reduzidas. Consulte as Condições Gerais. CNPJ: 61.198.164/0001-60 - Processo SUSEP Mais Simples: 15414.001895/2008-71. O registro desse plano na SUSEP não implica, por parte da Autarquia, incentivo ou recomendação à sua comercialização.



**PORTO
SEGURO**
SEGUROS

**Transportes
Mais Simples
Autopeças**



Caminhão conectado gera fluxos de transporte seguros e tranquilos

A evolução do caminhão totalmente conectado começou há 30 anos e chega hoje à condução autônoma em um comboio de três caminhões Mercedes-Benz

■ EDUARDO CHAU RIBEIRO | DUSSELDORF, ALEMANHA

EM UM EVENTO REALIZADO NA CIDADE de Dusseldorf, na Alemanha, a Daimler Trucks apresentou à imprensa mundial os seus mais recentes avanços tecnológicos para tornar o transporte de carga mais ágil e mais seguro, além obter outros benefícios como reduzir custos operacionais e dar mais conforto ao condutor do veículo. Fez-se uma demonstração prática de como isso seria alcançado dentro de algum tempo. Um comboio formado por três caminhões Mercedes-Benz totalmente conectados percorreu um trecho da autobahn

perto da cidade com os jornalistas nas cabines para comprovar o que a tecnologia já pode fazer em prol do transporte de carga, com as melhorias resultantes nessa operação, entre elas a redução dos intervalos entre entregas e maior disponibilidade do veículo.

Por exemplo, a tecnologia desenvolvida pela Daimler Trucks permite que, acionado o sistema instalado nos caminhões, a condução seja automática e idêntica. Todas as manobras realizadas pelo primeiro veículo são reproduzidas pelos outros dois, até o

desligamento do sistema. As distâncias entre os caminhões podem ser reduzidas de 50 metros para 15 metros sem oferecer riscos, já que, com a frenagem do primeiro veículo a ação repete-se instantaneamente nos veículos subsequentes. Além disso, os caminhões contam com a tecnologia de condução autônoma segura que dispensa a intervenção do motorista.

De acordo com a Daimler Trucks, essa evolução na forma de dirigir caminhões trará numerosas vantagens ao transporte de carga, que incluem principalmente



maior eficiência e menor custo na operação.

Segundo pesquisa feita pela montadora, os caminhões das transportadoras ficam rodando apenas um terço do período em que estão disponíveis e, frequentemente, rodam sem estar totalmente carregados. Na maior parte do tempo, ficam parados à espera da carga e descarga ou em congestionamentos por falta de informações em tempo real. Com os novos recursos tecnológicos, principalmente a conectividade, a demora entre uma e outra operação será reduzida e o aproveitamento dos veículos será bem ampliado.

“Na Europa, os caminhões são responsáveis por 75% do todo transporte terrestre. Somente na Alemanha, um milhão de pessoas estão trabalhando no setor de transporte ou estão relacionadas a ele. Assim, os dados mostram claramente que os caminhões são a espinha dorsal da economia. Sem eles, não haveria alimentos, nem

mercadorias, nem empregos”, afirmou Wolfgang Bernhard, membro do conselho executivo da Daimler AG e responsável pela Daimler Trucks and Buses, durante a apresentação da nova tecnologia de conectividade à imprensa internacional.

Segundo ele, isso não vai mudar. Ao contrário, as pessoas compram cada vez mais coisas online, e todos esses produtos terão de ser entregues por caminhões ou furgões. Mais importante, a economia mundial continuará a crescer, enquanto as companhias continuam a se especializar e a colaborar cada vez mais com a situação. Tudo isso significa mais necessidade de transporte. Deste modo, na sua opinião, os volumes de transporte não estão diminuindo, mas aumentando. O transporte rodoviário mundial de carga deverá triplicar até 2050, salientou o executivo da Daimler.

Uma coisa fica claro, acrescentou: a rede de rodovias não vai triplicar. E isto é um enorme desafio para todos e todas

as coisas envolvidas com a logística. Na verdade, a logística ocorre em uma grande malha, com o caminhão no seu centro. Afora isso, existem muito mais players: os fabricantes, provedores de logística, terminais de carga, clientes e infraestrutura. Há também áreas de descanso, outros veículos, oficinas, autoridades, seguro e parceiros de finanças. Até agora, as conexões nesta malha são frágeis, e às vezes mal existem. Porque o fluxo de informações – informações em tempo real – é fraco. A consequência é o desperdício de recursos.

“Agora vamos ser mais específicos: um caminhão que poderia potencialmente rodar 24 horas por dia”, acrescentou Bernhard. “Mas nossa análise mostra que, na média, um caminhão passa um terço de seu tempo rodando – o restante é tempo de espera. Tem de esperar ser carregado ou descarregado. Tem de esperar no terminal de carga, na fábrica, na alfândega, na área de descanso pelo motorista que está



dormindo e assim por diante.”

E quando finalmente o caminhão está na estrada, os problemas continuam: com frequência não está totalmente carregado. Essas operações sem carga acontecem muitas vezes. Na Europa um de cada quatro caminhões transporta só pouca ou nenhuma carga. Além disso, mesmo se o caminhão não estiver esperando ou com carga total, pode não conseguir se mover porque está travado no congestionamento.

Assim, há tempo de espera, caminhões rodando vazios e congestionamentos. São apenas três dos problemas no transporte. Mas há muito mais. Por exemplo, a condição dos motoristas. Ficam estressados no fim de cada turno de trabalho. Na Alemanha os motoristas não podem trabalhar mais de dez horas por dia. Mais um minuto e estão transgredindo a lei. Mas não podem ter a certeza de encontrar local para parar a tempo. Ou procuram saber antes onde estacionar ou correm o risco de não entregar a carga no prazo.

Todos esses problemas são diferentes, mas todos têm a mesma causa básica. Há falta de informações em tempo real. Falta de informações em tempo real sobre tempo de chegada, espaço de carga, fluxo de tráfego, áreas de descanso e assim por diante. Há falta de informações em tempo

real para os envolvidos e em relação ao processo inteiro de transporte.

“Felizmente, há esperanças. Em breve esses problemas podem se tornar problemas do passado. Agora temos disponível uma solução: a conectividade”, acrescentou Bernhard. “O caminhão conectado pode fornecer as informações em tempo real que faltam hoje. Isso significa que o caminhão conectado se torna o principal ponto de fluxo de dados na rede de logística. Bem no centro.”

Em 2016 um bilhão e meio de coisas ficarão online e algumas das “coisas” mais importantes que ficam online agora são os caminhões. “Os caminhões conectados transformarão o completamente o transporte. E prometo: quando olharmos pra trás daqui a dez anos, reconheceremos que este foi o ponto da virada. O momento quando tudo isso começou”, ressaltou Bernhard.

Parece ousado? Mas ele tem a certeza de que acontecerá, embora seja um pouco desafiador. Com o caminhão conectado uma série de problemas será eliminada. O tempo de espera durante as entregas. A documentação agora em papel que será enviada antecipada e digitalmente ao destino, junto com informações sobre a partida do caminhão. Além disso, o caminhão pode informar ao cliente sobre mercadorias

transportadas, danos zero. Tudo acontece instantaneamente, sem papel.

O caminhão conectado pode ainda trazer benefícios como acelerar o tempo de conserto e manutenção; pode reduzir as vezes que o caminhão roda vazio, avisando ao provedor logístico que há espaço no baú que ele oferece pela internet aos embarcadores; no caso do problema dos congestionamentos, o caminhão conectado pode interagir em tempo real com a infraestrutura e outros veículos e saber que rota seguir.

Com o caminhão conectado, outro beneficiado é o motorista que consegue chegar à área de descanso na hora prevista porque sabe como estão as condições de tráfego e o tempo que resta para o destino.

Esses são alguns poucos exemplos para ilustrar a conectividade pode fazer. E é apenas o começo. Segundo Bernhard, a conectividade cria um novo universo de aplicações. “Esse é o rumo que estamos tomando, e a plena velocidade”, declarou. “A Daimler não só inventou o automóvel. Também inventamos o caminhão. Agora estamos entrando na era digital, estamos liderando novamente o caminho. Tornamos a telemática uma parte importante do nosso negócio há 15 anos. Transformamos a conectividade em um elemento integrante da nossa estratégia há três anos.



A empresa está totalmente comprometida com a conectividade.”

A Daimler Trucks lidera no campo da conectividade para veículos comerciais. Desde 2013, deixou conectados mais de 365.000 veículos no mundo todo.

A conectividade pode evitar impasses, reduzir marcadamente o consumo de combustível e as emissões e reduzir ainda mais os acidentes de trânsito. A sociedade se beneficia com a segurança aprimorada e com uma redução das exigências quanto aos recursos e ao meio ambiente. As empresas obtêm benefícios com processos de logística otimizados, economizando tempo e cortando custos. O esforço dos motoristas de caminhão enquanto executam seu exigente trabalho é aliviado consideravelmente. Ou seja: o caminhão inteligente, totalmente conectado é a fórmula de sucesso para empresas, motoristas e para a sociedade também.

CONECTIVIDADE JÁ É REALIDADE – Enquanto a conectividade só recentemente se tornou um jargão da moda para o setor de logística, a Daimler Trucks já estava oferecendo serviços de interconexão em rede e telemática por anos a fio.

A conectividade dentro do motor, entre o motor e a transmissão, entre o trem de força e a rota à frente já são a base para

a redução constante do consumo de combustível e das emissões.

Além disso, a conectividade alicerça um gerenciamento de frotas ainda mais eficaz, por meio do sistema FleetBoard da Daimler, por exemplo.

A conectividade é a base essencial para um caminhão de otimização contínua que viaja inteligentemente e de maneira autônoma rumo a seu destino – da maneira mais segura e econômica do que nunca.

Segundo a montadora alemã, a conectividade – significando comunicações entre todas as pessoas e todas as coisas – representa o futuro da logística, especialmente no contexto da movimentação complexa de bens dentro de uma economia intimamente ligada compreendendo diversos operadores especializados. A conectividade fornece a plataforma para uma organização sem interrupções dos fluxos de bens e commodities. Para operações de transporte rápidas, ecologicamente corretas, preservadoras de recursos e assim altamente eficientes. O caminhão desempenha um papel decisivo, como espinha dorsal do transporte de carga.

A Daimler garante que o conceito de conectividade surgiu exatamente cem anos atrás, após a invenção do automóvel. Há 130 anos, Gottlieb Daimler e Karl Benz inventaram a mobilidade sem cavalos, e há

120 anos eles acabaram com a carroça puxada por cavalos para o transporte de carga: Em 2 de outubro de 1896 Gottlieb Daimler requereu patente para o primeiro caminhão de todos os tempos. O próximo passo agora implica na condução sem a contínua intervenção do motorista. A conectividade aproxima o caminhão do significado original da palavra “automóvel”, que é derivada de uma combinação da palavra grega “auto” e da latina “mobilis” (móvel). Um automóvel é então um veículo autônomo que move por sua própria vontade.

Exatamente um século depois da invenção do automóvel – há 30 anos –, a então Daimler-Benz AG formou as bases para o desenvolvimento do automóvel do amanhã, quando deu início ao projeto de pesquisa “Prometeu” com a meta de evoluir para tornar o transporte rodoviário na Europa mais seguro, econômico, ecologicamente correto, confortável e eficiente. Com o apoio de vários governos e a coordenação da Daimler-Benz, mais de 300 cientistas e engenheiros dos fabricantes e fornecedores de componentes automotivos se empenharam em projetos ambiciosos. O transporte de carga por rodovia desempenhou um papel chave no “Prometeu”.

Naquela época, os motoristas de caminhão ficavam muito mais por conta própria



quando estavam na estrada, e as viagens entre os países eram ainda algo como uma aventura. A chegada das cargas dentro do prazo era algo que ficava a cargo das habilidades do indivíduo.

Os engenheiros envolvidos no projeto “Prometeu” trabalharam em sistemas de assistência para evitar acidentes e nas redes de comunicação entre veículos e entre os veículos e a rota – agora o que chamamos de navegação. Sob vigilância de curto e longo alcance, o monitoramento do nível de aderência na estrada, sistemas de assistência com capacidade de intervenção, computadores de bordo em rede nos veículos, novos sistemas de informação para o motorista, sistemas de telemática para veículos comerciais e conceitos de múltiplos sensores para detectar variáveis que não são diretamente mensuráveis estão entre as soluções encontradas. Em resumo, desde 1986 os engenheiros conseguiram estabelecer as bases para viabilizar o veículo totalmente interconectado em rede de hoje.

Uns dez anos depois do lançamento do projeto “Prometeu”, em meados dos anos 90, vários avanços surgiram, que juntos pavimentaram a rota rumo à conectividade dos veículos: sistemas eletrônicos de

bordo, tecnologia de comunicações móvel, o uso de dados do GPS e a utilização da internet.

Os termos “conectividade” e “condução autônoma” ainda tiveram que se estabelecer quando o “Promote Chauffeur” teve início em 1998. Duas composições eletronicamente interligadas de semirreboque/cavalo mecânico cobriram uma curta distância entre o veículo líder e o veículo que o seguia. Seu progresso era controlado por sinais infravermelhos no reboque do veículo líder e câmeras no caminhão que o seguia – a chamada barra de tração eletrônica.

Os dois caminhões eram conectados por uma conexão via rádio. O segundo veículo recebia todos os dados sobre a situação do veículo líder. Suas operações de virada, frenagem e aceleração seguiam as do veículo líder, e ele mantinha uma distância dependente da velocidade que ficava entre seis e 15 metros. O âmago do “Promote Chauffeur” consistia em computadores de bordo nos veículos, que ficavam responsáveis pela correlação de todos os dados.

Nem a condução autônoma nem a conectividade com outros veículos e a infraestrutura estavam ainda na agenda: o veículo líder era inteiramente operado por

meios manuais. Igualmente, as interações com outros veículos, tais como garantir que os veículos retornassem com segurança a suas pistas após ultrapassar, ainda não acontecia. As soluções técnicas já estavam em sua infância, mas o vocabulário correspondente ainda não tinha evoluído. Hoje, informa a montadora, os caminhões possuem tanto soluções quanto nomes de equipamentos à sua disposição: como o Highway Pilot (Piloto rodoviário) e o Highway Pilot Connect (Conexão do Piloto Rodoviário).

FLEETBOARD – Os próximos avanços rumo à conectividade se seguiram rapidamente em um campo bastante diferente: a telemática. A Daimler novamente se colocou à frente desse desenvolvimento com seus caminhões. A introdução do sistema de telemática FleetBoard a bordo dos veículos dos principais clientes começou no ano 2000. Pela primeira vez, o caminhão agora se tornava um elemento totalmente integrado da cadeia de logística de transportes. O planejamento da rota, posicionamento contínuo, transmissão dos dados do veículo – o FleetBoard conectou o motorista e o veículo com o mundo externo.

O desenvolvimento do FleetBoard



continuou depressa. Em 2004 a FleetBoard apresentou uma interface para a integração dos dados com os sistemas de software das empresas de transporte e também revelaram o DispoPilot como dispositivo móvel para a gestão de logística, navegação e rastreamento. O FleetBoard desde então se tornou parte integrante das operações diárias das transportadoras. Seu computador de bordo forneceu a plataforma para a transmissão de diversos itens de dados, tais como códigos de erro com relação às panes. Hoje há cerca de 180.000 veículos na estrada usando o FleetBoard. A empresa, sediada em Stuttgart atualmente emprega mais de 200 pessoas e está representada em 40 países do mundo.

No mercado-chave de veículos comerciais da América do norte, a Daimler Trucks North America está incrementando suas atividades na área de serviços interconectados em rede, por meio de sua participação na Zonar Systems Inc., uma desenvolvedora líder e fornecedora de soluções de logística, telemática e conectividade. A Daimler Trucks North America e a Zonar têm mantido uma parceria pelos últimos cinco anos que começou com o lançamento no mercado do "Virtual Technician" (Técnico Virtual), sistema fornecedor de

diagnósticos à distância, e continuou com o desenvolvimento da solução abrangente "Detroit Connect".

Fazendo parte da "Detroit Connect", o sistema "Virtual Technician" envia uma foto da situação técnica do motor para a Central de Serviços de Clientes da Detroit onde luzes de aviso se acendem de maneira que a equipe de lá consegue sempre analisar os dados, identificar o problema e enviar um e-mail com orientação sobre que medida deverá ser tomada. O "Virtual Technician" pode reduzir o tempo de parada devido à prestação de serviços e, assim, possibilitar o corte de custos de manutenção. Os custos de reparação ficam até 20% menores, e o tempo de operação do veículo aumenta em 6%.

Em coordenação com o "Virtual Technician", o "Detroit Connect" permite o uso do "Visibility Fleet Software" (software de visibilidade de frota) por meio da rede satelital do GPS para determinar a localização exata, a velocidade e o consumo de combustível de um caminhão ou de uma frota inteira a partir de qualquer dispositivo conectado à internet, como por exemplo, um tablet que esteja a bordo.

O "Detroit Connect" é a primeira solução de telemática nos Estados Unidos e

no Canadá a conseguir determinar a causa das mensagens de falhas que ocorrem durante uma viagem. Usado em mais de 185.000 veículos, o "Detroit Connect" já cobriu bilhões de quilômetros rodados.

O próximo marco de progresso: o sistema do Piloto Rodoviário Highway Pilot a bordo do Mercedes-Benz Actros e do "Freightliner Inspiration Truck".

A condução autônoma é possível essencialmente sem conectividade em escala total sob a forma de comunicações Veículo com Veículo, como fica demonstrado pelo Highway Pilot, sistema da Daimler para caminhões de condução autônoma. O Highway Pilot é mantido em contato estreito com o que o cerca por sistemas de radar e câmeras. Não se permite que nenhum caminhão de condução autônoma ande um milímetro sem essa conexão segura com o mundo em volta do veículo.

A funcionalidade do Highway Pilot ficou inicialmente limitada às estradas expressas. Esse é seu território natural, como caminhão de longo percurso, e se presta à condução autônoma. Em estágio mais avançado, a condução autônoma também é concebível fora dessas rotas tronco, em estrada com trânsito em sentido contrário e cruzamentos.

Nova linha Cargo Torqshift. É outra sensação de dirigir.



Nova linha Torqshift com câmbio automatizado.
A força e a confiança que você já conhece, com o conforto e a economia que você estava esperando.



Robusto câmbio automatizado EATON.



Economia na manutenção.
5 vezes menos desgaste da embreagem.



Menor consumo de combustível.
Economia de até 10%.



Todos juntos fazem um trânsito melhor.



Segurança e tranquilidade com o sistema de monitoramento e telemetria mais avançado do mercado. Instalado de fábrica.

2 ANOS
DE GARANTIA

Mais informações em www.fordcargotorqshift.com.br





Ford renova linha da Ranger

A versão da picape se destaca pela nova frente alinhada aos veículos utilitários da marca no mundo e tem interior sofisticado com tela multifuncional de oito polegadas e materiais de acabamento selecionados

■ SONIA MOARES

A FORD LANÇA NESTE MÊS A VERSÃO RENOVADA da picape Ranger, modelo que é produzido na fábrica de Pacheco, na Argentina. Com forte tradição na América do Sul, este veículo é uma grande aposta da montadora para competir no mercado brasileiro de veículos comerciais.

A nova Ranger chega ao mercado com uma coleção de prêmios e o reconhecimento no mercado mundial. No sudeste asiático foi eleita a Picape do Ano e na África do Sul a Melhor Compra, o que ajudou a Ford registrar seu recorde histórico de participação no mercado. "A nova Ranger é a

melhor picape média que a Ford já teve na América do Sul. Ela vai surpreender o consumidor tanto pelo design e itens de segurança como pelas tecnologias inéditas no segmento, junto com a reconhecida capacidade fora de estrada que todos já conhecem", afirma Kátia Ribeiro, supervisora de Produto da Ford.

Na região da América do Sul a Ford registrou a venda de mais de 700 mil unidades da Ranger. No mercado brasileiro a picape ficou, em fevereiro, com 19% de participação entre as picapes médias mais vendidas do Brasil. No primeiro bimestre deste ano

o veículo se posicionou em sexto lugar no ranking de vendas com 1.920 unidades emplacadas, segundo dados divulgados pela Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), ficando atrás da VW Amarok (2.041), GM S-10 (2.444) e Toyota Hilux (5.087).

A versão global da nova Ranger se destaca pelo novo visual com a frente alinhada aos veículos utilitários da marca no mundo. Além do alto padrão de segurança e conforto, o veículo reforça a sua capacidade de rodagem em diferentes tipos de terreno tanto para uso urbano como



O design da nova Ranger foi pensado para criar um ambiente confortável e funcional para o motorista e os passageiros

para serviço pesado.

Segundo a Ford, o design desta picape foi pensado para criar um ambiente confortável e funcional para o motorista e os passageiros, sendo adequado tanto para o trabalho como para o lazer.

O painel traz linhas horizontais marcantes que avançam por toda a largura da cabine. Atrás do volante, o painel de instrumentos com duas telas digitais coloridas traz informações de fácil leitura para o motorista, além de detalhes dos controles de entretenimento, navegação e ar-condicionado.

Segundo a Ford, os materiais de acabamento da picape foram cuidadosamente selecionados para oferecer um padrão de refinamento comparável ao de carros de

luxo, mas ao mesmo tempo são resistentes e duráveis para atender às exigências de um utilitário profissional. O uso de materiais avançados de isolamento acústico também coloca o seu interior entre os mais silenciosos e confortáveis da categoria.

A nova Ranger segue a tendência global com recursos eletrônicos avançados, entre os quais estão a disponibilidade de sistemas de transmissão 4x4 e AWD (All Wheel Drive) de última geração. A engenharia da Ford trabalhou globalmente para oferecer a melhor tecnologia com um desenvolvimento adequado a cada mercado.

Na tração 4x4 a potência do motor é distribuída nas quatro rodas. Ela é usada em picapes e veículos off-road, como a Ford Ranger, que não por acaso tem 65% do seu

volume de vendas representado pelos modelos com motor diesel e tração integral.

O controle eletrônico da caixa de transferência da nova Ranger permite mudar a tração de 4x2 para 4x4 por um botão no painel com o veículo até 120 km/h. Tem também a opção reduzida (Low), que aumenta a força em terreno pesado.

A nova picape Ranger faz parte de um ciclo de investimentos de US\$ 220 milhões que a Ford aplicou na modernização da fábrica de Pacheco e no desenvolvimento do projeto na região.

LANÇADA NO BRASIL EM 1994 – Inicialmente importada dos Estados Unidos, a picape Ranger passou a ser produzida na Argentina em 1997 e ficou conhecida pela capacidade fora de estrada e dirigibilidade. Em 2012 foi introduzida a atual geração global da picape, com uma série de aprimoramentos para competir em diversos mercados.

No evento de comemoração da primeira unidade da nova Ranger para o mercado latino-americano na fábrica de Pacheco, a Ford reuniu os empregados na linha de montagem e a picape escolhida para marcar o momento foi a Ranger Limited, versão de linha na cor de lançamento vermelha Toscana.



A Ranger tem 65% das vendas representados por modelos a diesel e com tração integral

Mercedes-Benz alcança venda histórica mundial da Sprinter

No Brasil a montadora já comercializou 120 mil unidades da van desde 1997, ano em que o modelo chegou ao mercado nacional

■ SONIA MOARES



A MERCEDES-BENZ COMEMORA EM MARÇO a venda mundial de três milhões de unidades da van Sprinter, desde o seu lançamento no mercado em 1995. Presente em mais de 130 países este veículo alcançou em 2015 o maior resultado de venda da história com 194.200 unidades, alta de 4% em comparação ao ano anterior.

“Três milhões de Sprinter em apenas 20 anos é um sinal de grande sucesso”, afirma Volker Mornhinweg, responsável pela divisão Mercedes-Benz Vans. “A Sprinter foi a fundadora do segmento de grande vans e continua com muito êxito até hoje no mercado internacional. Com seis fábricas no mundo, é um exemplo brilhante de nossa estratégia de crescimento internacional de Mercedes-Benz vans. E ainda temos muitos planos para o nosso carro-chefe no futuro. Visamos manter o sucesso da linha Sprinter em 2016.”

No mercado brasileiro, a Mercedes-Benz tem contribuído para a expansão mundial dos negócios da divisão vans

do Grupo Daimler. Desde que o modelo chegou ao país em 1997, foram comercializadas cerca de 120 mil unidades da Sprinter. Em 2015 a empresa registrou aumento de participação de mercado, chegando a 24,5% de market share, o que significa 3% acima dos 21,6% do ano anterior.

Segundo a montadora, a Sprinter é campeã de vendas entre os produtos que compõem o portfólio da Daimler e obteve no início deste ano um bom desempenho mundial, se destacando como líder de mercado em vários países, o que inclui também a Alemanha, África do Sul e Argentina.

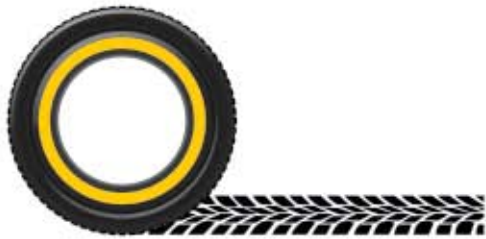
Atualmente, os mercados mais importantes para a Sprinter concentram-se na Europa Ocidental, com 55% das vendas, seguido pelos Estados Unidos e a Alemanha. No ano passado, a Mercedes-Benz entregou por volta de 28.600 unidades aos clientes desse mercado, 11% a mais do que no ano anterior, cujo volume foi de 25.800 unidades.

REDE MUNDIAL DE PRODUÇÃO –

A Sprinter é produzida em seis fábricas do Grupo Daimler no mundo. Estão em Düsseldorf e em Ludwigsfelde, na Alemanha; e em Charleston, no Estado da Carolina do Sul, nos Estados Unidos. Há ainda a fábrica localizada em Buenos Aires, na Argentina, que fornece os veículos para o mercado brasileiro, bem como uma estrutura dentro da joint venture Fujian Benz Automotive em Fuzhou, na China. E a parceira russa GAZ em Nizhny Novgorod, a 100 quilômetros de Moscou, que produz a Sprinter Classic.

Para maior rapidez na adequação da Sprinter da próxima geração a seus clientes da América do Norte, a Mercedes-Benz Vans deverá construir uma nova fábrica em Charleston. Para tanto, a divisão investirá cerca de US\$ 500 milhões no desenvolvimento da nova planta nos próximos anos.

A Sprinter da próxima geração continuará sendo produzida na Alemanha, nas fábricas de Düsseldorf e Ludwigsfelde. Para isso, a divisão Mercedes-Benz Vans investirá 450 milhões de euros na modernização de ambas as fábricas alemãs. Além disso, a unidade de Düsseldorf desempenhará um papel mais central na rede de produção global da divisão, como centro de competência mundial para a produção da Sprinter. As versões Sprinter chassis (para carrocerias do tipo baú, por exemplo) e a Sprinter plataforma (para implementação de motorhomes, micro-ônibus e outros) continuarão a ser produzidas na fábrica de Ludwigsfelde, que celebrou seu 25º aniversário no início de fevereiro de 2016. ■



PneuShow

12ª Feira Internacional da Indústria de Pneus

Lançamentos • Manutenção • Reforma • Reciclagem • Equipamentos

Quem transporta o Brasil
sabe que pneu é fundamental
para o sucesso do negócio

28-30

junho 2016

14h às 21h

Expo Center Norte
São Paulo - SP

Faça seu credenciamento online
www.pneushow.com.br



Eventos Paralelos:

- Prêmio PneuShow
- Painel PneuShow da Indústria de Pneus

Feira Simultânea

Expoborr

12ª Feira Internacional
de Tecnologia em Borrachas,
Termoplásticos e Máquinas

SAV Serviço de Atendimento ao Visitante
(11) 2226-3100 • sav@francal.com.br

Todos os **caminhos do pneu**

realização / organização

cooperação

apoio

mentadora oficial

cia. aérea

agência de viagem

afiliada à

local de realização



Volvo lança o rodoviário B310R

Com carroceria de 14 metros de comprimento, novo chassi complementa linha de ônibus rodoviários da Volvo e oferece maior capacidade de transporte, chegando a 52 passageiros

■ AMARILIS BERTACHINI | CURITIBA



A VOLVO BUS LATIN AMERICA COLOCOU no mercado um novo modelo de ônibus rodoviário direcionado para o serviço de fretamento e viagens interestaduais de curtas e médias distâncias, o B310R.

Segundo Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America, o veículo abre um novo nicho de mercado de ônibus rodoviários para a montadora. O chassi pode receber carrocerias com até 14 metros de comprimento, o que aumenta a capacidade de transporte de passageiros em até quatro lugares, chegando aos 52 passageiros.

“Este chassi vem complementar nossa linha de rodoviários para atingir o que nos propusemos há quatro ou cinco anos, quando decidimos que tínhamos que buscar a liderança em ônibus rodoviários. Desde então temos feito todo o

desenvolvimento possível de produtos para ocupar todos os segmentos de

transporte rodoviário e nos faltava exatamente preencher essa lacuna, entre 270 e 340 cavalos, porque o mercado de rodoviários está cada vez mais profissional e competitivo. O operador está fazendo contas na ponta do lápis, já não faz mais aventuras de comprar produtos com potência superior àquilo que precisa ou potências que resultem em mais consumo de combustível ou mesmo com posições de eixos que sejam mais custosas para o que eles necessitam”, destacou o executivo.

Pimenta fez questão de divulgar que o chassi B310R é, no mínimo, 3% mais econômico do que o melhor entre seus concorrentes. “Já temos 23% do mercado de rodoviários e queremos mais”, disse. O lançamento foi direcionado também a mercados externos importantes para a montadora, como Chile, Argentina, Peru e Colômbia.

Com configuração 4x2, 310 cv de

potência e torque de 1.500 Nm, o modelo chega com a proposta de ser também mais econômico, oferecendo alta eficiência de transporte e baixo consumo de combustível. Segundo Pimenta, encarroçadoras como Marcopolo, Comil e Neobus já desenvolveram carrocerias para esse novo chassi de 14 metros.

Equipado com motor de 11 litros, o veículo oferece também como apelo a vantagem de ser mais leve: seu peso é, em média, 400 kg inferior aos modelos similares disponíveis no mercado. “É o chassi mais leve e com o motor mais eficiente do mercado, o que permite uma melhor relação de peso e potência para as aplicações às quais se destina. Uma combinação que faz do B310R o mais econômico de sua categoria”, explicou Renan Schepanski, engenheiro de vendas da Volvo.

Com o B310R a Volvo amplia sua linha de rodoviários para oito opções de chassis. Uma das vantagens da montadora é ter uma plataforma única para toda sua linha de rodoviários, o que significa que o B310R tem os mesmos itens de série: caixa de câmbio automatizada I-Shift, freio motor VEB com 390 cv de potência, suspensão eletrônica e freio a disco EBS 5. Essa padronização favorece os projetos de

carrocerias ao mesmo tempo em que facilita as manutenções e reduz custos operacionais para os operadores.

A linha de chassis rodoviários para ônibus da Volvo tem oito possibilidades de combinações de tração e potência para atender desde operações de fretamento até viagens de turismo e internacionais. Com motor de 11 litros, as potências vão de 310 cv a 450 cv. A versão 4x2 é ofertada com potências de 310 cv, 340 cv e 380 cv; a versão 6x2 com 380 cv, 420 cv e 450 cv de potência; e a versão 8x2 com 420 cv e 450 cv.

O sistema de freio motor Volvo (VEB), igualmente presente no novo chassi, permite atingir velocidades médias maiores em descidas de serra, reduz o uso dos freios de serviços e o desgaste dos pneus. "São itens que asseguram conforto e segurança aos passageiros, fundamentais para a qualidade do transporte rodoviário de passageiros", destacou Schepanski.

De acordo com o executivo, os chassis podem ser equipados ainda com outros itens de segurança e conforto, como o Alcolock (bafômetro) e o ESP (Controle Eletrônico de Estabilidade), que evita derapagem e capotagem em curvas. Esse equipamento ativa automaticamente os freios e corta a aceleração do veículo.



Hakan Agnevall, presidente global da Volvo Bus que esteve presente no evento de lançamento do B310R, destacou que o mercado brasileiro é relevante para a Volvo e disse que a montadora seguirá focando em oferecer itens fundamentais para atender os clientes, garantir disponibilidade dos veículos e eficiência em combustível, e apresentar novos produtos.

"Na Volvo queremos permitir que as pessoas cheguem aos seus destinos de forma confiável, segura e com respeito ao meio ambiente. Queremos fazer diferença sendo pioneiros em soluções de transporte sustentável. Queremos ser pioneiros não só em tecnologia, mas em trazer novas soluções de negócios para o mercado", afirmou.

Agnevall destacou a prioridade que a montadora dá à segurança com o programa de zero acidentes da Volvo, lembrou que há uma estimativa de que 1,3 milhão de pessoas morrem todo ano em acidentes de trânsito em todo o mundo e outras mais sofrem lesões. "Se não fizermos nada, esse número pode dobrar até 2030. É por isso que temos a visão de zero acidentes e isso se reflete nas soluções de segurança que oferecemos", comentou.

"O Brasil e a América Latina são importantes para a Volvo, representam quase 20% das vendas anuais. Queremos garantir que os operadores sejam bem-sucedidos e que a Volvo continue sendo um bom investimento para eles", citou Ralph Acs, presidente da Volvo Bus Américas que também veio ao país participar do lançamento do B310R.

PRINCESA DOS CAMPOS – No desenvolvimento do produto a Volvo contou com um de seus principais clientes, a Expresso Princesa dos Campos, para dicas técnicas e suprimento de dados sobre o desempenho do veículo.

Florisvaldo Hudinik, da Princesa dos Campos: troca pelo B310R poderia gerar economia de R\$ 80 mil em um ano



Hakan Agnevall: empresa quer oferecer novas soluções de negócios ao mercado

Segundo Florisvaldo Hudinik, diretor-presidente da Expresso Princesa dos Campos, foi feita uma experiência por um período de 23 dias, com dois veículos e a comparação mostrou melhoria significativa de eficiência. Se, por exemplo, a empresa substituisse todos os veículos de 340 cv pelo novo chassi B310R, obteria uma redução de consumo de 35 mil litros, ou uma economia de aproximadamente R\$ 80 mil em um ano.

Com mais de 80 anos de atuação, a Expresso Princesa dos Campos opera no transporte rodoviário de passageiros, encomendas e fretamentos em sete estados e no Distrito Federal. Tem uma frota com mais de 400 veículos que percorrem 120 linhas de ônibus. Nos últimos cinco anos, o investimento em aquisição de novos ônibus ultrapassou R\$ 90 milhões. A empresa é responsável pelo serviço Airport Connect, que transporta passageiros entre Ponta Grossa e o Aeroporto Internacional Afonso Pena, em Curitiba.

Sua participação no segmento de encomendas tem crescido e até o final deste primeiro semestre deve inaugurar um novo Terminal de Cargas em Curitiba, com investimentos da ordem de R\$ 24 milhões. ■

Araguaia ganha status Diamante da rede Mercedes por desempenho

Avaliação da rede de concessionários Mercedes-Benz estimula melhoria nos serviços prestados e ajuda a intensificar a divulgação da marca como excelência de qualidade para os clientes das autorizadas

■ AMARILIS BERTACHINI | CAMPINAS



EM MAIS UMA AÇÃO PARA REFORÇAR A importância do bom desempenho de seus pontos de venda para a receita da montadora como um todo, a Mercedes-Benz decidiu tornar pública uma classificação da rede de concessionários que antes era usada apenas para avaliação interna. O chamado programa StarClass estabelece padrões de qualidade para as revendas atingirem o melhor nível de atendimento ao cliente, avaliando desde estrutura do estabelecimento até serviços e agilidade nos processos.

A concessionária Araguaia, de Campinas, no interior de São Paulo, atingiu a maior pontuação nos requisitos da montadora e recebeu o troféu Diamante no Programa de Certificação StarClass, pela alta

performance em 2015, reconhecida como a melhor loja da rede de veículos comerciais Mercedes-Benz. Essa revenda pertence ao Grupo Pirasa, que é parceiro da marca há quase 50 anos e também tem lojas autorizadas em Limeira e em Piracicaba, onde fica a sede do grupo.

O processo de avaliação do concessionário é feito ao longo do ano, com base em padrões de qualidade estipulados pelo Programa de Certificação StarClass, com análise de três pilares básicos: padronização (processos, estrutura e identidade visual), profissionalização e equipe de alta performance. No final do ano são apurados os desempenhos dos concessionários e a equipe da fábrica indica, por segmento

de veículo, os que mais se destacaram nas classificações ouro, prata e bronze. O melhor entre os que alcançaram nível ouro é reconhecido com a entrega do prêmio Diamante, o que significa que a revenda conquistou certificação ouro em todos os segmentos em que atua, maior pontuação no ranking de indicadores de vendas e de pós-venda, além de ter inscrito projetos no Prêmio de Responsabilidade Ambiental e o chamado "Cliente Satisfeito", duas iniciativas realizadas pela Mercedes.

A partir deste ano, os concessionários qualificados como ouro recebem o selo de qualidade StarClass para ser exibido em seus pontos de venda – por meio de totens, banners, folhetos e adesivos – e que serve para indicar ao cliente o nível de excelência de serviço e atendimento que aquele estabelecimento pode oferecer, além de dar maior visibilidade à marca.

Para apoiar os pontos de venda, a Mercedes-Benz realiza workshops para os concessionários com foco no entendimento do programa, para tirar dúvidas e explicar novos critérios que são agregados a cada ano. Também oferece consultoria sobre processos de vendas e de pós-venda e ajuda a identificar oportunidades de melhoria para cada loja.

"Somos milimetricamente avaliados em quesitos de satisfação de cliente, de disponibilidade de peças, de padrão de atendimento. Todos os clientes que passam por nossa oficina são pesquisados", diz Fernanda Guidotti, diretora comercial do Grupo Pirasa. Ela destaca que esses indicadores permitem monitorar o dia a dia

do estabelecimento para padronizar e melhorar o padrão de qualidade. Além disso, a montadora orienta quanto aos procedimentos corretos para atender tanto os grandes frotistas quanto o varejo.

A Araguaia mantém cerca de 4 mil itens em estoque e soma vendas de 1,5 milhão de peças por mês. Segundo Roberto Ferreira, diretor comercial do Grupo Pirasa, irmão de Fernanda e filho do fundador do grupo, a empresa atua fortemente nas vendas através do serviço de telepeças. Fernanda diz que as linhas de peças Mercedes-Benz, tanto a Renove, já consolidada, quanto a Alliance, lançada mais recentemente, são muito bem aceitas pelos clientes.

“O StarClass está muito focado na gestão do concessionário e na satisfação do cliente, o que ajuda a manter a competitividade do nosso negócio. A conquista do Diamante foi uma consequência de nosso entendimento de que o programa abrange pontos de qualidade e valores que nós acreditamos. Desde o começo do ano, buscamos entender todos os pontos que a Mercedes-Benz havia estabelecido para 2015 como importantes para a rede ser vencedora num momento tão difícil do mercado. Nesse sentido, contamos com o apoio da fábrica nos momentos de dúvidas sobre as regras da certificação. O programa é muito focado no cliente e isso é o que realmente interessa. Toda nossa equipe



Fernanda Guidotti: o pós-venda vai pagar a conta e ajudar a passar pelo momento difícil

PARCERIA DE 50 ANOS

Já em ritmo de comemoração para os 50 anos de atividades em 2017, o Grupo Pirasa é um dos mais tradicionais representantes da Mercedes-Benz do Brasil no mercado de veículos comerciais. A empresa nasceu da ousadia de Joaquim Mário Peres Ferreira, um engenheiro civil que paralelamente à sua profissão decidiu investir na cidade paulista de Piracicaba, que sequer conhecia. Aos 39 anos, influenciado por familiares, Joaquim Mário juntou suas economias para iniciar um projeto em que não tinha o menor conhecimento: abrir um concessionário de veículos comerciais Mercedes-Benz. Dessa forma, deu início a uma brilhante trajetória profissional e empresarial.

O primeiro empreendimento do grupo, a Pirasa Veículos de Piracicaba, foi fundado em 1967. Em 1985, ocorreu a incorporação do Comercial Araguaia de Campinas e em 2003 foi inaugurada a Pirasa Veículos de Limeira.

estava bem comprometida e a união foi fundamental”, afirma Fernanda.

VENDAS – Em 2015, acompanhando o mercado, a Araguaia teve queda de cerca de 50% nas vendas de caminhões e foram os serviços de manutenção que ajudaram a segurar o resultado. Mesmo assim, registrou retração de 25% nos serviços de manutenção. “O StarClass nos trouxe ferramentas para vermos a carteira da nossa região, nos ensinou a ir atrás e a questão do pós-venda é a chave da nossa sobrevivência. O pós-venda vai pagar a conta e nos ajudar a passar por esse momento de dificuldade da economia”, avalia Fernanda.

O Programa StarClass foi implantado na rede de veículos comerciais da Mercedes-Benz no país há cerca de dez anos, baseado em uma iniciativa global da montadora.



Philipp Schiemer: certificação eleva a percepção de qualidade premium da revenda

Teve início com o segmento de caminhões em 2006, seguido por ônibus em 2010 e vans em 2012. “Ele estabelece padrões de qualidade que visam a excelência no atendimento e a eficiência na operação”, afirma Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina. “A brilhante conquista da revenda Araguaia merece total reconhecimento. Aliás, o Grupo Pirasa sempre demonstrou comprometimento com o programa, reconhecendo seu valor na busca da melhoria contínua”, complementa.

De acordo com Schiemer, além dos benefícios de excelência de gestão e de atendimento, a certificação StarClass eleva a percepção de qualidade premium do concessionário no mercado, assim como da própria marca Mercedes-Benz. “Isso é fundamental para assegurar a satisfação do cliente e conquistar a sua fidelidade”, destaca.

“Com uma nova campanha de mídia e de comunicação no ponto de venda, queremos transformar a certificação StarClass em selo de qualidade para o cliente, atestando o mais alto nível de serviços, atendimento e estrutura”, diz Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas, marketing e pós-venda de caminhões e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. “Dessa forma, o concessionário poderá ser reconhecido pela excelência comprovada e o compromisso pela melhoria contínua”, acrescenta.



MAN vende 103 chassis de ônibus para Anápolis



O grupo São José, responsável pelo transporte urbano da cidade de Anápolis (Goiás), adquiriu 103 chassis de ônibus Volkswagen modelos VW 17.230 OD, 17.230 OD Full Air (suspensão 100% pneumática) e o 18.280 OT LE (piso baixo). Esses veículos completam a frota da cidade composta por mais 200 unidades de modelos Volkswagen.

Os novos ônibus vão rodar mais de 1,3 milhão de quilômetros por mês em diversas zonas de transporte de Anápolis, que tem uma população superior a 366 mil habitantes.

O grupo São José tem mais de 900 veículos Volkswagen em diversas operações pelo Brasil. O que pesou na escolha dos chassis Volksbus, segundo o diretor da empresa Luciano Lopes, foram a motorização com a tecnologia EGR (que dispensa o uso de Arla-32) e o câmbio automático para o modelo de piso baixo.

“Temos uma rede consolidada de representantes pelo Brasil, com 156 pontos que seguem o lema de atendimento sob medida aos nossos clientes”, destaca Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e pós-vendas da MAN Latin America.

VLI inaugura terminais intermodais no Tocantins

A VLI, empresa especializada em operações logísticas que integram terminais, ferrovias e portos, inaugurou dois novos terminais intermodais no Tocantins com investimento de R\$ 264 milhões. Localizados nas cidades de Porto Nacional e Palmeirante, os ativos destinados ao transbordo e armazenagem de grãos fazem parte da estratégia da companhia para alavancar o crescimento do corredor logístico centro-norte, uma importante fronteira de produção agrícola, que engloba os estados do Tocantins e Maranhão.

Juntos, os novos empreendimentos terão capacidade para movimentar por ano cerca de seis milhões de toneladas de produtos como soja, milho e farelo, adicionando mais capacidade de

movimentação para o corredor centro-norte e representando uma alternativa de escoamento em larga escala para a produção agrícola brasileira. As unidades seguem o modelo dos terminais integradores implantados pela VLI em outras regiões do Brasil e funcionam como polos concentradores de carga, acelerando o escoamento de produtos pela ferrovia até o porto.

As cargas – originárias nas regiões produtoras do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), além do Mato Grosso, Goiás e Pará – chegam de caminhão até os terminais. Nas unidades, realizam-se a descarga dos caminhões, o armazenamento e o transbordo dos grãos para os trens. Os vagões carregados seguem pela Ferrovia

Norte Sul (FNS), também controlada pela VLI, para o porto do Itaqui em São Luís (MA), com destino à exportação.

Segundo a VLI, a construção do Terminal Integrador Porto Nacional e do Terminal Integrador Palmeirante visa atender à demanda crescente por alternativas para o transporte e exportação de grãos no Norte e Nordeste, colaborando para a redução dos gargalos logísticos na cadeia nacional.

A empresa também investiu de R\$ 1,7 bilhão na construção do ramal ferroviário de acesso ao Terminal de Grãos do Maranhão, incluindo a compra de novas locomotivas e vagões, a construção e ampliação de pátios de cruzamento de trens ao longo da ferrovia.

Ônibus da Continental inicia novo ciclo de viagens pelo Brasil

Com o ônibus ContiRoadShow a Continental iniciou dia 21 de março, em Foz do Iguaçu, seu novo ciclo de viagens pelo Brasil tendo como foco a região Sul. No ano passado, este veículo rodou 27.475 quilômetros e visitou 83 cidades.

“O objetivo desse nosso showroom itinerante é apresentar as novas tecnologias, produtos e serviços da marca a clientes, parceiros atuais e também potenciais. Por sua proposta educacional inovadora, o ContiRoadShow nos permite estabelecer uma conexão diferenciada com as pessoas que têm a oportunidade de conhecê-lo”, explica Daniel Vasconcelos, gerente de vendas de pneus para veículos comerciais da Continental Pneus Brasil.

Idealizado a partir do conceito do ContiLi-



feCycle, a solução para a gestão de toda a vida do pneu de carga da Continental, o interior do ContiRoadShow foi reformado para incorporar a família de pneus ContiHybrid, os pneus recapados com as bandas ContiTread e o

pneu conceito ContiFutureMotion.

No novo design interno do ônibus foram preservados os demais espaços para a exibição de produtos, ferramentas e serviços, as áreas de convivência e a sala para a realização de reuniões e de pequenos treinamentos.

Entre os destaques está o sistema de monitoramento de pneus ContiPressureCheck, já em comercialização no Brasil, que fornece ao motorista informações sobre a temperatura e a pressão de cada pneu do veículo.

Shell lança novo lubrificante

A Shell lança no mercado brasileiro a linha de lubrificantes Shell Rimula R3 Multi SAE 15W-40 para complementar o portfólio destinado à aplicação em veículos pesados. Por ser um multiviscoso, o lubrificante proporciona uma série de benefícios quando comparado a produtos monoviscosos, tais como redução de até 30% no consumo de óleo, maior vida útil do lubrificante, menor consumo de combustível e melhor fluidez na partida a frio, reduzindo assim o



desgaste nesse momento crítico para o motor.

Além de manter o motor limpo, o Shell Rimula R3 Multi garante proteção contra a formação de depósitos nos pistões, acúmulo de fuligem e desgaste. O novo produto ainda proporciona resistência à degradação térmica, conforme a classificação de serviço API CG-4, solicitado por diversos fabricantes de motores Euro 1, 2 e 3, além de motores fora de estrada, como aqueles usados em equi-

pamentos agrícolas e de construção, incluindo os motores turbinados.

“Esse produto foi elaborado para atender o caminhoneiro brasileiro e grande parte da frota atual do país, com a qualidade utilizada em todo o nosso portfólio”, comenta Sergio Pérez, gerente de marketing da Shell no Brasil, ressaltando que os lubrificantes com viscosidade de 15W são os mais utilizados pelo mercado brasileiro.

A linha Shell Rimula ainda conta com os seguintes lubrificantes: Shell Rimula R3 Extra, Shell Rimula RT4 X, Shell Rimula RT4 L, Shell Rimula R5 LE e o 100% sintético Shell Rimula R6M.

Honeywell incentiva uso de turbos remanufaturados



Com o tema “Porque Arriscar?” a Honeywell Transportation Systems dá início a sua campanha para conscientizar os transportadores sobre a importância de instalar em seus veículos turbos remanufaturados de fábrica em vez dos reconicionados existentes no mercado. A intenção da empresa é alertar os consumidores sobre o risco que correm ao optar por um produto mais barato, sem procedência identificada e assumir pesados

custos em pouco tempo e problemas com a parada dos veículos para o necessário conserto.

Com o programa mundial Reman Original Garrett, idealizado pela empresa para veículos usados, a fabricante coloca no mercado de reposição turbos remanufaturados pela própria fábrica, com a substituição de peças desgastadas por componentes novos, montados e testados com os mesmos procedimentos técnicos que os turbos originais fornecidos às montadoras de veículos, além da garantia de fábrica de um ano sem limite de quilometragem.

“Nosso programa tem o objetivo de facilitar o acesso dos transportadores a um produto de qualidade, garantido pela fábrica

e com preço reduzido, evitando que os caminhões fiquem parados nas estradas”, afirma Eric Fraysse, vice-presidente mundial da Honeywell para o mercado de reposição.

Para Fraysse, o programa é adequado a este momento de retração da economia, fortemente refletida no setor automotivo brasileiro. “A instabilidade econômica atual reduz o volume de vendas de caminhões e ônibus, mas o mercado brasileiro é muito forte e a Honeywell pretende contribuir à sua retomada”, diz o executivo. Para o Brasil e outros países da América do Sul a estimativa é atingir um volume superior a 12 mil turbos Garrett até dezembro e ampliar gradativamente as vendas nos próximos anos.

Transzilli renova frota com Iveco Hi-Way



A Transzilli Expresso e Logística, empresa com origem em Santa Catarina adquiriu 15 novos caminhões da linha Hi-Way como parte de sua política de renovação de frota.

A transportadora atualmente conta com aproximadamente 400 veículos, grande parte deles Iveco. Osvaldo Zilli, diretor da TransZilli, lembra que a parceria com a marca já dura mais de dez anos e aponta o atendimento comercial e a robustez dos veículos com motivos fundamentais no relacionamento entre as empresas. “A nossa primeira compra Iveco aconteceu no final de 2005, quando foram lançados os veículos da categoria Stralis e, desde então, nossos investimentos são constantes”, comenta.

O modelo escolhido foi o Hi-Way 600S44 6x2 e já estão rodando com semirreboques frigoríficos com capacidade de carga de até 28 paletes. Um dos pontos fortes das carretas está no motor Cursor 13 da FPT Industrial. Os propulsores atendem às normas de emissões do Proconve P7 e utilizam sistema SCR para redução da emissão de poluentes. Segundo a Iveco, o propulsor garante alto desempenho com 440 cv de potência.

Operadores redefinem estratégias para crescer

Além de reforçar as frotas de veículos, investir em novos terminais e em tecnologias, as empresas ampliam portfólio de clientes devido ao aumento da demanda no e-commerce

■ SONIA MORAES



ATENTA ÀS BOAS PERSPECTIVAS PARA OS serviços de logística ao longo de 2016, as empresas que atuam neste setor estão redefinindo suas estratégias e traçando novos planos para crescer no mercado. A JadLog, que tem dez anos de experiência neste segmento, pretende investir neste ano cerca de R\$ 5 milhões em frota de veículos, em tecnologia de informação (TI) e expandir sua atuação com os atuais clientes. “Neste ano a empresa espera crescer por meio do incremento do portfólio de clientes e em virtude do aumento do volume transportado com os atuais parceiros, que contam com os serviços de coleta e entrega porta a porta da JadLog, no B2B e B2C (respectivamente, transações no comércio eletrônico entre empresas, e entre

empresa e consumidor)”, declara Ronan Hudson, diretor comercial da empresa.

No ano passado a JadLog transferiu sua sede e os terminais de cargas do bairro da Freguesia do Ó, na cidade de São Paulo, para um centro de operações mais amplo e moderno, localizado no Km 18 da Rodovia Anhanguera. Com 40 mil m² de área, o terminal possui 70 docas de carga/descarga e pátio externo capaz de abrigar mais de 100 caminhões simultaneamente. “Com a mudança de endereço, a empresa se estruturou ainda mais para continuar buscando novos negócios em 2016, com a participação de suas mais de 500 franquias espalhadas pelo país, que permitem atender todas as cidades brasileiras”, relata o diretor comercial.

No mercado de logística a JadLog faz o transporte de cargas expressas fracionadas, atendendo mais de 45 mil clientes (pessoas físicas e jurídicas) principalmente nos segmentos de autopeças, assistência técnica, automotivo, têxtil, promocional, fármaco, eletroeletrônicos e e-commerce. A empresa trabalha com frota própria composta por mais de 240 caminhões e carretas e 3.000 utilitários. O grupo JadLog também possui 18 aeronaves, a maioria Cessna Grand Caravan com capacidade para 1,5 tonelada de carga. A empresa ainda utiliza os porões dos aviões de todas as companhias aéreas comerciais.

Em 2015 a JadLog transportou 8,9 milhões de encomendas e conquistou um número significativo de novos clientes, com a participação em diversas concorrências eletrônicas, promovidas por empresas preocupadas em renegociar contratos ou melhorar a qualidade dos fornecedores de transportes e logística. Entre os clientes conquistados no ano passado estão o Mercado Livre, Walmart, Scania, Casa Baher e Ri Happy. A empresa também ampliou sua atuação junto a parceiros antigos, como a Wine, Enxovais do Vale, Sem Parar e outros.

“Como parte expressiva das encomendas é destinada atualmente ao e-commerce, acreditamos que esse segmento é o mais promissor no momento. Houve um pequeno decréscimo de vendas online registrado recentemente, mas há cada vez mais itens disponíveis para compra pela internet. E ainda muitas oportunidades

neste segmento”, frisa Hudson.

Este movimento, segundo o diretor comercial da JadLog, está dentro das perspectivas traçadas pela empresa. “A JadLog investe constantemente para acompanhar as demandas do mercado de cargas expressas fracionadas. Nos últimos anos a empresa vem intensificando a liberação de recursos em favor de seus clientes, disponibilizando uma interface de sistema, em que é possível verificar os níveis de performance, atuar em casos de não conformidades e obter os comprovantes de entregas digitalizados, bem como receber as informações online e em tempo real de entregas e coletas das remessas. A informação exata é um item imprescindível em toda a cadeia de supply chain, para uma gestão eficiente, melhoria dos processos, redução de custos, transit-time competitivo e para prover o cliente com informações rápidas e precisas. Nos mais de dez anos de fundação a empresa cresceu e se aperfeiçoou para oferecer a melhor solução aos clientes”, destaca Hudson.

A JadLog está focada em divulgar a implementação de pontos de entrega também conhecidos como pontos de pick up (quando o destinatário opta por retirar a encomenda em uma das lojas da rede franqueada) para alguns de seus clientes com essa necessidade. Desta forma, as mais de 500 franquias espalhadas pelo país se tornam também pontos de entregas de encomendas, para os consumidores/destinatários que não conseguem receber os entregadores em suas residências dentro do horário comercial, em virtude de trabalho ou outros compromissos. “Um exemplo desse atendimento está sendo feito para clientes como a Herbalife”, diz Hudson.

Segundo o diretor, a participação da JadLog na Intermodal é uma forma de demonstrar que a empresa acredita cada vez mais no mercado nacional de cargas expressas fracionadas e trabalha remando contra os prognósticos de recessão da



Nádia Ribeiro: o trabalho da CEVA é dar mais agilidade ao cliente e trazer benefícios que vão resultar em economia de fato

economia brasileira. “O evento se configura em uma ótima oportunidade para o início ou andamento de negociações com clientes potenciais, e para estreitar ainda mais o relacionamento com os atuais clientes. Na Intermodal, a JadLog espera incrementar seu portfólio de clientes e, consequentemente, elevar as operações de coleta e entrega de encomendas”, afirma Hudson.

CEVA LOGISTICS – Depois de direcionar recursos para a abertura de novas filiais no Rio de Janeiro, Belo Horizonte e no Rio Grande do Sul, além da nova sede instalada em São Paulo, a CEVA Logistics inaugurou em março deste ano seu Centro de Excelência Logística, o primeiro da empresa na América do Sul e o quarto da companhia no mundo. Os outros três estão localizados nos Estados Unidos, Cingapura e Reino Unido.

É uma área dedicada onde os clientes atuais e potenciais poderão experimentar, em primeira mão, as ferramentas e metodologias que a companhia aplica para aprimorar as cadeias de suprimentos e criar vantagem competitiva. A empresa também reestruturou a equipe de vendas, que agora está reforçada em rotas específicas, e abriu um departamento específico

voltado às cargas de projetos.

A CEVA Logistics, que iniciou suas atividades no Brasil oferecendo soluções logísticas para o setor automotivo, possui hoje um portfólio bem diversificado. “A CEVA nasceu com 100% do atendimento dedicado ao setor automotivo, tendo o primeiro contrato fechado com a Fiat Automóveis. Hoje o setor automotivo representa 40% dos negócios da empresa no Brasil”, relata Nádia Ribeiro, vice-presidente executiva da CEVA na América do Sul.

Mas para dar continuidade à sua trajetória de crescimento no país, a CEVA intensificou as suas ações em outras áreas e hoje 60% dos negócios estão divididos entre os setores de tecnologia, bens de consumo, health care (cosmético e farmacêutico) e de energia que inclui o segmento solar e eólico. “No setor automotivo a CEVA não depende somente da produção de veículos, pois tem uma participação muito forte no aftermarket para o abastecimento das concessionárias. Dos contratos que temos com as montadoras 100% são para a distribuição de peças no mercado nacional e algumas para a armazenagem do centro de distribuição”, explica Fabio Mendunekas, vice-presidente de desenvolvimento de negócios da CEVA na América do Sul.

É com a diversificação de portfólio que a CEVA projeta para este ano um crescimento entre 10% e 15% na América do Sul, onde o Brasil tem 70% de representatividade. Quem vai puxar esse crescimento é o setor de energia e de health care, além da diversificação do serviço nos novos e nos atuais clientes.

“Com a crise as abordagens dos clientes têm sido muito mais para avaliar a logística atual e verificar se é possível apertar os fornecedores, por isso que a gente investe na venda consultiva”, explica Mendunekas.

“O cliente quer, sim, reduzir o custo de logística e o fator principal é o preço por causa do momento atual do país. Mas essa redução pode não aparecer no preço



unitário e o nosso trabalho é fazer com que a cadeia dele fique mais ágil e traga outros benefícios que vão resultar em economia de fato”, esclarece Nadia Ribeiro.

No Brasil a CEVA trabalha com 50 empresas transportadoras, que fazem 155 mil viagens de transporte por ano e 600 viagens internacionais para o Uruguai, Paraguai, Argentina e Chile. No país a empresa tem quatro armazéns próprios localizados em Jundiaí (SP), Louveira (SP), São José dos Pinhais (PR) e Diadema (SP) e mantém cerca de 4.300 funcionários em 30 localidades. Entre os planos da empresa estão a expansão das atividades na região Nordeste, onde já tem contrato fechado com empresa do setor industrial.

Na América do Sul a CEVA também está presente na Argentina, Peru, Colômbia e Chile com escritórios próprios. Tem 600 mil m² de área de armazenagem e emprega 6.000 funcionários. Na região a empresa movimenta anualmente 50 mil toneladas de carga aérea e 4.600 TEU de contêineres.

“Para 2016, o foco principal da empresa é continuar fortalecendo a atuação nos principais produtos do portfólio – aéreo, marítimo e desembarço aduaneiro –, fomentando cada vez mais as soluções para a cadeia de suprimentos, além incrementar as operações da área de contratos logísticos com a ampliação do departamento de vendas, revitalização do produto marítimo e serviços de transporte terrestre, bem como redução de custos e otimização dos processos”, declara Denise Carrion, vice-presidente de produtos, operações aéreas e marítimas para a América do Sul da CEVA Logistics.

A operadora logística atua globalmente na gestão da cadeia de suprimentos, desenvolve e implementa soluções de ponta do setor para empresas nacionais e multinacionais de médio e grande porte. A CEVA Logistics tem cerca de 41.000 funcionários em mais de 160 países dedicados a entregar soluções eficazes e robustas de



Fabio Mendunekas: “O cliente quer, sim, reduzir o custo de logística e o fator principal é o preço por causa do momento atual do país”

cadeia de suprimentos em diversos setores onde aplica sua experiência operacional para prestar os melhores serviços da categoria em toda sua rede integrada.

“Os nossos clientes estão distribuídos em diversos setores globais, como o automotivo, industrial, tecnológico, bens de consumo, varejo, farmacêutico, energia e aeroespacial. No Brasil, são em torno de cinco mil colaboradores distribuídos em, aproximadamente, 60 diferentes localidades”, afirma a vice-presidente.

“Também entendemos as necessidades dos clientes e desenvolvemos um serviço de transporte de cargas estruturado, discutindo as vantagens e benefícios, tornando a operação segura e com custo competitivo”, explica Carrion.

A executiva comenta que na área de gerenciamento de fretes, a demanda dos clientes está no aumento das exportações em função do câmbio favorável. Já nas operações de contratos logísticos, a CEVA continua fortalecendo os negócios nos mercados já consolidados, prospectando o crescimento de oportunidades em novos setores estratégicos, como o farmacêutico e de cosméticos. “É difícil dizer qual setor está mais aquecido no Brasil neste

momento, mais fácil dizer qual está menos e pela característica do país e alto dólar neste momento, diríamos que são as exportações de commodities”, afirma.

Carrion afirma que é preciso focar em redução de custos, eliminação de desperdícios, multiplicação de tarefas, treinamento e capacitação. “Em momentos de oscilação econômica, é muito importante retermos nossos talentos e prepararmos a equipe para a retomada que certamente deverá acontecer. Em termos de mercado, continuaremos atuando nos principais segmentos. Temos conquistado êxito com a profissionalização dos processos, trazendo mais benefícios aos clientes, mantendo e renovando os negócios que possuímos.”

Em 2015 a CEVA fechou com faturamento global de US\$ 7 bilhões, sendo cerca de 10% provenientes de resultados da América do Sul. Segundo Nadia Ribeiro, este faturamento foi bastante equilibrado entre os quatro setores, com destaque para bens de consumo, automotivo, tecnologia e industrial, com participação menor do setor de energia e saúde.

Na Intermodal a CEVA Logistic apresenta a sua equipe reforçada de especialistas em logística e frete internacional, com expertise em rotas específicas às quais estamos focando. “Além disso, apresentaremos nosso amplo portfólio de serviços com cobertura em todas as etapas da cadeia logística”, declara Denise.

Para a vice-presidente de produtos da CEVA Logistics, a Intermodal se configura no evento que contribui significativamente para a contínua exposição da marca. “É ideal para manter a conexão com clientes do mundo todo, além de realizar contatos diversos com parceiros atuais e potenciais.”

JUNTOS PODEMOS GANHAR PRODUTIVIDADE E AUMENTAR AINDA MAIS SUA COMPETITIVIDADE



JSL
Entender para Atender



A JSL tem 59 anos de experiência, conta com 24 mil profissionais em suas 200 filiais, e um grande diferencial que é ENTENDER o seu negócio para ATENDER as reais necessidades de sua empresa com soluções em logística integradas e customizadas. Como resultado, a sua empresa ganha em produtividade, capacidade de entrega, otimização de recursos e aumento do lucro.



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

JSL
Entender para Atender

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

Melhorias em aceleração

Portos brasileiros registram incremento no volume de carga transportada e anunciam investimentos para ampliação e melhoria dos serviços

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



No porto de Santos destacam-se a dragagem do canal de acesso e a remodelação viária

EM 2015, OS PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTARAM pouco mais de um bilhão de toneladas de cargas, o que representa um crescimento de 3,99% em relação ao ano anterior. Os granéis sólidos tiveram um aumento de 7,24% e a carga geral, de 5,71%. Houve queda de 2,39% nos granéis líquidos e de 1,13% na carga containerizada. A cabotagem também apresentou expansão: 0,3% na movimentação de cargas e 1,76% no transporte. Os dados são do Anuário Estatístico da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

O porto do Itaqui, em São Luís (MA), apresentou resultados operacionais e de gestão expressivos em 2015, o que garantiu a quinta colocação entre os portos

públicos do país, e a primeira do Norte e Nordeste em termos de movimentação de carga, segundo a Antaq. Em fevereiro do ano passado, foi concluída a dragagem de aprofundamento e ampliação do canal de acesso do porto, o que proporcionou mais produtividade e segurança para navios de grande porte (investimento próprio). Além disso, o Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram) iniciou a suas operações no porto do Itaqui em março daquele ano, garantindo uma expansão do escoamento de grãos da região do Matopiba (fronteira agrícola dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) e do nordeste do Mato Grosso pelo corredor norte do país.

O porto do Itaqui cresceu 21% em

movimentação de cargas em 2015 (em relação a 2014) e fechou o ano com recorde histórico de 21,8 milhões de toneladas movimentadas. Em 2015, o agronegócio correspondeu a 40,3% do total de carga movimentada no porto. A partir da redução de despesas (sem afetar resultados operacionais) e do crescimento das receitas em 2015, o porto lançou no início de 2016 um plano de investimento para dois anos (2016 e 2017) composto por investimentos em: berços, com R\$ 169,16 milhões; pátios e retroareas com R\$ 26,31 milhões; acessos, com R\$ 15,74 milhões; modernização da gestão com R\$ 10,8 milhões; manutenção da área com R\$ 10,51 milhões; terminais delegados (terminais de passageiros que utilizam o serviço de ferryboat que interliga a ilha de São Luís ao continente), com R\$ 22,06 milhões. No total, são previstos aportes de R\$ 255,5 milhões de investimentos com recursos próprios e cerca de R\$ 1,09 bilhão em investimentos privados.

As principais cargas que passam pelo porto do Itaqui para serem exportadas são soja, milho e celulose. Na importação, os produtos mais importantes são fertilizantes e derivados de petróleo.

SUAPE – O porto de Suape, em Pernambuco, tem se destacado como um importante hub port de granéis líquidos no país. Em 2015, foi concluído o acesso rodoviário à Ilha de Tatuoca, onde estão localizados os estaleiros Atlântico Sul e Vard Pro-mar, ao custo de R\$ 112,4 milhões. Suape também investiu R\$ 823 mil na iluminação dos píeres de granéis líquidos 3A e 3B e na instalação de placas fotovoltaicas no

molhe de pedras que protege o porto externo, que vão converter a energia do sol em energia elétrica. A iluminação dos píeres e as placas fotovoltaicas já estão em funcionamento. Com essas melhorias, o porto ganha mais eficiência nas operações noturnas. Também este ano, entraram em operação as novas áreas do pátio de veículos, dando início às exportações de automóveis pelo porto de Suape.

O porto de Suape manteve a curva de crescimento e encerrou 2015 com uma projeção 29% superior a 2014. Neste ano, a movimentação geral atingiu o recorde de 19,72 milhões de toneladas de cargas, 4,49 milhões a mais que em 2014, quando Suape fechou o ano com 15,23 milhões de toneladas. Os graneis líquidos (óleo diesel, gasolina, querosene de aviação, óleo bruto de petróleo), continuam liderando a lista das mercadorias do porto, com 14,24 milhões de toneladas de cargas, 53% a mais que em 2014. O desempenho é motivado pela operação da Refinaria Abreu e Lima, que iniciou a produção de derivados de petróleo em dezembro de 2014. As cargas containerizadas contabilizaram 4,53 milhões de toneladas, o que representa 398.166 TEU. Graneis sólidos e carga geral solta somaram 948 mil toneladas.

Com este resultado, Suape fechou 2015 na liderança de graneis líquidos entre os 37 portos públicos brasileiros, superando o porto de Santos, que contabilizou 11,02 milhões de toneladas destes produtos, segundo dados da Antaq. No cenário regional, Suape mantém-se à frente dos 17 portos públicos do Norte e Nordeste na movimentação de contêineres, seguido do porto de Salvador. A cabotagem é outro marco para Suape, que teve a maior movimentação entre todos os portos públicos, com 13,31 milhões de toneladas de cargas. São 4,6 milhões de toneladas de cargas a mais que em 2014, quando os números fecharam com 8,6 milhões toneladas de cargas movimentadas.

Em 2015, o porto de Suape embarcou



Está em implantação no porto de Vitória o sistema de gerenciamento do tráfego de navios

um milhão de toneladas de cargas de exportação para portos internacionais (longo curso). Os países que mais receberam cargas embarcadas em Suape foram Antilhas Holandesas, Holanda, Argentina, Itália e Espanha. Cargas containerizadas, óleo combustível, óleo bruto de petróleo, açúcar e óleo diesel foram as principais mercadorias exportadas. O porto também pretende inaugurar mais um terminal de veículos, e a previsão é que a Secretaria de Portos realize a licitação para o arrendamento da área até o segundo semestre deste ano.

VITÓRIA – O porto de Vitória, no Espírito Santo, vem realizando obras que vão aumentar a capacidade de movimentação de carga, como a conclusão da dragagem e derrocagem do canal de acesso. A retomada está prevista para o próximo mês. Também está em andamento a obra do berço corrido do Cais de Atalaia, em substituição aos dolphins (colunas de concreto fincadas no fundo do mar para atracar e para amarrar navios). Em alguns casos dispensam os cais corridos. Está em execução a implantação do VTMS, sigla em inglês de Vessel Traffic Management Information System (Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações). O sistema estará em operação no segundo semestre desse ano.

Outra iniciativa importante é adesão ao

projeto Portolog, da Secretaria de Portos. O sistema visa sincronizar as datas de chegada dos navios e das cargas nos terminais, a programação e o credenciamento de veículos para uso racional e utilização da plena capacidade de acesso ao porto. A partir de um cadastramento da carga no sistema, o Portolog vai monitorar sua saída para o porto, por meio de acompanhamento eletrônico. Os caminhões serão identificados com etiquetas inteligentes que enviarão os dados por meio de sistemas de comunicação, permitindo o rastreamento e gerenciamento do transporte. O objetivo é obter mais eficiência no tráfego marítimo, garantindo agilidade e maior operacionalidade dos terminais portuários. A implantação do Portolog está prevista para estar concluída no início de 2017.

O porto de Vitória recebe carga geral, com destaque para graneis líquidos (combustíveis, soda cáustica, óleo combustível), graneis sólidos (trigo, mármore e granito, café, cobre, veículos e máquinas), contêineres e offshore. Inclusive, por sua estratégica localização geográfica o porto de Vitória é referência nacional em offshore, de acordo com a Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo).

SANTOS – O porto de Santos, com cerca de 14 quilômetros de cais, concentra em sua área de influência cerca de 75 milhões



O porto de Suape destaca-se como um importante hub port de granéis líquidos no país

de habitantes e 67% do PIB do país. Representa o maior gerador de empregos da região, atingindo, apenas nos municípios onde tem instalações, uma população de cerca de 1,5 milhão de habitantes e somente em Santos responde por cerca de 70 por cento da renda da cidade. A Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo) concluiu em janeiro a obra de 779 metros do alinhamento do cais de Outeirinhos, desde as instalações da Marinha do Brasil até o T-Grão, garantindo a atracação de navios de passageiros em trecho contínuo e uma estrutura compatível para permitir profundidade de 15 metros no local, o que amplia a capacidade de movimentação do porto, além de oferecer uma instalação moderna para atendimento às embarcações da Marinha.

Durante o ano passado, foi realizada a dragagem que garantiu a manutenção do calado operacional em 13,2 metros, numa extensão de 11,5 quilômetros. Quanto à dragagem de manutenção de berços, o serviço permitiu manter as cotas de projeto em 29 berços de atracação do cais público. No total, o serviço de dragagem atingiu quase quatro milhões de metros

cúbicos retirados do leito do canal ao longo de 2015. Isso permitiu que a produtividade média, calculada pelo total de carga movimentada em relação à quantidade de embarcações atracadas para operação, tenha crescido em torno de 7%.

As maiores variações absolutas positivas no comparativo entre os acumulados de 2014 e 2015, destaque nas exportações para o milho (+75,8%), carga geral containerizada (+11,6%) e para o açúcar (+4,8%). Na importação, as maiores altas no comparativo entre os acumulados de 2014 e 2015 ocorreram no óleo diesel, gasolina e enxofre. A movimentação acumulada de contêineres foi recorde anual, com 3.779.999 TEU, 3,3% acima do ano de 2014, com 3.684.845 TEU.

Com relação às obras, deve estar concluída no primeiro semestre de 2016 a reforma e recuperação de píeres, ponte de acesso e tubovias do terminal de granéis líquidos da Alemoa. A conclusão dos serviços permitirá o aprofundamento dos quatro berços do terminal para até 14 metros. O serviço envolve recuperação estrutural de estacas e laje, além da reforma e ampliação estrutural de dolphins de amarração e atracação.

Outra obra relacionada à estrutura de cais é a execução do projeto de recuperação de 1.700 metros de cais entre os armazéns 12A e 23. Além da recuperação, a estrutura é redimensionada para garantir o aprofundamento do trecho para até 15 metros, permitindo ampliar a produtividade dos embarques de açúcar pelos terminais localizados naquela área. Quanto às obras destinadas à melhoria do sistema viário interno, o destaque fica com a primeira etapa de remodelação do trecho Alemoa/Saboó. Abrangendo uma extensão de 900 metros, o projeto prevê a execução de duas pistas com mão dupla e total de quatro faixas de rolamento.

Segundo a Codesp, reponsável pelo porto de Santos, a grande vantagem dessa intervenção no viário, além de vias estruturadas para a atual carga que os veículos demandam e modernas instalações de drenagem, iluminação e sinalização, é a implantação de um acesso exclusivo ao trânsito de passagem, sem conflitar com o tráfego de veículos dedicados aos terminais daquela região.

Outro destaque quanto à remodelação do viário interno é a execução das obras e serviços de readequação da Avenida Perimetral da Margem Direita, no trecho entre o canal 4 e a Ponta da Praia. O empreendimento fará adequações nas avenidas Mário Covas, conhecida como Avenida Portuguesa, e Ismael Coelho de Souza, a chamada avenida interna. A principal intervenção é a implantação de um conjunto de dois viadutos que eliminarão, definitivamente, o conflito rodoferroviário. A obra promoverá maior agilidade no tráfego dos terminais localizados na região, solucionando um significativo gargalo entre o tráfego de contêineres e de granéis vegetais.

O projeto contempla, ainda, a transferência das linhas férreas de acesso ao Corredor de Exportação de Granéis Sólidos de Origem Vegetal, que hoje passam no meio de terminais. Serão implantadas quatro linhas férreas, em aporte à demanda de



newmind

Cummins, a marca preferida dos **caminhoneiros.**



A Cummins vem agradecer a você, caminhoneiro, pela vitória no **Prêmio Top of Mind do Transporte 2016**, promovido pelo TruckPad em parceria com a revista Transpodata, onde foi eleita a marca preferida na categoria **Motor**, através dos mais de 2.500 votos dos usuários do aplicativo. É por essa razão que, todos os dias, libertamos a força da Cummins oferecendo tecnologia e o melhor custo operacional, cuidando para garantir uma viagem tranquila, do início à volta para casa. Obrigado!



0800 CUMMINS (0800 2866467) - falecom@cummins.com - fb.com/cumminsbrasil - www.cummins.com.br



A Vale concluiu uma série de melhorias em terminais portuários no Complexo de Tubarão

utilização do modal ferroviário. Com essa nova concepção, serão também eliminadas as filas de caminhões de transporte de contêineres, recorrentes na avenida.

Com relação à movimentação de cargas, diante do cenário econômico nacional e internacional esperado para 2016 e com base nas informações fornecidas pelos terminais portuários, projeta-se para o próximo ano um movimento em torno de 120 milhões toneladas, um crescimento por volta de 0,5% sobre 2015. Para a carga geral, foi estimado aumento de 1,39%, para os granéis líquidos, 0,22%, e para os granéis sólidos, uma retração de 0,07%.

TUBARÃO – O Complexo Portuário de Tubarão, no Espírito Santo, é formado por um terminal dedicado ao embarque de minério de ferro e pelotas com três berços; pelo Terminal de Praia Mole, por onde é feita a importação de carvão mineral; pelo Terminal de Produtos Diversos, no qual ocorre o embarque de grãos e o desembarque de fertilizantes; e pelo Terminal de Granéis Líquidos, operado pela Transpetro,

especializado na movimentação de combustível. Do volume total das exportações de grãos no Brasil, 8% são feitas por Tubarão, além de 8% da importação total de fertilizantes feitas pelo país, 48% do carvão consumido pelas siderúrgicas brasileiras. Além disso, o combustível que chega ao terminal abastece, além do Espírito Santo, o sul da Bahia.

A Vale concluiu uma série de melhorias em seus terminais portuários localizados no Complexo de Tubarão, área operacional da empresa em Vitória, no Espírito Santo. As intervenções contemplam os píeres 1 e 2, por onde é feito o embarque de minério e pelotas, e no Terminal de Praia Mole, por onde é efetuado o desembarque de carvão. Iniciadas em 2015, as melhorias contemplam investimentos estruturais e revisões nos processos de manuseio dos granéis sólidos, visando bloquear a fuga de material nas operações de carregamento e descarregamento das embarcações.

“As correias transportadoras, que fazem o transporte do minério de ferro até os carregadores de navio, ganharam novos

dispositivos de limpeza e de raspagem, bem como a implantação de um novo sistema de aspersão voltado a reduzir a suspensão de material particulado durante as operações”, explica o gerente de Meio Ambiente da Vale, Romildo Fracalossi. As melhorias de processo incluíram ainda o aumento na frequência de manutenção dos equipamentos e dos sistemas de limpeza, bem como a disponibilização de recursos e tecnologia adicionais para facilitar o acesso e aumentar a eficiência das atividades de limpeza nos píeres e evitar o acúmulo de material nas estruturas. O sistema de drenagem dos píeres também recebeu intervenções para impedir o acúmulo de água nesses locais.

Além dessas ações de curto prazo, há uma série de outras medidas de médio e longo prazo em curso. Uma das mais relevantes, e que deverá ser concluída até fevereiro de 2017, envolve o fechamento das correias transportadoras que alimentam o Píer 2. O objetivo é reduzir a dispersão de material fugitivo na atmosfera, e a sua consequente queda no mar, durante o transporte do minério nas correias até os porões dos navios.

PARANÁ – Os portos do Paraná receberam um pacote de investimentos de R\$ 511,9 milhões, realizados pelo governo paranaense, para melhorar a infraestrutura logística portuária. A iniciativa aumentou em 33% a produtividade dos complexos portuários, segundo a administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). A aquisição de quatro novos shiploaders (equipamentos que carregam com grãos os navios cargueiros) foi uma das principais ações responsáveis pelo aumento da capacidade de escoamento de grãos no corredor de exportação.

Além destes equipamentos, a administração dos portos investiu em dez novos guindastes, balanças para pesagem dos caminhões, tombadores e demais componentes para descarregamento. ■



**17º ENCONTRO
MINEIRO DO TRC
RIOMINAS
TRANSPOR2016**

17º EMTRC 2016 RIOMINAS TRANSPOR

17 a 19 AGOSTO
EXPOMINAS • BH

CONCER/ITO CORNELSEN

**Adaptar,
profissionalizar
e evoluir**

REALIZAÇÃO



FETCEMG
Federação das Empresas de Transportes
de Carga do Estado de Minas Gerais
e Sindicatos Filhos



FETRASCARGA
FEDERAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS
DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

APOIO INSTITUCIONAL



APOIO EDITORIAL



ORGANIZAÇÃO



Novos navios, novas rotas

Mesmo com a crise econômica, os mercados brasileiro e sul-americano atraem investimentos de grandes companhias de transporte marítimo

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



O TRANSPORTE MARÍTIMO SEGUE EM ritmo constante de crescimento, apesar das dificuldades. A Hapag-Lloyd apresenta cinco novos navios, com capacidade para 10,5 mil TEU, que irão atuar na América Latina, a partir do fim do ano e começo de 2017. A empresa anuncia ainda o investimento de US\$ 60 milhões para padronizar a oferta de embarcações para atender à demanda de exportação do Cone Sul, e outras regiões. Juan Pablo Richards, vice-presidente da Hapag-Lloyd no Brasil, afirma que houve aumento no volume de cargas exportadas pela companhia no ano passado. “Alguns setores da indústria brasileira tiveram expansão. Para 2016, os desafios econômicos permanecem, e o pior desafio do segmento ainda continua sendo o desequilíbrio entre os volumes importados e os exportados que vêm crescendo fortemente”, acredita.

Depois da fusão com a chilena CSAV em dezembro de 2014, a Hapag-Lloyd passou

a oferecer uma frota com capacidade total de cerca de 950 mil TEU, assim como um estoque de contêineres de mais de 1,6 milhão de TEU. A empresa possui 175 embarcações para transporte de contêineres, registrando 7,5 milhões de TEU transportados ao ano, e está presente em mais de 350 bases espalhadas por 117 países. A companhia conta com uma malha de mais de 122 linhas de serviço, o que garante confiabilidade nas conexões entre os continentes. A Hapag-Lloyd, que fortaleceu sua atuação no mercado sul-americano após a união com a CSAV, utiliza diversos portos em suas operações no país, com destaque para Itapoá, Navegantes, Paranaguá, Pecém, Rio de Janeiro, Rio Grande, Santos, Salvador, Sepetiba, Suape e Vitória.

LOG-IN – A Log-In acredita que a cabotagem traz vantagens para diversos segmentos. O modal, por exemplo, é o melhor custo-benefício para distâncias acima de mil

quilômetros, além de apresentar menor índice de avarias na movimentação da carga, armazenagem nos portos sem custos por tempo determinado, monitoramento contínuo e maior segurança contra roubos de carga, na avaliação da companhia. A empresa destaca o Portal de Relacionamento com o Cliente que permite o rastreamento do trajeto da carga, da coleta à entrega e a ferramenta online permite fazer o pedido diretamente via internet.

De acordo com Márcio Arany, diretor da Log-In, os benefícios da cabotagem são muitos. “Acreditamos que a cabotagem, mais do que nunca, apresenta vantagem competitiva frente aos demais – principalmente nos trajetos de longa distância – e por conta desta realidade temos planos de investimentos robustos para incrementar nossas soluções logísticas, qualificar a prestação dos nossos serviços e o relacionamento com os clientes. Por ser uma empresa listada no mercado, não podemos fazer previsões futuras fora dos nossos comunicados de RI (Relações com Investidores). Mas podemos adiantar que a perspectiva da empresa para 2016 é manter o ritmo de desenvolvimento bastante superior às taxas da economia brasileira.”

Em 2015, mesmo diante de um cenário difícil para a economia brasileira, a Log-In manteve a trajetória de crescimento, por meio da conversão de volumes de novos clientes trazidos do transporte rodoviário, e soluções logísticas que viabilizaram um impulso extra às necessidades de reduzir custos de entrega. A cabotagem com ponta rodoviária incentiva e viabiliza a integração racional dos diferentes meios de transporte, de forma que cada prestador

logístico desempenhe o serviço no qual é mais eficiente, contribuindo para que a matriz de transporte, que hoje é muito concentrada na rodovia, se torne mais eficiente e sustentável.

O serviço de feeder (cargas de importação e exportação entre portos brasileiros) cumpre função importante, à medida que exploramos seu potencial para incrementar de forma relevante a taxa de ocupação dos navios, com volumes complementares aos da cabotagem, viabilizando também a criação de novos serviços exclusivos (shuttle feeder service). No ano passado, a Log-In superou importantes marcos no projeto de construção da sua frota própria de navios sob medida. Em dezembro de 2015, foi lançado ao mar o quinto navio de sete que foram encomendados: o Log-In Jequitibá é o terceiro porta-contêineres da série. No mesmo dia, o navio graneleiro Log-In Tucunaré foi liberado para provas de mar.

A companhia já possui em sua frota os porta-contêineres Log-In Jacarandá e Log-In Jatobá, que operam desde 2011, e o graneleiro Log-In Tambaqui, em operação desde fevereiro de 2013. Em fevereiro de 2016, o graneleiro Log-In Tucunaré seguiu rumo à região norte para se unir ao navio Log-In Tambaqui e substituir duas embarcações afretadas no transporte do minério de bauxita para cumprir contrato de 25 anos com a Alunorte.

CMA CGM – Desde 2003, a CMA CGM vem expandindo seus serviços no Brasil e oferecendo soluções logísticas para seus clientes e parceiros, visando ampliar as oportunidades de negócios na região. A companhia conta com 16 escritórios no país e escala mais de 20 portos, oferecendo serviços regulares a todos os continentes. Atualmente, nove serviços escalam a costa do Brasil e soluções estratégicas intermodais conectam o território brasileiro. Além do transporte rodoviário, são oferecidos serviços ferroviários e em barcas nos principais portos de escala.



A CMA CGM do Brasil atua fortemente em cargas refrigeradas e cargas containerizadas

O mercado regional de carga containerizada movimentou um total de mais de 4,5 milhões de TEU ao ano. O principal mercado, tanto na exportação como na importação, é o continente asiático, e as mercadorias dividem-se entre cargas secas e refrigeradas, sendo estes últimos um mercado de constante expansão, onde o transporte de cargas refrigeradas em contêineres substituiu, em ritmo acelerado, o transporte deste tipo de carga em navios unicamente frigoríficos, de acordo com a companhia. A empresa disponibilizou novas conexões regionais graças à implementação de um novo feeder regional, por meio de parceria comercial firmada em setembro de 2015. Esta nova oferta aperfeiçoa rotas e conexões na costa leste da América do Sul, objetivando ampliar as opções para os clientes locais.

No ano passado, a companhia fechou um novo acordo de cooperação com a Hamburg Süd para reforçar a parceria existente. As empresas já operam serviços em conjunto entre o norte da Europa e as costas leste e oeste da América do Sul e informam que estão em fase final de reformulação de novas rotas. Desde janeiro, a Hamburg Süd está se conectando à Ásia e ao Caribe com o serviço PEX 2 da CMA CGM, bem como no serviço denominado Brazex, que proporciona uma conexão para Manaus a partir do Caribe. As empresas esperam consolidar um serviço interligando Ásia, Caribe, costa leste dos Estados Unidos e norte da Europa, juntamente com a United Arab Shipping

Company (UASC) para o lado transatlântico, que também será complementar com a rota que liga a Ásia com a costa leste americana via Canal de Suez.

A CMA CGM do Brasil atua fortemente em cargas refrigeradas, sendo a principal transportadora de melões, bananas e mangas, em especial nos portos de Natal e Fortaleza. As cargas de projeto, de grandes dimensões (comumente chamadas XXL) estão entre as grandes conquistas do mercado brasileiro, sendo as operações deste tipo cada vez mais presentes nas negociações internacionais com destino ao Brasil, principalmente. São elas, por exemplo: cargas industriais (geralmente equipamentos), barcos particulares, veículos de transporte público, tubulações.

A CMA CGM do Brasil propõe muitas inovações para operações de cargas, em especial no norte do país, levando a opção de carga containerizada a regiões onde até então só eram realizadas operações com embarcações breakbulk (de carga geral). Em Fortaleza e Natal, a Progeco, outra empresa do Grupo CMA CGM, opera como depósito de contêineres vazios, realizando a manutenção dos equipamentos e disponibilização do material para atendimento de toda a região nordeste. Em Natal, a Progeco atua também como operador portuário, assistindo e contribuindo com a operação das embarcações. Presente no país, a CMA CGM Log (subsidiária do Grupo CMA CGM) trabalha em planos de logística na melhoria de cadeias de transporte.

Operadores ampliam capacidade, confiantes na retomada da expansão

Com a expectativa de melhora no comércio internacional, estimulada pela valorização do dólar frente ao real, as empresas investem na construção de novos terminais

■ SONIA MORAES



APESAR DO CENÁRIO CONTURBADO DO mercado brasileiro, as operadoras de terminais portuários mantêm expectativa otimista para o setor ao longo deste ano. "A nossa projeção é que haverá um avanço gradual decorrente de uma possível melhora do comércio internacional", afirma a assessoria de imprensa da Empresa Brasileira de Terminais Portuários (Embraport).

A Embraport é responsável pela implantação e operação de um dos maiores terminais portuários privados do Brasil, na margem esquerda do porto de Santos (SP). Com investimento de R\$ 49 milhões aplicados em 2015, a empresa construiu um pátio ferroviário de 20 mil metros quadrados dentro de seu próprio terminal e a movimentação mensal já é superior a dois mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). O volume acumulado nos nove

meses de 2015 foi superior a 12 mil TEU.

Instalados em uma área estratégica com acesso por via marítima, rodoviária e ferroviária, os terminais da Embraport têm 207 mil metros quadrados de pátio e capacidade de movimentação anual de 1,2 milhão de TEU. A empresa encerrou 2015

com uma movimentação de 630 mil TEU entre cargas containerizadas, cargas (oll-on/Roll-Off), cargas de projeto e break-bulk (carga fracionada).

A Embraport tem capacidade para receber os maiores navios porta-contêineres do mercado e está aparelhada para atuar na armazenagem e na movimentação das cargas. A empresa presta serviço para as companhias importadoras e exportadoras, principalmente dos setores químico e automotivo, segundo informa a assessoria de imprensa.

Em sua estratégia de atuação a Embraport tem focado em soluções complementares para ampliar o portfólio logístico e agregar soluções integradas aos clientes, buscando suprir todas as necessidades do mercado.

Na Intermodal a Embraport destaca os seus serviços portuários, com foco nas operações ferroviárias e na proposta de soluções integradas com custo competitivo, detalha a assessoria de imprensa.

NOVOS TERMINAIS DE USO PRIVADO

Desde a promulgação da Lei nº 12815 de 2013, a Secretaria de Portos (SEP) já autorizou 34 Terminais de Uso Privado, entre novas autorizações e ampliações de TUP já existentes, totalizando uma previsão de investimento de R\$ 10,4 bilhões. Já estão habilitados para assinarem contratos 33 empreendimentos e estão em análise no sistema SEP/Antaq (Agência de Transporte Aquaviário)

mais nove terminais, com previsão em investimentos de R\$ 22 bilhões.

O acréscimo de movimentação de cargas, nesse cenário, é distribuído conforme os produtos: carga geral, 59,7 milhões de toneladas por ano; granel sólido, 114,7 milhões de toneladas por ano; granel líquido, 97,9 metros cúbicos por ano; e passageiros, 0,5 milhão por ano.

MARIMEX – Depois de vencer a concorrência pública em dezembro do ano passado para adquirir, por R\$ 12,5 milhões, uma área de 22.500 metros quadrados em Paquetá, no porto de Santos, a Marimex trabalha firme no projeto e adequação para a construção de um terminal com a tecnologia mais moderna disponível no mundo. Com este novo terminal a empresa estará pronta para buscar novos patamares de desenvolvimento. “Acreditamos que essa é uma grande demonstração de confiança na retomada do crescimento do país”, destaca a empresa por meio de sua assessoria de imprensa.

A Marimex também vai investir na sua frota de caminhões, composta atualmente de 260 veículos, em inteligência de informação, em integração logística e na segurança. O objetivo da empresa é ter um terminal que sirva como referência nacional e internacional.

A operadora portuária oferece os seus serviços para diversos tipos de clientes nas operações de importação e de exportação. A sua área de armazenagem tem mais de 100 mil metros quadrados, com espaço para contêineres e cargas especiais nas operações de importação e uma área própria para a estocagem e manuseio de produtos químicos, de acordo com as normas ambientais de segurança. Todos os armazéns e pátios são informatizados e monitorados 24 horas por dia. Com a nova área adquirida no porto, a empresa terá maior espaço disponível para armazenagem.

Em sua operação a Marimex atua na gestão logística de cada cliente, controlando a chegada e partida de mercadorias, processo aduaneiro e o transporte. “Com isso, há a otimização dos recursos, a redução dos lead-times, a redução de riscos e dos gargalos operacionais, a geração de um fluxo de informação específico para cada uma das unidades de negócios”, aponta a empresa.

“O cliente pode acompanhar toda a operação e ter todo o controle em tempo real, de modo preciso e imediato. Além

NOVOS TERMINAIS EM TRÊS ESTADOS

Na contramão da crise do Brasil o setor portuário inicia o ano com novos investimentos programados por três empresas, que totalizam quase R\$ 2 bilhões a serem aplicados em terminais privados, segundo informações da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP).

O Estado do Maranhão vai ganhar seu quarto Terminal de Uso Privado (TUP). A unidade, que vai funcionar em São Luís, será operada pela WPR São Luís Gestão de Portos e Terminais – do grupo WTorre – e demandará investimentos de aproximadamente R\$ 780 milhões. “O investimento permitirá à WTorre, através de um terminal de uso privado, incrementar a movimentação de carga da região em 24 milhões de toneladas em diversos perfis de operação portuária”, disse Helder Barbalho, ministro da Secretaria de Portos.

O novo terminal terá três anos de prazo de implantação, prorrogável por igual período, a critério da SEP. A futura unidade portuária será erguida em uma área de 2,19 milhões de metros quadrados e terá capacidade de movimentação de granel líquido, sólido e carga geral de até 24,8 milhões de toneladas por ano.

O contrato tem vigência de 25 anos,

contados da data da assinatura, e é prorrogável por períodos sucessivos, como previsto na Lei dos Portos (Lei n.º 12.815), de 2013.

Segundo Walter Torre, presidente da WTorre, o porto do Maranhão está gerando interesse nas grandes empresas. “Vamos exportar por um preço 40% abaixo do que o grão está saindo hoje”, declarou. O presidente disse que os R\$ 780 milhões são para a primeira fase da obra no porto de São Luís, que receberá investimentos superiores a R\$ 1 bilhão.

Em Aracruz, no Estado do Espírito Santo, o investimento de aproximadamente R\$ 279 milhões aplicados pela Nutripetro será na construção de um terminal privado de apoio offshore para movimentação de carga geral e granel líquido, com capacidade de movimentação de até 1,2 milhão de metros cúbicos por ano.

No município de Candeias, na Bahia, a Bahia Terminais investirá R\$ 850 milhões em novo TUP com capacidade de movimentar 3,61 milhões de toneladas por ano de carga geral. O terminal será construído em uma área de cerca de 286 mil metros quadrados e terá prazo de implantação de três anos, prorrogável por igual período, a critério da SEP.

disso, os indicadores de desempenho facilitam a análise de performance de toda a cadeia logística, desde a origem da carga até seu destino final”, destaca a Marimex.

Em 2015 a Marimex movimentou todos os tipos de mercadorias – desde produtos delicados até os controlados pela Anvisa, como alimentos, produtos químicos, eletrônicos, maquinário leve e pesado e mercadoria frigorificada.

Para 2016, a empresa prevê que o movimento de cargas dependerá do desempenho da economia. Mas declara estar preparada para acompanhar os movimentos da

economia e pronta para atender com qualidade a qualquer pico de demanda.

Na Intermodal a Marimex destaca o seu leque de serviços, um panorama completo do que é hoje uma empresa de logística de transporte, de inteligência portuária. A empresa informa que trabalha em sintonia com seus clientes, criando plataformas exclusivas de sistema, administração e operação física para unificar toda a gestão logística de comércio. A empresa leva para o seu estande três maquetes: a do terminal alfandegado, do centro de distribuição e transporte rodoviário.

Variação cambial impulsiona busca de novos negócios

Desvalorização do real estimula exportação e anima empresas aéreas a oferecer uma série de facilidades aos clientes e parceiros para criar novas oportunidades de negócios

■ AMARILIS BERTACHINI



As perspectivas para 2016 são de uma melhoria no fluxo de mercadorias para outros países

EM MEIO AO CENÁRIO NEGATIVO DA economia brasileira, as exportações emergem como um paliativo para as indústrias e para toda a cadeia da logística de transporte de cargas. A desvalorização cambial tem ajudado as vendas ao mercado externo que têm movimentado o segmento de cargas aéreas, não apenas com algum crescimento, mas impedindo quedas ainda maiores no desempenho das companhias desse segmento.

“O país sofreu forte retração nas importações, principalmente das origens provedoras de insumos industriais, como Ásia e Europa. Contudo, a desvalorização do real apoiou o aumento da exportação dos produtos in natura brasileiros, como pescados frescos e frutas, tendo os Estados Unidos e os principais países da Europa como

destino”, afirma Luis Quintiliano, diretor-geral da TAM Cargo, unidade de cargas do grupo Latam Airlines no Brasil, responsável pela prestação de serviços de transporte aéreo de cargas, encomendas expressas e cargas especiais.

Na avaliação de Quintiliano, após um período em que o mercado de transporte aéreo de cargas apresentou uma tendência de baixa, as perspectivas para 2016 são de que o crescimento das exportações, impulsionado pela desvalorização do real, possa gerar uma melhora no fluxo de mercadorias para outros países, beneficiando o transporte aéreo. Ele diz que a TAM Cargo segue ajustando a capacidade de carga por meio de uma operação cargueira reduzida.

Como estratégia para divulgar seus

serviços, as principais companhias aéreas que movimentam cargas no país estão focando esforços na promoção de seus diferenciais durante a Intermodal South America deste ano, como mais uma oportunidade de fechar novos negócios.

“Avaliamos a Intermodal como uma das melhores feiras da América Latina em logística, transporte de cargas e comércio exterior, que gera oportunidades para prospecção, posicionamento e relacionamento com nossos stakeholders. A feira também reforça nossa avaliação de que o mercado para a exportação pode reagir positivamente, graças à desvalorização cambial, apesar de um ano com previsões pessimistas para a economia brasileira. Nesse sentido, o Brasil poderá aumentar sua exportação de frutas, peixes, matérias-primas, entre outros produtos, o que favorece o transporte aéreo de cargas”, comenta Quintiliano.

Os principais mercados de importação da companhia são a Europa, de onde são embarcados bens de capital, peças automotivas e maquinário em geral, e os Estados Unidos, com o transporte de componentes eletroeletrônicos, cosméticos e animais vivos.

Na exportação, são transportadas frutas como abacate, mamão, manga e goiaba para o continente europeu; peixes ornamentais e vivos para os Estados Unidos e sapatos e tecidos para ambos os mercados. As mercadorias em trânsito, ou seja, que provêm de outros países e apenas passam pelo Brasil em direção a outros

mercados, são o salmão, do Chile; aspargos, do Peru, e flores, da Colômbia e do Equador. Os dados totais de transporte aéreo de cargas doméstico e internacional realizado pelas unidades de carga do Grupo Latam somaram 288 mil toneladas entre janeiro e dezembro de 2015 e 292 mil toneladas em 2014, o que mostra uma queda de 1,37% no ano passado.

Entre as inovações feitas recentemente pela TAM Cargo para conquistar clientes está o Key Account, serviço implantado em dezembro de 2015, com o principal objetivo de um atendimento 'taylor-made', sob medida para encontrar no dia a dia do cliente alternativas como opções de voos, conexões, preparo da carga e embalagens diferenciadas. Esse serviço é prestado por pessoal especializado, a partir da matriz comercial da TAM Cargo em São Paulo (SP), de onde a equipe do Key Account monitora toda a movimentação do cliente e, se necessário, desloca-se até o destino para prestar assistência in loco. O serviço, que tem clientes em segmentos como confecção, fármacos, eletroeletrônico e e-commerce, também inclui palestras com a equipe operacional e treinamento com a TAM Cargo.

Atualmente a frota do Grupo Latam é composta por 11 aeronaves cargueiras e 309 de passageiros. No mercado brasileiro, a TAM Cargo trabalha com três aeronaves cargueiras e 162 de passageiros; realiza coletas em mais de 400 cidades e entrega em mais de 4 mil localidades com operação porta a porta.

CRESCIMENTO – Outra companhia aérea que está marcando presença na Intermodal é a Gollog, empresa de serviço de cargas da GOL, cujo estande expõe painéis informativos sobre temas considerados promissores para 2016, como o transporte de artigos perigosos; o E-Gollog, que é um produto voltado para o segmento de e-commerce; o aumento de interline e DTA no transporte de cargas internacionais; e o



A estratégia é inaugurar novos terminais de carga para melhorar o atendimento

recém-lançado App Gollog, um aplicativo mobile. Segundo Eduardo Calderon, diretor de cargas da GOL Linhas Aéreas Inteligentes, a feira é palco também para os visitantes poderem se atualizar sobre as novas soluções logísticas da empresa e os investimentos feitos em tecnologia e em novos terminais de cargas.

A empresa inaugurou ultimamente novos terminais de cargas em várias cidades, entre elas Curitiba, Fortaleza, Salvador, Belo Horizonte e São Paulo. "Faz parte da estratégia da companhia melhorar e ampliar o atendimento nas regiões e beneficiar as transportadoras, os varejistas e os clientes diretos por meio de inovações, como a disponibilização de informações em tempo real que fornece aos clientes Gollog agilidade nas entregas, pontualidade, confiabilidade e segurança", destaca o executivo.

A expectativa da Gollog para 2016 é transportar entre 10% e 12% acima do ano passado. "A Gollog continuará a fazer investimentos significativos na modernização da infraestrutura dos seus terminais de cargas, bem como investimentos em tecnologia, produtos e treinamentos de colaboradores", declara Calderon.

Em 2015, a Gollog transportou 71,8

toneladas de carga, abaixo das 73,6 toneladas no ano anterior. Os principais tipos de cargas transportados foram: farmacêutico, eletrônicos, confecção, automobilístico e e-commerce, sendo este último o que mais tem crescido em termos percentuais. A Gollog tem cerca de 100 franquias no país e transportou nos últimos três anos mais de 200 mil toneladas de carga para cerca de 2.500 municípios brasileiros, além de 11 destinos internacionais.

Calderon explica que o movimento de carga aérea no Brasil acompanha a mesma lógica de outros países de dimensões continentais, como os Estados Unidos: transportam-se cargas de alto valor agregado ou perecíveis em distâncias superiores a 500 quilômetros. Como os grandes centros de produção estão localizados no Sudeste, a maior parte da carga movimentada sai dos estados dessa região com destino ao Nordeste e Norte. Exceção da rota São Paulo-Manaus, que possui bom tráfego de carga nas duas direções, seja de matéria-prima para o polo de produção da Zona Franca de Manaus, seja produto final produzido nesta região para o restante do país.

"A principal inovação da empresa em 2016 foi a criação do aplicativo Gollog,



CARGA AÉREA

exclusivo e pioneiro no setor, lançado no início de março. O app oferece uma série de facilidades aos clientes e parceiros para otimizar os processos, como a consulta da malha aérea, alertas sobre alterações na entrega por meio de notificações no celular, rastreamento de mercadorias, cotações e cálculo do valor de entrega de uma carga considerando todos os serviços oferecidos pela empresa. É possível ainda que o usuário encontre a unidade mais próxima ou consulte a localização de toda a rede de franquias”, informa o executivo.

Para o transporte das mercadorias, a Gollog utiliza a malha aérea e as aeronaves Boeing 737-700 e 737-800 da frota da GOL, que segundo Calderon, oferece vantagem competitiva, não só pela regularidade e pontualidade das operações, mas também por permitir maior alcance e rapidez nas entregas.

“A Gollog se dedica constantemente a estabelecer processos ainda mais consistentes e inteligentes para todos os segmentos, inclusive o de e-commerce e, por isso, investimos em tecnologia que nos garantem a disponibilização de informações real time, um sistema de rastreamento robusto e um processo de emissão de etiquetas suficientemente rápido para dar vazão às enormes quantidades deste tipo de mercado. Montamos também um eficiente processo de gestão de riscos para redução de sinistros”, destaca o diretor.

MAIOR CAPACIDADE – Com crescimento de 14,7% no número de passageiros no ano passado e aeronaves mais espaçosas, a Avianca trabalha este ano para manter o volume de cargas transportadas em nível equivalente ao do ano passado, que encerrou com uma retração de 4%, em relação a 2014, no volume de cargas fracionadas transportadas, ainda assim uma queda inferior à da média do mercado.

De acordo com Tarcísio Gargioni, vice-presidente comercial, de marketing e cargas da Avianca Brasil, o volume de carga

aérea dos primeiros dois meses de 2016 manteve-se em linha com o de igual período de 2015. “Estamos trabalhando para em 2016 fazer o mesmo volume, com um esforço comercial adicional”, declara o executivo.

Ele assinala que a Avianca iniciou 2016 com maior capacidade de carga porque no ano passado substituiu oito aeronaves Fokker 100 por oito aviões A 320. “Como o Fokker 100 tinha 15 m³ de porão e o A 320 tem 35 m³ de porão, quando fizemos esta substituição ganhamos 20 m³ de porão para cargas e mais 62 assentos de passageiros na parte de cima. Por isso estamos entrando o ano maiores”, assinala Gargioni.

A frota da Avianca no Brasil hoje engloba um cargueiro, cuja operação a companhia iniciou em agosto de 2014, e 40 aviões de passageiros. Em 2015, foram transportados quase 8,5 milhões de passageiros e a expectativa é chegar a 9 milhões em 2016, no Brasil, graças à maior capacidade de transporte. A Avianca Internacional tem seis aviões cargueiros e 180 de passageiros.

“A Intermodal é a maior feira de logística das Américas, tem um status e um nível de qualidade superior, onde todos se encontram e todos se falam. Nós participamos desse evento nos últimos três anos”, conta Gargioni.

A companhia apresenta na Intermodal 2016 três ramos de negócios: a Avianca Cargo Internacional, com bandeira colombiana; o cargueiro A 330 operado pela Avianca Brasil, que faz operações Manaus-São Paulo e algumas internacionais; e o transporte de carga fracionada, que é feito nos porões dos aviões de passageiros domésticos, setor em que a empresa tem mais de 200 voos por dia, e transporta cargas como medicamentos, amostras, têxteis e autopeças.

O cargueiro é usado para cargas industriais, produtos acabados como eletrodomésticos, eletroeletrônicos e motocicletas

no sentido Manaus-São Paulo e mercadorias perecíveis, hortifrutigranjeiros na ida de São Paulo para Manaus. A Avianca faz o trajeto Manaus-Guarulhos cinco vezes por semana, um voo por dia de terça a sábado, e nos demais espaços essa aeronave faz voos internacionais partindo de Guarulhos para mercados da América, como Miami (Estados Unidos), Bogotá (Colômbia), Santiago (Chile) e Buenos Aires (Argentina). “Fizemos uma interligação dessas bases com o Brasil”, comenta.

MELHORIAS – Também presente na Intermodal está a American Airlines Cargo que aproveita o evento para apresentar e oferecer seus produtos e serviços, além de reforçar o relacionamento com parceiros e clientes que visitam a feira.

No Brasil, a American movimenta algumas das principais commodities da região, incluindo produtos perecíveis como peixes frescos e peixes ornamentais vivos, frutas frescas (papaia, morango, lima, abacate, figos), produtos de couro, farmacêuticos, suco de fruta congelado, além de sapatos, peças automotivas e pedras semipreciosas. “Com nossa extensa malha de perecíveis, temos aumentado o nosso foco em serviços adicionais e melhorias em toda a empresa. Temos estruturas de resfriamento em várias cidades-chave e recentemente adicionamos uma nova estrutura de resfriamento em nosso hub em Dallas”, informa Carmen Taylor, diretora de vendas da American Airlines Cargo para México, Caribe e América Latina.

Recentemente a companhia implementou várias mudanças em infraestrutura e tecnologia. No último mês, foi feita uma revisão geral da capacidade de rastreamento de cargas no aacargo.com, ferramenta que oferece uma nova funcionalidade baseada em intensivos feedbacks para os clientes e que possui uma interface mais intuitiva, colocando as informações mais relevantes à disposição dos clientes com apenas poucos cliques. “Os primeiros feedbacks foram

ótimos e estamos ansiosos para continuar a desenvolver ferramentas que ofereçam excelentes funcionalidades de autoatendimento em um futuro próximo”, ressalta a diretora.

A American também está investindo fortemente em melhorias gerais para experiência dos clientes, incluindo atualizações no estoque por meio de novos sistemas de refrigeração para perecíveis e farmacêuticos – recentemente foram atualizados um refrigerador móvel para perecíveis em Dallas/Fort Worth (Estados Unidos) e um refrigerador farmacêutico dedicado em San Juan (Porto Rico). “Também temos utilizado o nosso novo time dedicado à experiência do cliente. Essa equipe nos permite focar na identificação de problemas proativamente, o que possibilita gerenciar um atraso e encontrar oportunidades para movimentação de cargas até antes

do planejado. Estamos realizando grandes progressos e melhorias em termos de transparência e melhor comunicação com nossos clientes e parceiros. Embora estejamos felizes com os valiosos e positivos feedbacks que recebemos até agora, este é apenas o começo. Sempre haverá espaço para melhorias contínuas e em 2016 não será diferente”, afirma Carmen Taylor.

A frota da American Airlines utiliza os modelos Boeing 757, 767, 777 e o novo 787, também conhecido como Dreamliner, em seus serviços para o Brasil.

Para 2016, o desafio é não deixar que fatores externos controlem os resultados da empresa. Para isso, a companhia está trabalhando intensamente para aproveitar os ativos com novas rotas e aeronaves, ao mesmo tempo em que trabalha para proporcionar uma experiência aperfeiçoada. “Continuaremos nossos esforços para

encontrar meios de melhorar a forma como interagimos com nossos clientes, oferecendo a eles um acesso aprimorado às suas informações”, diz a executiva.

Atualmente a American atende a cerca de 60 diferentes países e territórios, com 6.700 voos diários. A American Airlines Cargo transporta mais de 50 milhões de quilos semanalmente para as principais cidades dos Estados Unidos, Europa, Canadá, México, Caribe, América Latina e Ásia.

No ano passado a empresa foi responsável pela movimentação dos feixes do World Trade Center. A operação foi considerada monumental e envolveu uma parte altamente significativa da história do dia 11 de setembro, com grande impacto em toda a equipe. O feixe de metal de mil quilos, da Fundação 2001 World Trade Center, foi totalmente transportado de Nova Iorque para o sul da Flórida. ■



Acervo Digital OTM - acesse

A história dos últimos 53 anos do transporte no Brasil.

1963

www.acervodigitalotm.com.br

2016



Aeroportos buscam novas soluções para as cargas aéreas

Estabelecimentos querem atrair novos operadores com maior leque de serviços, implantação de novas soluções de logística e até incentivos tarifários

■ AMARILIS BERTACHINI

PROGRAMAS DE INCENTIVO COM isenção tarifária, novas áreas para armazenagem segura de mercadorias com alto valor agregado, estreitamento das relações com todos os parceiros da cadeia de abastecimento e demais players do mercado e o desenvolvimento de novas soluções de logística são algumas das principais ações que os aeroportos apresentam durante a Intermodal 2016 - Feira Internacional de Logística, Transporte de Cargas e Comércio Exterior como estratégia para ampliar o leque de oportunidades para novos negócios de transporte de carga aérea em todo o país.

O objetivo é compensar a retração no volume de negócios decorrente da crise político-econômica que impactou o movimento de embarques e desembarques de mercadorias. Segundo dados da Infraero, no ano passado foram movimentadas em

sua rede de terminais 287.536 toneladas de cargas aéreas, volume 21,7% inferior às 367.457 toneladas registradas em 2014.

Com o objetivo de atrair novos voos cargueiros internacionais, o maior aeroporto da América Latina, o Aeroporto Internacional de São Paulo (GRU Airport), em Guarulhos, centraliza suas ações em um programa de incentivos que concede tarifa de pouso zero para novos voos cargueiros. O chamado "Programa de Incentivos GRU", do GRU Airport Cargo, prevê isenção de 100% na tarifa de pouso no período de 27 de março de 2016 a 25 de março de 2017, para operações exclusivamente cargueiras. As empresas aéreas interessadas em aderir ao programa devem atender a requisitos mínimos de participação, como operar uma nova rota regular entre o GRU Airport e algum país da África, América do Norte, Ásia,

Europa ou Oceania. As operações que poderão receber o incentivo deverão ocorrer somente fora dos horários de pico e possuir, no mínimo, uma frequência semanal e com regularidade mensal de 80% do previsto no Hotran (Horário de Transporte), de acordo com os voos autorizados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Para dar suporte à expressiva movimentação de cargas, que no ano passado atingiu 235.698 toneladas de mercadorias, entre exportações e importações – uma queda de 8% em relação ao volume de 2014 – o GRU Airport tem implantado, ao longo dos últimos anos, novas tecnologias para dar agilidade e maior eficiência aos processos. "A automatização dos processos, com a instalação de novos sistemas e procedimentos, tem sido fundamental para aumentar a eficiência operacional e, com



isso, reduzir o tempo de liberação de cargas”, declara Marcus Santarém, diretor comercial de negócios aéreos e de cargas do GRU Airport. No setor de exportação, foi implantado novo sistema de gestão de cargas (Cargo Management System - CMS). No segmento de importação, o processo deverá ser concluído no primeiro semestre deste ano. Entre as vantagens do novo sistema, está o planejamento e monitoramento das etapas que vão desde o recebimento até a entrega da carga, a rastreabilidade e o agendamento das entregas feito pelos próprios clientes e usuários do terminal de cargas, além da comunicação de dados com os agentes e clientes do GRU Cargo.

Outro investimento feito no terminal de cargas foi na modernização da infraestrutura e de sistemas e na expansão da capacidade para atender ao crescimento da

demanda. Entre as principais obras dessa área estão as câmaras-frias de exportação e importação, que triplicaram a capacidade de armazenagem de cargas especiais de 7,7 mil m³ para 26,3 mil m³. A câmara-fria de exportação tem volume de 1,7 mil m³, com controle de temperatura entre 2°C e 8°C e capacidade para 220 posições. Já a câmara de importação tem volume de 17 mil m³ e capacidade de 1,8 mil posições, com controle de temperatura entre 16°C e 22°C. Segundo Santarém, o investimento busca atender a uma grande demanda de empresas exportadoras e importadoras, principalmente do setor farmacêutico, que necessitam de uma variação maior de temperatura por conta das peculiaridades de cada produto. Entre os principais itens armazenados nas câmaras-frias estão frutas e medicamentos na área de exportação, e medicamentos, pescados e hortifrutis no segmento de importação.

O aumento da capacidade, diz o diretor, deixa o terminal preparado para um eventual aumento da demanda. No ano passado, os principais itens importados que passaram pelo terminal foram dos segmentos farmacêuticos, de maquinários, automotivos, aeronáuticos, eletrônicos e têxteis. Já na exportação, os destaques foram frutas, autopeças e manufaturados.

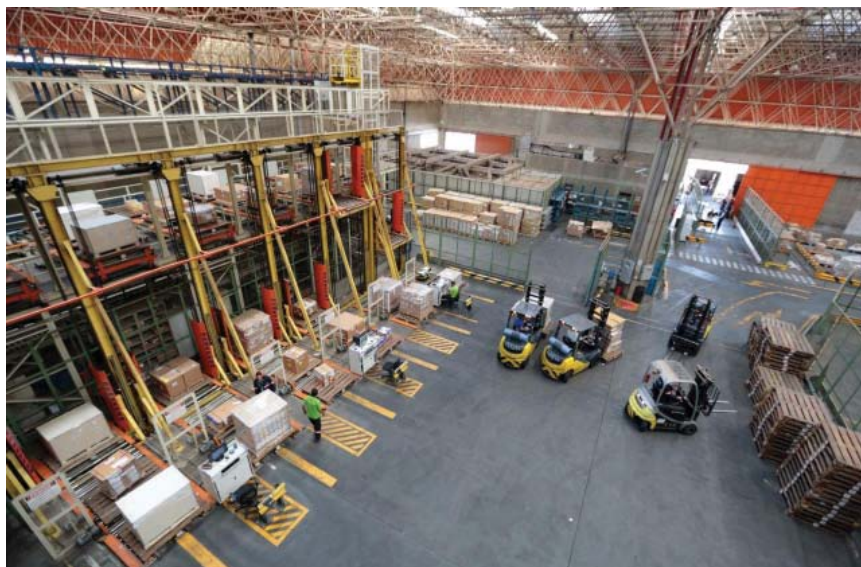
“Um dos principais avanços do aeroporto no setor de cargas em 2015 foi a consolidação do aeroporto na liderança do transporte de carga internacional, com 38% das importações e exportações brasileiras realizadas no modal aéreo. A forte atuação da área comercial também propiciou a conquista de mais de 7 mil novos importadores para o terminal de cargas. Com a conclusão da implantação do novo CMS, conseguimos fazer a migração total das exportações e importações para a nova plataforma, dando mais agilidade e transparência nos processos internos. Conseguimos também ampliar a participação das empresas no conhecimento aéreo eletrônico, e-AWB (Electronic Air Waybill), nas exportações. Em

2015, mais de 20% do volume de transações foram feitos por meio do e-AWB. Para 2016, o objetivo é continuar incentivando, junto com a IATA (Associação Internacional de Transportes Aéreos), a adesão das empresas aéreas ao sistema”, relata Santarém.

Mesmo com a queda de 8% no volume movimentado em 2015, o desempenho do GRU Airport Cargo foi superior à média geral do mercado, que recuou 13% ao longo do ano passado. “Apesar do cenário econômico ruim, o GRU Airport Cargo fechou o ano passado com um crescimento de 2% na sua participação no mercado de carga aérea internacional. Em 2014, respondia por 36% e, no ano passado, aumentou para 38% do volume total de importações e exportações, reforçando sua posição como maior terminal de carga aérea do país”, ressalta o executivo.

Este ano, o aeroporto está voltado para a execução das obras de modernização do Terminal 2, que deverão ampliar a capacidade do aeroporto para 48 milhões de passageiros por ano – hoje a capacidade é de 42 milhões de passageiros por ano. A previsão é que as obras de modernização do Terminal 2 sejam concluídas até o fim de 2017. Nesse período também deverá ser construído um novo edifício-garagem e o Terminal 3 será ampliado com obras que incluam aumento da área do processador, um novo píer de embarque com 24 posições de aeronaves e um novo pátio.

VIRACOPOS – Também como parte de um processo de modernização e em busca de agilidade nas operações, o Aeroporto Brasil Viracopos, concessionária do Aeroporto Internacional de Viracopos, na cidade de Campinas, no interior paulista, investiu em um novo sistema de gerenciamento do terminal de carga: o WMS - Warehouse Management System. O desenvolvimento do sistema começou em 2014 e foi feito em conjunto com um fornecedor internacional, com foco em melhor atender o cliente. Na área de exportação, o sistema



Viracopos investiu em um novo sistema de gerenciamento do terminal de carga

foi implantado em março de 2015 e na parte de importação foi feito em fases graduativas, a partir de setembro de 2015. Segundo Adam Cunha, assessor de negócios de

carga de Viracopos, desde janeiro deste ano todas as cargas estão sendo processadas pelo novo WMS.

Ele destaca que em 2016 o item de

destaque é a inauguração do chamado “SuperCofre”, em parceria com a Brink’s. “O Terminal de Alta Segurança será único na América Latina, contando com uma área total de 1.650 m² para importação e exportação, formada por ambientes de armazenagem segura, um cofre, câmaras frigoríficas, área de inspeção e manipulação e docas escondidas para carregamento e descarregamento de carro forte. “Tudo dentro de uma estrutura reforçada e segura, usando os mais de 100 anos de experiência global da Brink’s”, assinala Cunha.

Para reforçar os negócios com o setor farmacêutico, Viracopos está no processo de certificação Ceiv Farma (Center of Excellence Independent Validators), feita pela IATA. Essa certificação tem por objetivo padronizar, em nível mundial, os processos e infraestruturas de cargas farmacêuticas, mantendo um alto nível de qualidade. O aeroporto também tem certificado OEA

MELHORIAS PARA PASSAGEIROS

No segmento de transporte de passageiros, os aeroportos que nos últimos anos passaram à concessão da iniciativa privada seguem com os investimentos em melhorias e expansão de capacidade. Na última Pesquisa Permanente de Satisfação do Passageiro, divulgada trimestralmente pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, o Aeroporto Internacional Afonso Pena, de Curitiba, no Paraná, obteve a melhor avaliação por parte dos usuários e dois aeroportos de São Paulo, o de Viracopos, em Campinas, e o GRU Airport, de Guarulhos, ocuparam o segundo e o terceiro lugares, respectivamente, no ranking.

De acordo com o levantamento, Viracopos conquistou a terceira maior evolução ao longo dos três anos de realização da pesquisa, e Guarulhos foi pela segunda vez o melhor avaliado em sua categoria (acima de 15 milhões de passageiros).

Nos terminais de passageiros, o GRU

Airport concluiu a primeira fase das obras de modernização do Terminal 2, inaugurando a área de embarque doméstico centralizado em novembro do ano passado. Até o final de abril, o embarque internacional também deverá ser transferido para a nova área. A previsão é que as obras de modernização do Terminal 2 sejam concluídas até o fim de 2017, ampliando a capacidade do aeroporto para 48 milhões de passageiros/ano. Até o final de 2015 os investimentos programados em expansão de capacidade e melhorias já somavam R\$ 3,9 bilhões, segundo dados do aeroporto.

Em 2015, o GRU Airport registrou um movimento de 38,98 milhões de passageiros, o que representa uma queda de 1,4% em relação aos números de 2014. Já o número de voos (pousos e decolagens) teve uma diminuição de 3,1% em relação a 2014, com 295.030 pousos e decolagens. O aeroporto ganhou no último ano cinco

novas companhias aéreas que hoje somam 45 operando em seus terminais.

Já em Campinas, a Aeroportos Brasil Viracopos, concessionária que ganhou o leilão de Viracopos, realizado em 2012, tem um plano de investimento de R\$ 9,5 bilhões ao longo dos 30 anos de concessão. Viracopos encerrou 2015 com recorde histórico de passageiros transportados. Um total de 10,32 milhões de pessoas utilizaram o aeroporto para viajar no ano passado, o que representa um aumento de 4,85% em relação a 2014.

No primeiro ciclo de investimentos foram aplicados aproximadamente R\$ 3 bilhões na construção do novo terminal de passageiros com capacidade para receber até 25 milhões de passageiros/ano. O novo terminal tem uma moderna estrutura em concreto, aço e vidro, conta com 28 pontes de embarque, sete novas posições remotas de estacionamento de aeronaves, além do edifício-garagem, três pátios de aeronaves e pistas de taxiamento. Em outubro do ano passado, Viracopos inaugurou a

- Exportação Segurança desde 2014 e em março deste ano essa certificação também passou a valer para o lado de importação. "Com isso, os importadores que são certificados com o OEA Compliance Importação podem completar a sua cadeia logística pousando em Viracopos e aproveitar os tempos drasticamente reduzidos no processo fiscal e desembarço da Receita Federal", complementa.

Na área de exportação, o terminal também tem planejada a entrada de alguns novos serviços, entre eles estão a inspeção de segurança de carga e a paletização. "Estamos analisando a melhor forma de introduzir uma área climatizada também na exportação, para recebermos melhor a demanda de flores, frutas, alimentos e farmacêuticos", avalia.

"Entre 2016 e 2017, temos a intenção de construir um setor de distribuição doméstica, contando com o lado ar (Carga Aérea



RIOGaleão: produtos farmacêuticos e aparelhos médicos representam mais 20% da carga

Nacional) e o lado terra (rodoviária) como opções de transporte para os clientes. Com essa estrutura, o importador pode trazer a carga do exterior, desembarçar e depois

remover a carga para esse setor dentro do sítio aeroportuário, reduzindo, assim, o custo e o risco de transporte rodoviário. A partir disso, ele pode desembarçar os

duplicação da nova via de acesso do aeroporto e concluiu as obras do novo edifício-garagem conectado ao terminal por uma ponte coberta. A nova área contará com restaurantes, loja de aluguel de carros e escritórios dos órgãos públicos federais.

RIOGALEÃO – No RIOgaleão, o projeto de modernização do aeroporto inclui a construção do Píer Sul, com mais de 100 mil m², que terá 26 novas pontes de embarque, novos banheiros e fraldários, área de Duty Free duplicada para 8.000 m², além de 14 esteiras rolantes, quatro elevadores, seis escadas rolantes e cerca de 6 mil m² dedicados a salas VIP. Três entre as 26 novas pontes de embarque contarão com especificações técnicas para acomodar aeronaves do código F, consideradas as maiores do mundo (A-380 e 747-8). O aeroporto já recebeu autorização da Anac para pouso e decolagem do A-380.

Em janeiro deste ano, foi entregue o novo edifício-garagem no Terminal 2.

Iniciada em agosto de 2014, a obra teve como meta a expansão e modernização do estacionamento para aumentar a segurança e o conforto para os clientes. São 2.700 novas vagas distribuídas entre os quatro novos pavimentos do local e dos outros estacionamentos do aeroporto.

Segundo informações do RIOgaleão, no Terminal 2 serão inaugurados seis pórticos de raio-x, 14 elevadores e 16 escadas rolantes. Ao final das obras, serão aproximadamente 30 mil m² destinados a novos estabelecimentos comerciais no píer e no Terminal 2. A concessionária também concluirá a revitalização e automatização dos sistemas de energia e ar-condicionado e a primeira fase de uma nova sinalização. Um novo sistema de sonorização, totalmente digital, deverá estar completamente implantado até abril deste ano. Além disso, estão sendo substituídas todas as 32 pontes de embarque de passageiros existentes hoje nos Terminais 1 e 2. Os novos equipamentos começaram a ser instalados em outubro

de 2015 e espera-se que estejam em plena operação antes dos Jogos Olímpicos.

"Sabemos que ainda há muito trabalho pela frente, nestes 25 anos de concessão, para sermos o aeroporto que o Rio de Janeiro merece. Nosso objetivo é continuar melhorando a experiência de todos os passageiros, visitantes e integrantes que trabalham aqui e recuperar o orgulho do carioca pelo seu aeroporto. Estamos tranquilos que nossa operação estará preparada para receber os Jogos Olímpicos e que deixaremos como legado para a cidade um aeroporto de qualidade compatível aos melhores do mundo", afirma Luiz Rocha, presidente do RIOgaleão.

A captação de novos voos para o aeroporto também é uma das prioridades da nova gestão. Novas companhias passaram a operar no aeroporto em 2015, como a Air Canada e Condor (Alemanha), e em 2016, antes das Olimpíadas, chegarão ao aeroporto a Edelweiss (Suíça) e a Royal Air Maroc (Marrocos).



Objetivo da BH Airport é atrair cargas de alto valor agregado e baixo volume

volumes para distribuição nacional usando o modo de transporte de preferência”, antecipa Cunha. Além disto, para 2017, dentro do conceito de centro de distribuição (CD), está em análise a implantação de um novo CD de valor e de um CD de carga refrigerada, para oferecer mais soluções ao mercado de carga. Ele diz que Viracopos também pretende implantar, entre o final de 2016 e o início de 2017, um projeto de aeroporto indústria.

No ano passado Viracopos transportou 10,3 milhões de passageiros e 177.285 toneladas de cargas. As principais mercadorias importadas foram eletrônicos; ‘diversos’, que é uma categoria que representa empresas de trading; autopeças; metal-mecânico; farmacêuticos; químicos e equipamentos médicos. Já as principais cargas exportadas no último ano foram ovos férteis, calçados, insulinas e autopeças.

RIOGALEÃO – Em ritmo de preparação para o crescimento no movimento de passageiros previsto para as Olimpíadas, no Rio de Janeiro, o Aeroporto Internacional Tom Jobim (RIOgaleão) deve concluir até o final de abril parte de seu plano de investimentos, num montante de R\$ 2 bilhões, que incluem importantes obras de melhoria

de infraestrutura para o aeroporto. Durante a Intermodal, a diretoria do RIOgaleão Cargo aproveita seu espaço no estande de 40 m² para mostrar ao público do evento um pouco mais sobre os negócios do terminal de cargas do aeroporto.

O novo grupo concessionário, composto pelas empresas Odebrecht TransPort e Changi Airports International (CAI) – que detêm 51% de participação – e pela Infraero, com 49% de participação, implantou um programa de melhorias com investimentos da ordem de R\$ 5 bilhões a serem aplicados ao longo dos 25 anos de concessão. As melhorias abrangem terminais de passageiros, o pátio de aeronaves, os estacionamentos e até o setor hoteleiro.

“Depois de um ano e meio da concessão, criamos um forte relacionamento com todos os nossos parceiros na cadeia de abastecimento, trabalhando em estreita colaboração com os players do mercado e agências do governo para reduzir os custos de logística”, declara Patrick Fehring, diretor do terminal de cargas do RIOgaleão Cargo.

De acordo com Fehring, no cenário de importações, 2015 foi um ano desafiador para todo o mercado de carga aérea no Brasil devido à instabilidade política e a um consequente declínio geral da atividade

econômica. “Como resultado, o mercado brasileiro como um todo sofreu um desaquecimento nos seus volumes de cargas internacionais. No entanto, conseguimos aumentar nossa participação do mercado do Rio de Janeiro em 2015. Como segundo aeroporto com maior movimentação internacional do Brasil, o RIOgaleão Cargo pode contar com uma rede bellyhold (carga de porão) estável, não dependendo da capacidade de cargueiros que possam mudar suas operações e atividades de acordo com as condições econômicas e de mercado”, relata Fehring.

Do lado das importações, o segmento de óleo e gás continua a representar cerca de 20% do negócio em termos de peso, enquanto produtos farmacêuticos e equipamentos médicos representam mais 20%. Máquinas, peças de reposição de aeronaves e cargas para a indústria marítima representam cerca de 30% das importações. Na área de exportação, a principal commodity são alimentos, principalmente mamão e peixes, além de produtos têxteis e equipamentos da área de petróleo e gás.

BH AIRPORT – Já a BH Airport aproveitou a Intermodal para divulgar novas soluções de logística que visam fortalecer o Aeroporto Internacional de Belo Horizonte como um hub de exportação e importação de carga, tanto para o mercado externo quanto para o doméstico, ampliando a conexão entre o interior de Minas Gerais, a capital e outros estados.

“O objetivo da BH Airport é atrair para o Aeroporto Internacional de Belo Horizonte cargas de alto valor agregado e baixo volume, como é o caso, por exemplo, da produção do Vale da Eletrônica, no sul de Minas Gerais, que atualmente utiliza o modal rodoviário e aéreo. Para atingir este objetivo, em fevereiro a BH Airport e a Azul Linhas Aéreas firmaram uma parceria para reativar um voo de passageiros e carga entre Belo Horizonte e Varginha, na região do Sul de Minas, que visa atender à indústria

de eletrônicos e farmacêuticos”, resume Peter Robbe, gestor da BH Airport Cargo, área de logística de cargas da BH Airport. “Houve grande interesse dos empresários da região, pois o transporte aéreo é mais rápido, provoca menos avarias nos produtos e é mais seguro, dispensando a necessidade de escolta muitas vezes usada no modal rodoviário”, complementa.

O aeroporto tem atualmente uma malha aérea com voos regulares para 39 destinos e sazonais para sete destinos, domésticos e internacionais, e conta com serviços de alfândega e de liberação de carga, realizados pela Receita Federal e Anvisa. Além disso, Robbe relata que a BH Airport incentiva as empresas de e-commerce de todo o país a instalar centros de distribuição na região do aeroporto a fim de usufruir da logística oferecida e garantir agilidade no desembaraço alfandegário.

“Este ano, a BH Airport compartilha seu estande na Intermodal com o governo do Estado de Minas Gerais, que é parceiro da concessionária na ampliação das oportunidades de negócios no estado”, assinala.

Segundo Robbe, em 2015 a BH Airport Cargo atraiu novos clientes de Minas Gerais e de outros estados com a oferta de condições especiais de preços para armazenagem, mais agilidade na liberação alfandegária e com atendimento personalizado.

A concessionária registrou em 2015 um aumento de 10% na receita do transporte de carga, em comparação com 2014. O peso transportado teve uma queda de 7% também na comparação com o ano anterior. “O resultado de 2015, que mostra um aumento de receita e redução do peso, é um reflexo da estratégia adotada pela BH Airport Cargo, que busca atrair cargas de maior valor agregado e menor peso”, justifica o executivo. O volume de carga caiu de 19 mil toneladas movimentadas em 2014 para 17,5 mil toneladas no ano passado. A receita vinda da carga, ao contrário, cresceu de R\$ 24 milhões em 2014 para R\$ 26,2 milhões em 2015.



Câmara fria com transelevador - RIOgaleão

As principais cargas que entraram no país pelo BH Airport em 2015 foram componentes e produtos eletrônicos e itens ligados ao setor de Ciências da Vida, como medicamentos e equipamentos médicos. Na exportação, as principais cargas movimentadas foram peças automotivas, carros, frutas e equipamentos de mineração. De acordo com Robbe, os carros exportados como carga aérea são protótipos e veículos destinados a testes na Europa.

Para 2016, a BH Airport estuda oferecer uma nova tabela de preços que atraia setores industriais estratégicos, como o de eletroeletrônicos, de Ciências da Vida (biotecnologia, farmacêuticos e equipamentos médicos), automotivo e de mineração. Além disso, serão realizadas obras de ampliação das áreas de exportação e importação do terminal de carga, mudanças nos fluxos internos, melhora nos processos de movimentação e novo sistema de controle de acesso.

Até o final do ano será instalada uma nova câmara-fria para armazenagem de produtos. Em termos de certificados, a BH Airport Cargo deverá obter, ainda em 2016, a Certificação OEA (Operador Econômico Autorizado), concedida pela Receita Federal a entidades envolvidas na movimentação de mercadorias que seguem normas internacionais de segurança da

cadeia logística. Essa certificação poderá abrir ainda mais as portas do aeroporto à importação e exportação de produtos.

Também neste ano, o aeroporto planeja adotar o uso da e-AWB (Eletronic Air Waybill), que utiliza o meio eletrônico no trâmite logístico e elimina o papel e que já é utilizado pelos stakeholders da indústria logística. Estão também em execução obras na pista de pouso e decolagem, que será ampliada em 600 metros, passando para 3.600 metros, cuja conclusão está prevista para este ano.

“Em 2017, a BH Airport Cargo dará continuidade à política de atração de cargas e irá atuar fortemente na promoção do aumento da movimentação e voos de carga no Aeroporto Internacional de Belo Horizonte”, antecipa o executivo.

A BH Airport, concessionária do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, é uma SPE (Sociedade de Propósito Específico) formada pelo Grupo CCR e Zurich Airport, com 51% de participação, além da Infraero, que detém 49% da concessionária. Em agosto de 2014, a BH Airport assumiu a Operação Assistida do aeroporto e em janeiro de 2015 adotou a responsabilidade integral pela operação e gestão da infraestrutura aeroportuária.

MRS imprime regularidade ao modal ferroviário

Serviço de transporte de contêineres ganha grade com partidas e horários fixos para garantir previsibilidade e regularidade na movimentação de carga por trens

■ AMARILIS BERTACHINI



UMA OPERAÇÃO DE TRANSPORTE DE carga por trens mais confiável, que dá ao embarcador previsibilidade e regularidade, duas condições que faltavam ao modal e ainda deixavam inseguros os interessados em usar a ferrovia, é o mote dos novos negócios de contêiner em que a MRS está focando em 2016.

É também o ponto principal apresentado pela empresa durante a Intermodal South America 2016. O novo avanço nos negócios de contêiner da MRS criou um sistema de grades fixas, com partidas em dias e horários determinados e chegadas ao porto também em dias e horários regulares.

“Implantamos no ano passado e acho que este ano vamos mostrar muito mais resultados, porque agora o sistema está solidificado. O nosso serviço está muito mais regular, muito mais previsível, porque

esta era uma cobrança muito grande do mercado. Havia uma frase que ouvíamos com frequência: a ferrovia não consegue garantir regularidade. Hoje, a ferrovia garante previsibilidade e regularidade”, afirma Magela Titoneli, gerente de logística e planejamento de demanda da MRS.

Atualmente, se um cliente compra um espaço no trem da MRS não é preciso esperar encher todos os vagões para a composição rodar. “Se meu cliente comprar espaço para apenas um contêiner eu vou transportar esse um contêiner ainda que eu não coloque nada mais no meu trem de 25 ou 30 vagões. Hoje eu garanto regularidade e previsibilidade para os clientes, tenho uma abrangência muito maior, com mais rotas, principalmente dentro de São Paulo”, explica Titoneli.

Conforme relata o gerente, antes a

empresa não conseguia encher o trem porque o cliente não podia esperar até os vagões lotarem para a carga partir. Hoje o serviço funciona como o avião, que parte independentemente do número de passageiros. Como o cliente sabe que existe uma grade programada, ele leva sua carga até lá e a MRS consegue vender melhor esse produto. O serviço também viabilizou à empresa atrair clientes que trabalham com pequeno número de contêineres.

No início desse serviço, a MRS chegou a operar com uma taxa de ocupação muito baixa, de 10% a 20%. Hoje já tem 85% a 90% de ocupação em alguns trens. Para este ano a previsão é de crescimento na demanda por essa modalidade.

Em 2015, o volume total da movimentação de contêineres pela MRS subiu 34%. A empresa já transporta contêineres há mais de 20 anos, mas o novo serviço chamou a atenção por sua inovação que fez os clientes olharem a ferrovia de maneira diferenciada. Foi o segundo ano em que a companhia cresceu mais do que 30% no segmento de contêineres, batendo a marca de 64 mil TEU, com índice zero de acidentes e roubo. Em 2015 foram conquistados 34 novos clientes nessa área.

Segundo Titoneli, a expectativa para 2016 é de crescimento similar ou superior ao ano passado. “Não sabemos que comportamento o mercado vai ter, mas queremos buscar o mesmo padrão de 2015, superior a dois dígitos”, prevê. Ele estima que os segmentos agrícola e de contêiner deverão ajudar esse crescimento.

TERMINAIS – A MRS está com algumas rotas novas para as quais busca terminais e parceiros específicos para ativar, e que podem impactar mercados como Rio de Janeiro (RJ) e Belo Horizonte (MG). Recentemente, a companhia iniciou a operação do Terminal São Geraldo (TSG), ao lado da Rodovia Presidente Dutra, a 30 km do porto do Rio e 70 km do porto de Sepetiba. O TSG ampliou em seis vezes a capacidade de armazenamento de cargas da empresa no Rio de Janeiro.

A malha ferroviária da MRS, com 1.643 km, está encravada na região Sudeste, nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. A rede da MRS liga o quadrilátero ferrífero de Minas Gerais aos portos de exportação do Rio de Janeiro, com um ciclo muito intenso de exportação de commodities minerais, basicamente minério de ferro. No ano passado a empresa transportou 167 milhões de toneladas.

A malha ferroviária da empresa também chega ao porto de Santos (SP), que tem apresentado grande movimento com o escoamento de safra (commodities agrícolas) e um alto fluxo de exportação ou importação de insumos para indústrias, matérias-primas e produtos industrializados. Quase 20% de tudo o que o Brasil exporta e cerca de um terço de toda a carga transportada por trens no país passam pelos trilhos da MRS.

Na análise da própria empresa, a crise econômica foi interessante para a ferrovia de carga, principalmente no setor de carga geral, porque fez com que a indústria de São Paulo olhasse de novo para a ferrovia, mas agora com outros olhos, com olhos de oportunidade de otimização de custo.

O cálculo que atrai os empresários é o de que o transporte ferroviário por contêineres apresenta um custo entre 15% e 20% menor que o rodoviário, dependendo do desenho logístico e da distância. Além disso, oferece segurança muito maior, haja vista que em 2015 não houve registro de

ACOMPANHAMENTO DAS CARGAS

Outra solução que a MRS aproveita para divulgar na Intermodal é o Sistema de Acompanhamento de Cargas, uma plataforma implementada em 2010 para suprir a necessidade de previsibilidade de entrega da carga e auxiliar no gerenciamento e no planejamento do transporte.

O sistema possibilita a gestão com informações de rastreamento, previsão de chegada, posicionamento de fila, histórico transportado e agendamento do atendimento ferroviário pelos terminais. Os clientes e fornecedores têm perfis de acesso online que garantem a agilidade da informação.

Hoje o sistema permite saber onde a carga iniciou, mesmo que ela não começou na ferrovia. No momento em que a MRS retira a carga do cliente ele já consegue ver no sistema a hora em que a carga saiu, quem está levando, aonde vai, qual a previsão de entrega no terminal ferroviário, qual o trem em que vai ser colocada, qual a previsão de chegada no destino, quem vai retirar a carga do vagão para colocar no caminhão, quando o caminhão parte e qual a previsão de chegada desse caminhão ao destino final, explica Magela Titoneli,

gerente de logística e planejamento de demanda da MRS.

Segundo o executivo, o serviço de acompanhamento de carga permite também que o cliente determine se quer ou não receber a mercadoria na hora prevista. “Informamos para ele a hora que a carga vai chegar e ele pode nos dizer se não tiver condições de receber no horário previsto para a chegada e pedir a mudança do horário de entrega. Este é mais um diferencial”, assinala Titoreli.


A MRS investiu cerca de R\$ 500 mil desde a criação desse sistema, que conquistou a confiança de clientes como Vale, Usiminas, CSN, Fibria, AB Areias, Cimento Tupi e Cimento Holcim.

Outro projeto da MRS é o CBTC (Communications-Based Train Control) que é um sistema de gerenciamento de trens baseado em uma rede de telecomunicações embarcadas nas locomotivas. “Somos a única ferrovia de carga do mundo a operar com esse sistema e recentemente fechamos todo o circuito da ferrovia do aço, que é nosso fluxo mais intenso em termos de movimentação de trens e já está 100% coberto com essa tecnologia”, revela o executivo.

nenhum roubo de carga de contêiner em trens, enquanto foram noticiados vários assaltos a caminhões, e vem conquistando maior confiabilidade graças a baixos índices de acidentes e à alta disponibilidade dos ativos.

“Em 2016 queremos mostrar o quanto somos competitivos e o quanto estamos em condições de concorrer com o rodoviário”, ressalta o executivo. Uma estimativa feita pela empresa no início do ano mostra que, se não houvesse trens circulando no Brasil, haveria mais 45 mil caminhões rodando diariamente nas cidades brasileiras, o que daria 16,5 milhões de caminhões

a mais por ano, dificultando o trânsito e agravando a emissão de gases poluentes.

Em razão dessas evoluções de tecnologia e serviços, a MRS hoje oferece não só o transporte ferroviário, mas uma solução completa para o cliente: retira a carga de caminhão (contratado de terceiros), carrega no terminal intermodal que pode ser operado pela MRS ou por terceiros, leva para o cliente até o porto de Santos e de lá para o navio. “Hoje é a MRS além dos trilhos. A gente busca onde tiver que ir, independente de ter trilhos ou não, e entrega onde precisar entregar, inclusive cargas exportadas e importadas”, declara Titoneli. 

Oceanica apresenta soluções para gerenciamento de tráfego e frotas

Além de um simulador de manobras portuárias, a empresa apresenta na Intermodal dois produtos desenvolvidos no ano passado que permitem previsão e controle das operações náuticas em portos e terminais

■ AMARILIS BERTACHINI



O simulador de manobras portuárias é uma das atrações da Oceanica na Intermodal

A OCEANICA, EMPRESA ESPECIALIZADA em projetos navais, planeja manter em 2016 seu foco em ferramentas e soluções de engenharia, simulação e operação de ambientes portuários. Dentro dessa estratégia, a empresa desenvolveu no ano passado dois novos produtos voltados para o setor: um sistema de gerenciamento de tráfego (VTMIS-Vessel Traffic Management Information System) e um sistema de monitoramento e gestão de frotas (Remote).

Especialmente na Intermodal South

America 2016 a empresa apresenta um simulador de manobras portuárias, além das duas novas soluções desenvolvidas em 2015. Essas soluções – que são utilizadas principalmente no gerenciamento de embarcações e de ativos da retroárea (empilhadeiras, portêineres etc.) – possibilitam aos gestores a previsão e o controle das operações náuticas em portos e terminais. “Como exemplo, a Oceanica simula e estabelece procedimentos para a manobra segura de embarcações, em um dado

terminal e porto, através de seu sistema Full Mission Bridge. Tais procedimentos são, então, monitorados por VTMIS garantindo os níveis de eficiência e segurança estabelecidos”, explica Daniel Cueva, diretor da Oceanica.

Segundo Cueva, mais de 90% dos portos das regiões Sul e Sudeste já implantaram soluções da Oceanica para aumento de eficiência e redução de riscos. “Os resultados típicos são os aumentos significativos das dimensões dos navios manobrados, das frequências das operações e da disponibilidade dos terminais”, assinala. Entre os principais clientes da companhia estão o porto de Vitória (ES), o porto do Açu (RJ) e o porto de Rio Grande (RS).

“Pretendemos em 2016 integrar as diferentes soluções disponibilizadas pela Oceanica, oferecendo ao cliente pacotes mais completos voltados para o aumento da eficiência portuária”, antecipa o diretor. Com mais de dez anos de experiência em projetos navais, a Oceanica atua nos segmentos de óleo e gás, portuário e de construção naval. É uma empresa independente, 100% brasileira, mas com presença internacional e com clientes já consolidados em diversos países; faz parte do grupo HBR, presente há 25 anos no mercado de equipamentos industriais, o que possibilita o fornecimento de soluções integradas, ampliando seu portfólio de produtos. A Oceanica tem origem no ambiente acadêmico e posteriormente se desenvolveu como prestadora de serviços para a indústria. ■

As opções da Totvs para reduzir custo e ganhar produtividade

Soluções da empresa podem ajudar clientes a padronizar processos e elevar a transparência e a segurança de informações de forma integrada para proporcionar maior agilidade na tomada de decisões

EM UM MOMENTO EM QUE AS EMPRESAS estão preocupadas em aumentar a eficiência e cortar gastos operacionais, o segmento de tecnologia surge como uma opção para atender às necessidades de embarcadores e operadores logísticos.

“As expectativas são muito boas, pois vivemos um momento em que as empresas buscam aumentar a sua produtividade e reduzir seus custos, e a Totvs pode ajudar muito nisso”, afirma Carlos Valle, diretor do segmento de logística da Totvs. De acordo com ele, as soluções da empresa podem auxiliar os clientes, o que possibilita uma melhor gestão e controle, padroniza e automatiza processos, bem como eliminar retrabalhos e elevar a produtividade das operações. Além disso, podem fornecer maior transparência e segurança de informações de forma integrada para proporcionar maior agilidade nas tomadas de decisões.

Diante desse cenário, a empresa apresenta em seu estande na Intermodal South America deste ano praticamente todo seu portfólio de soluções voltadas à automação dos processos logísticos, de ponta a ponta,



Carlos Valle: as soluções da Totvs abrangem todas as etapas da operação logística

tanto para o setor portuário, quanto para recintos alfandegados, transportadores, operadores logísticos e embarcadores.

Essas soluções podem gerar ganhos de produtividade nos processos de armazenagem, transporte, operação logística, gestão de fretes, comércio exterior, roteirização, rastreabilidade e otimização no arranjo de cargas. Isso acontece, principalmente, pela padronização de processos. “Por meio de uma plataforma integrada, é possível automatizar as operações, elevando a produtividade e fornecendo maior

assertividade às informações. A integração ainda promove a eliminação de cadastros duplicados e retrabalhos para manter tudo atualizado”, explica Valle. “Nossas soluções abrangem todas as etapas da operação logística, tanto as atividades core como as de back-office”, complementa.

Entre os principais clientes da companhia em 2015 figuraram grandes empresas da área de logística como Elog, Mira Transportes e Cargolift. “Tivemos várias novidades lançadas recentemente, tais como a plataforma de otimização logística, que faz a roteirização do veículo, o arranjo de cargas dentro do veículo, o monitoramento e o painel de indicadores, que inclui melhorias no sistema de armazenagem para recintos alfandegados e também no sistema integrado de portos”, relata o executivo.

Provedora de soluções de negócios para empresas de diferentes portes, a Totvs atua com softwares de gestão, plataformas de produtividade e colaboração, hardware e consultoria. Está presente em 41 países e no Brasil conta com 15 filiais, 52 franquias, 5 mil canais de distribuição e dez centros de desenvolvimento. ■

Saiba tudo que acontece nos setores de Transportes, Logística e Comércio Exterior



ASSINE JÁ
as publicações da



11-5096.8104

circulação@otmeditora.com.br

Mais segurança para as cargas

Em sintonia com o crescimento da segurança privada no Brasil, o transporte de cargas de alto valor agregado ganha atenção especial das empresas



Solução da Prosegur reúne todas as fases da operação de transporte de cargas especiais

O SETOR DE SEGURANÇA PRIVADA NO Brasil registrou crescimento expressivo na última década. Segundo estudo realizado pela Federação Nacional de Empresas de Segurança e Transporte de Valores (Fenavist), em 2015, houve um aumento de 68% no número de empresas do setor, que movimentam cerca de R\$ 43 bilhões de carga por ano. E juntas, formalmente empregam mais de 706 mil trabalhadores nas áreas representadas pela federação, com foco na vigilância patrimonial, transporte de valores, escolta armada, segurança pessoal e cursos de formação de vigilantes. “Tradicionalmente os maiores clientes do setor da segurança privada no Brasil (e no mundo) são os bancos e o setor público, que nas esferas federal e estadual o serviço já é quase 100% terceirizado”, afirma Odair Conceição, presidente nacional da Fenavist.

Recentemente, o mercado tem vivido muitas mudanças, o que obrigou a

maioria das empresas a fazer adaptações em seus perfis operacionais e na oferta de serviços. “O crescimento da urbanização, e consequentemente das periferias das grandes cidades, aliado à grande demanda por serviços da chamada nova classe média brasileira, tem levado a estas regiões novas agências bancárias, shoppings, supermercados e comércio em geral, carregando consigo seus fornecedores”, explica.

De acordo com o executivo, este movimento alavanca não só os serviços de segurança privada, mas também os de transporte de valores, incluindo a gestão de caixas eletrônicos. “Nas regiões Norte e Nordeste por exemplo, o crescimento da renda, motivada pelos programas sociais do governo federal, também fez crescer a demanda pelo transporte de valores, especialmente no abastecimento de caixas eletrônicos”, reforça Odair Conceição.

CARGAS ESPECIAIS – O segmento de cargas especiais com alto valor agregado tem sido a aposta da Prosegur, empresa de segurança privada no Brasil, presente em todo território nacional. Criada após a publicação da portaria 781/2010, que regulamenta esse tipo de transporte pelas empresas de segurança, a área especial da companhia para atender a esses clientes tem registrado forte expansão e contabilizado resultados positivos.

“O serviço passou a ser oferecido pela Prosegur em 2011, quando a companhia montou uma solução reunindo todas as fases da operação de transporte de cargas especiais em um único fornecedor. O cliente conta simultaneamente com transporte, escolta, seguro, rastreamento, monitoramento, gestão de risco e intervenção remota.”, relembra Alessandro Abrahão, diretor-geral de logística de valores e gestão de numerário da Prosegur. “Essa proposta reduz os custos e aumenta a segurança para a operação. Dentro de um procedimento padrão, uma empresa de eletroeletrônicos, por exemplo, precisa contratar várias companhias terceirizadas para cada uma destas fases da operação”, explica.

Desde que o serviço foi iniciado, houve crescimento de 425% no número de clientes e 866% em faturamento neste setor da empresa. “Em pouco mais de cinco anos, a Prosegur já realizou mais de 4.800 operações em todo o país com sinistralidade zero, o que corresponde a R\$ 6,2 bilhões em cargas de alto valor transportadas no período, sem nenhuma incidência de sinistro”, afirma Abrahão.

Segundo o diretor, o bom resultado tem feito com que o segmento ganhe cada vez mais importância para a operação da

Prosegur no Brasil. “Somente em frota, foram investidos mais de R\$ 5 milhões entre 2011 e 2014. A previsão é que mais R\$ 11 milhões sejam direcionados para aquisição de novos veículos até 2017”, completa.

Em 2015, a frota da companhia foi ampliada em 40%, passando de 19 para 27 veículos especialmente para este setor. “A aquisição dos oito veículos foi feita por meio de uma parceria com a Scania. Os modelos escolhidos foram de dois cavalos mecânicos P 310 4x2 e seis semipesados P 310 6x2, que trazem como vantagens a alta robustez dos eixos dianteiros e traseiros, uma capacidade técnica de 7.100 kg de transporte e suspensão pneumática nos eixos traseiros de fábrica”, explica.

Na Prosegur, todos os veículos deste segmento são blindados com tecnologia embarcada de segurança avançada com GPS, sistema de vídeo monitoramento, botão de pânico, fechadura randômica, sensores de portas e sirenes. “A frota está preparada para transportar desde cargas com alto valor como joias, relógios, papel moeda, barras de ouro até itens com alto índice ou risco de sinistralidade como eletroeletrônicos, celulares, medicamentos, cigarro, microprocessadores, cartões telefônicos, entre outros”, afirma. De acordo com o executivo, os eletroeletrônicos representam 80% do transporte das cargas especiais e o Sudeste, especialmente São Paulo (interior e capital) é o que mais contrata este tipo de serviço.

NOVIDADES – Para a Intermodal, a Prosegur prepara o lançamento de produtos e soluções que vão agregar ainda mais valor ao segmento de cargas especiais. Um deles é o inédito caminhão semirreboque Porta Contêiner. “O veículo é composto por uma cabine e uma plataforma, na qual o próprio cliente coloca o seu contêiner. A Prosegur fica responsável pelo transporte com o diferencial de contar com toda a sua tecnologia embarcada para este serviço”, salienta.

Outro destaque é o ASOS Prosegur, um sistema de controle logístico para prevenção de perda de cargas. “Trata-se de um software, desenvolvido pela Prosegur Espanha e que acaba de chegar ao Brasil e tem a finalidade de oferecer, com mais segurança, a contagem da carga transportada e garantir que a quantidade enviada chegue apropriadamente ao seu destino”, revela Abrahão.

A Prosegur também irá expor no evento sua já tradicional solução para prevenir o risco de perdas durante o trajeto de transporte de cargas. “Trata-se do Proteus, uma trava para a porta de contêiner equipada com alta tecnologia para monitoramento e rastreamento”, explica José Luis Rodrigues, diretor-geral de Soluções Integradas de Segurança da Prosegur.

O Proteus pode ser instalado logo após o contêiner ser abastecido ainda dentro do centro de distribuição do cliente ou quando está no porto. “O sistema permite ao cliente saber o horário e local exatos de fechamento e abertura do contêiner. E por meio de um sistema são produzidos relatórios gerenciais conforme a necessidade. O Proteus pode ser instalado no caminhão do próprio cliente ou contratado ao serviço



Hélio Rosolen: junto com clientes a busca de alternativas por meio de logística inteligente

de cargas especiais da Prosegur”, afirma.

COFRE INTELIGENTE – A Protege, uma das maiores empresas brasileiras de logística de valores e segurança, apresenta na Intermodal alguns de seus serviços e produtos diferenciados, como Carga Segura, Cofre Inteligente e Sistema de Segurança Eletrônica.

“O Carga Segura, por exemplo, é o serviço de transporte de cargas de alto valor em veículos com modelagem inovadora especial e blindados. Já o Cofre Inteligente garante a segurança real dos valores a uma empresa: o dinheiro é depositado neste cofre automaticamente garantido, monitorado e protegido, com cobertura securitária dos valores depositados”, explica Rogério Gonçalves de Souza, gerente corporativo de Logística de Cargas da Protege.

O sistema de Segurança Eletrônica é outro diferencial da Protege em sistemas eletrônicos de detecção de intrusão (alarmes), circuito fechado de TV (CFTV), controle de acesso, monitoramento remoto de imagens e alarmes remotos e capacitação para projetos com tecnologia IP. “Também vamos destacar a Proair, especializada em serviços de proteção de aeronaves e ground handling, para diversos aeroportos no território brasileiro, atendendo até 20 mil voos em todo o país”, informa. Este serviço inclui carregamento, descarregamento, reboque e limpeza de aeronaves, atendimento de embarque e desembarque de passageiros, despacho operacional de voo, abastecimento de aeronaves e transporte e suporte à tripulação.

TRANSVIP – Riscos de assaltos em estradas e falta de efetivo da polícia para abranger toda a malha terrestre também são considerados outros indicadores para a expansão do setor. “Infelizmente, o roubo de cargas de alto valor agregado, como medicamentos e eletrônicos, tem aumentado. Mas vimos aí a oportunidade de



A expectativa da West Cargo para 2016 é a de se reinventar em busca de oportunidades

oferecer um transporte mais seguro para esse tipo de produto”, afirma Marcos Guilherme Cunha, diretor geral da Transvip, empresa de transporte de valores e segurança patrimonial.

“Na Transvip, a linha de transporte de cargas especiais tem uma participação importante na estratégia de expansão da companhia. Devido ao know how em segurança e ao gerenciamento diferenciado da malha logística, conseguimos oferecer maior segurança com os caminhões e carretas blindadas, contando ainda com equipe fortemente armada e treinada para reagir em situações de risco, assim como um seguro bem mais elevado que o convencional. Tudo isso assegura a tranquilidade do cliente quanto à chegada da carga em seu destino final”, explica.

Atualmente, a maior demanda tem sido por transporte de produtos de alto valor, como eletrônicos, celulares, jóias e outros produtos. “Outro mercado em destaque, sem dúvida, são os players de varejo online, mercado também em expansão e que busca constantemente soluções inovadoras, revela Cunha.

Em 2015, a Transvip registrou um ano próspero, marcado principalmente pela expansão de mercado e fortes investimentos em novas linhas de serviços, a exemplo do transporte de cargas especiais. “Fechamos contratos com grandes empresas de

eletroeletrônicos, varejo online e reforçamos parcerias, graças à cultura de excelência da empresa. Além disso, temos um grupo de pessoas voltadas a inovação que monitoram constantemente o mercado na busca de novas tecnologias. Tudo isso nos propiciou o alcance de importantes objetivos estratégicos”, comemora.

Além de atender aos segmentos alcançados em 2015, o foco da companhia neste ano é apresentar soluções para o transporte de medicamentos e indústrias farmacêuticas. “Do nosso pool de investimentos em tecnologia, podemos destacar o monitoramento via GPS satelital 24 h dos veículos, fechaduras e travas do baú por meio de sistema randômico”, ressalta. “Quanto a recursos humanos, nosso pessoal é constantemente treinado e existe um plano de carreira que garante a excelência nos nossos serviços. Além desse investimento, contamos com equipes armadas, seguro diferenciado e veículos de última geração”, reforça Cunha.

Sobre a atual crise que o país enfrenta, o executivo mantém o otimismo. “Entendemos que o mercado tenha um pequena retração, mas nossas parcerias com empresas de operação logística que possuem uma extensa carteira de clientes, nos possibilita executar uma gama de serviços diversos de transporte de alto valor agregado”, revela.

Outra estratégia da Transvip é um reforço no plano de expansão da empresa. “A maior pulverização de mercado nos torna presentes fisicamente em importantes estados e reforça o projeto de crescermos de forma sustentável, apesar do atual cenário econômico. Na Transvip, de fato enxergamos momentos de crise como oportunidade. E seguimos firmes com as metas de 2016”, diz. A expectativa da empresa é crescer pelo menos mais 30% neste ano.

INTELIGÊNCIA LOGÍSTICA – Um ano desafiador. É assim que Hélio Rosolen, presidente da West Cargo, define 2016. “Com o cenário econômico atual, vários segmentos estão enfrentando muitos desafios e em nosso modal não é diferente. O transporte, de maneira geral, independente se trata de alto ou pequeno valor, tem sofrido consideravelmente, pois os custos fixo e variáveis subiram”, argumenta. “Principalmente nos últimos meses, isso ocorreu de forma surpreendente. Em nossa avaliação, o momento requer muita cautela e austeridade”, afirma Rosolen.

De acordo com o executivo, essa realidade promoveu na West Cargo, transportadora rodoviária aduaneira, alguns benefícios. “Isso nos fez ficar ainda mais próximos dos nossos clientes, para juntos buscarmos alternativas, principalmente por meio da inteligência logística. Ao melhorarmos nossa performance e sermos mais ágeis contribuímos com a rentabilidade de toda a cadeia de prestação de serviço”, completa.

Ao completar 18 anos de atuação, a West Cargo adotou o slogan Maioridade e Reinvenção. “Essa é a nossa expectativa de negócios para 2016, ou seja, usarmos a expertise adquirida em quase duas décadas de muito trabalho e nos reinventarmos na busca de novas oportunidades a todo momento”, salienta Rosolen. Para isso, segundo o presidente da companhia, o planejamento será seguido à risca. “E monitoraremos os resultados diariamente, para corrigir o rumo, caso seja necessário.”

O futuro já chegou

Venha debater estrategicamente o status do uso de tecnologia da informação, instrumento fundamental para alcançar a Inovação, nas frotas de todos os tipos de veículos e os impactos dessa tecnologia na cadeia de negócios.



Frotas conectadas

18 e 19
maio
2016



EVENTO ▶ Durante os dias 18 e 19 de maio, no espaço Oxigênio Aceleradora, será realizada a primeira edição de "Frotas Conectadas", uma iniciativa que tem como objetivo reunir EXECUTIVOS E ESPECIALISTAS DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA, DOS SETORES DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES E DE EMPRESAS DE TECNOLOGIA (Internet, TI, Telecom, Telematics) para debater novas formas de negócios.

FORMATO ▶ O evento envolve a apresentação de casos reais, dados e informações em painéis temáticos, além de permitir espaço qualificado de network. Realizado através de debates e apresentações técnicas, o evento reunirá cerca de 20 palestras e mesas redondas, com especialistas e executivos da área.

PÚBLICO ▶ Executivos e especialistas de alto nível da indústria automobilística | Logística e Transporte | Profissionais e desenvolvedores de tecnologia

- LISTA TEMÁTICA** ▶
- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 01 Mercado de Frotas Conectadas: Brasil e mundo 02 Telemática e principais tecnologias e dispositivos embarcados nas frotas 03 Gestão de frotas e roteirização no Brasil 04 Casos de sucesso de frota conectada Brasil/externo 05 Veículos autônomos: tecnologias, desafios e potencial de mudança 06 Trucks e outros veículos autônomos 07 M&A (fusões e aquisições) recente e impactos na indústria 08 VC (Venture Capital) e capital de risco para o segmento no país | <ul style="list-style-type: none"> 09 Grandes empresas e inovação com startups no segmento 10 IoT / IoTT – Desafios para esse tipo de inovação no Brasil 11 Uber for Trucks / Uber for Fleets 12 Novos modelos de negócios e monetização 13 Big data e analytics aplicados a frotas 14 Desafios regulatórios e ótica pública 15 Smart Cities e a infraestrutura para conectividade 16 Frotas Conectadas de ônibus no Brasil 17 Impacto e desafios para operadoras de Telecom 18 Transformação dos seguros a partir das frotas conectadas |
|---|--|

Mais informações: OTM Editora - telefone 11-5096.8104 ou pelo e-mail mariapenha@otmeditora.com

Realização:



Patrocínio e apoio:



Curadoria e suporte técnico:



Organização:



Kärcher investe em tecnologia aliada a preços acessíveis

Há 40 anos no Brasil, multinacional alemã será fornecedora oficial de equipamentos automáticos para limpeza nos Jogos Olímpicos Rio 2016



A varredeira de grande porte modelo KM 150/500 destina-se a ambientes com muito pó

EM TEMPOS DE CRISE HÍDRICA E COM O alerta da Organização das Nações Unidas (ONU) de que quase metade da população mundial terá problemas com o abastecimento até 2030, o avanço de soluções para limpeza que reduzam o consumo de água é fundamental. Na área profissional esse quesito passa inclusive pela sustentabilidade das empresas, uma vez que as novas alternativas proporcionam redução de custos e melhor qualidade e uniformidade.

Atenta a esse movimento, a multinacional alemã Kärcher, especializada em lavagem por alta pressão, monitora constantemente as necessidades do mercado de limpeza profissional e busca sempre lançar novidades que visem atender às demandas

dos clientes. “Em média, a Kärcher lança até dez novos produtos por ano. Apesar de ser uma empresa global, contamos com um time de desenvolvimento focado no desenho de produtos especificamente para o mercado brasileiro”, explica Rafael Ferrari, gerente de marketing da companhia. “Avaliamos a tendência mundial e os lançamentos que podem ser adequados ao público do Brasil, por isso também trazemos produtos desenvolvidos em outros mercados.”

De acordo com o executivo, há uma tendência crescente por soluções de limpeza que atuem de forma eficiente e com economia de recursos. “No segmento de transporte, por exemplo, a higienização assume

um papel cada vez mais importante, principalmente no segmento de transporte de pessoas. Muitas vezes, as empresas de viação urbana têm que fazer a limpeza de sua frota por requisitos legais dos municípios onde operam. Outras companhias entendem que o estado de conservação e asseio são atrativos para os consumidores finais e reforçam a imagem de sua marca”, relata Ferrari. “Estas tendências nos levam a acreditar que a demanda por equipamentos de limpeza profissional dentro do segmento de transporte aumentará.”

Mesmo com o cenário de crise que o país atravessa, as perspectivas para 2016 para a Kärcher são positivas. “Acreditamos que a mecanização na área tende a crescer cada vez mais, já que proporciona redução de custos e melhor qualidade e uniformidade de limpeza. É um mercado com cada vez mais competidores e menor diferenciação entre os equipamentos oferecidos. As empresas que conseguirem proporcionar soluções customizadas aos clientes, sejam equipamentos ou serviços, tendem a se diferenciar”, salienta.

NA VITRINE – Na Intermodal South America, a Kärcher apresenta dois novos destaques: a varredeira de grande porte modelo KM 150/500 e a lavadora de alta pressão HD 9/50. “O evento sempre é uma grande vitrine para divulgar os principais lançamentos, conferindo maior visibilidade à marca. Apostamos na tecnologia aliada a preços acessíveis”, afirma o executivo.

“A varredeira de grande porte KM 150/500 é ideal para ambientes com muito pó. Possui o reservatório com capacidade

para armazenar 500 litros e sua faixa de trabalho é de 1.500 mm. Além disso, o sistema de filtragem garante alta eficiência e seu poder de sucção é ajustável com escovas reguláveis, aumentando ainda mais a eficiência na varrição”, explica Ferrari. “Já lavadora de alta pressão HD 9/50 é robusta e possui uma excelente capacidade de remoção de cracas impregnadas em portos, ferrovias e construtoras, devido a sua alta pressão, 500 bar, e vazão de 900 (L/h). Além disso, possui o sistema Soft Starter que garante a partida leve do motor facilitando ainda mais a operação da limpeza”, comenta.

Durante a feira a empresa também mostra ao público, pela primeira vez, a marca olímpica. “A Kärcher está há mais de 40 anos no Brasil, e a participação como fornecedora oficial dos Jogos Olímpicos é a oportunidade de apresentar como nossas soluções completas em limpeza podem transformar e renovar o ambiente”, acrescenta.

Segundo o gerente de marketing, com a campanha intitulada “Alemães por tradição, brasileiros de coração” será mostrada a história da companhia, e principalmente o agradecimento da empresa ao Brasil pela acolhida. “O vídeo conta a trajetória de Vilberto Schurmann, um dos primeiros distribuidores Kärcher no país, que até hoje tem um sentimento de gratidão aos fundadores da empresa e ao mecânico que o ajudou a estabelecer sua primeira revenda no sul do Brasil”, comenta.

Em dezembro do ano passado, a Kärcher assinou contrato com o Comitê Organizador dos Jogos Rio 2016. Os equipamentos da empresa serão utilizados em toda a limpeza dos ambientes e arenas envolvidos nas competições, como o Maracanã, o Centro Aquático de Deodoro, o Sambódromo e a Vila Olímpica. O contrato prevê a utilização de mais de mil máquinas, entre lavadoras de alta pressão, equipamentos automáticos para limpeza de pisos, aspiradores para diversas operações, sistemas

multifuncionais para limpeza e desinfecção de banheiros, e sistemas de varrição de grande porte para áreas externas.

“Além da divulgação comercial da marca e do posicionamento como empresa de soluções completas em limpeza, queremos mostrar também como ela pode mudar o ambiente em que vivemos, seja através da capacitação de mão de obra – auxiliando os cidadãos numa recolocação no mercado –, seja por meio da economia de recursos, por exemplo, água”, explica Abílio Hervê Cepera, presidente da Kärcher.

LIMPEZA DE MONUMENTOS – Quando o assunto é limpeza de espaços públicos, a Kärcher já possui know how com um projeto global de limpeza de monumentos. No Brasil, a empresa é responsável pela lavagem do Cristo Redentor, no Rio de Janeiro, feita a cada dez anos. Também cuida das escadarias de Santos, onde é realizada a famosa Descida das Escadas de Santos, o maior evento de Downhill Urbano do Brasil e um dos maiores do mundo. Lá, atletas de diversos países descem de bicicleta e com velocidade os 415 degraus do morro, o equivalente a um prédio de 56 andares.

Em Londres, é responsável pela limpeza



Abílio Hervê: a empresa quer mostrar soluções completas em limpeza que podem mudar o ambiente em que vivemos



A lavadora de alta pressão HD 9/50 tem capacidade de remoção de cracas impregnadas

da London Eye, a famosa roda-gigante da cidade. Nos Estados Unidos limpou os rostos dos presidentes George Washington, Thomas Jefferson, Theodore Roosevelt e Abraham Lincoln, esculpidos no Monte Rushmore (a imagem do memorial ao líder indígena Crazy Horse fica em outra montanha dos Black Hills). E no Vaticano é responsável pela limpeza das enormes colunas em volta da Praça São Pedro.

TRADIÇÃO ALEMÃ – Fundada na Alemanha em 1935, a Kärcher é líder mundial em soluções de limpeza doméstica e profissional. Conta com variado portfólio de produtos, que inclui limpadoras a vapor, varredoras, aspiradores, lavadoras e secadoras de pisos, além de uma linha própria de agentes de limpeza. A companhia atua no mercado brasileiro há 40 anos e em 2014 inaugurou uma nova unidade industrial em Vinhedo (SP), com maior capacidade produtiva. Lá são produzidos 600 mil equipamentos por ano das linhas de limpeza doméstica, profissional e industrial.

O grupo Kärcher emprega globalmente mais de 11 mil pessoas, em 60 países. Em 2014, alcançou o maior volume de negócios de sua história, com faturamento de mais de 2 bilhões de euros, e a maior venda de unidades de produtos, mais de 12 milhões de máquinas.

Empilhadeiras inteligentes para uma logística rentável

Com três linhas de produto, a empresa irlandesa Combilift oferece soluções de movimentação de material



Movimentador de contêineres e outras cargas tem capacidade para até 150 toneladas

AO CONTRÁRIO DO SENSO COMUM, PARA a Combilift, momentos de crise são favoráveis para melhorar o planejamento e implantar alternativas voltadas para produtividade e rentabilidade. Atuando em soluções customizadas de movimentação de material, a unidade brasileira segue a orientação de constante inovação da matriz, que aproveitou a queda de vendas da crise mundial de 2009 para buscar oportunidade de se expandir.

Atualmente, a Combilift é uma das empresas irlandesas com maior atuação global, presente em 75 países, com desenvolvimento e produção quase que exclusivos para o

exterior. Possui uma frota total de mais de 25 mil empilhadeiras articuladas para paletes em corredores estreitos, empilhadeiras multidirecionais com capacidades de até 25 toneladas e movimentadores de contêineres e outras cargas especiais com até 150 toneladas e 80 m de comprimento.

“O foco da nossa experiência está aí: em soluções. Operamos há sete anos no Brasil, inicialmente apenas com o modelo multidirecional. Com o tempo, agregamos toda a linha de produtos e o segmento de containers e cargas extralongas tem sido promissor devido ao aumento de

produtividade aliado ao custo operacional reduzido”, comemora Rafael Kessler, diretor comercial da companhia.

“Além de empilhadeiras para operação em corredores estreitos, desenvolvemos para o nosso movimentador universal soluções para empilhar, bascular e deslocar lateralmente contêineres e cargas especiais em praticamente qualquer terreno”, explica. “Estamos ampliando nossa participação no setor eólico, de transferência de cargas em transporte rodoviário e em clientes que demandam basculamento de containers. Estamos operando os

movimentadores há mais de cinco anos em todas as regiões do país e esta experiência, somada à nossa garantia total de dois anos, aumenta a aceitação das nossas soluções”, completa Kessler.

De acordo com o executivo, o modelo de negócios da Combilift prevê um estudo caso a caso para adaptar os produtos às demandas dos clientes. “Atualmente, a empresa conta com uma equipe de 20 profissionais em sua engenharia de aplicações. Por isso, somos conhecidos como os líderes mundiais em customização de soluções de movimentação de materiais”, reforça.

RESULTADOS E PERSPECTIVAS – Ao repetir os resultados obtidos em 2014, apesar de uma retração da demanda por clientes tradicionais de autopeças e agronegócio, o ano de 2015 foi muito positivo para a Combilift, pois marcou a entrada da companhia no setor de energia eólica, com equipamentos em operação para movimentação de torres de concreto e pás de grande porte.

“Também voltamos a entregar soluções customizadas para o segmento aeroespacial e, principalmente, os operadores de grandes CDs reconhecem os ganhos de espaço das empilhadeiras articuladas, a destacar as entregas para Casas Pernambucanas e Magazine Luiza”, afirma Kessler.

A lista de clientes da Combilift é formada por médias e grandes empresas de diferentes segmentos. Entre elas, Aggreko, Arno, Bertolini Armazenagem, Cassol Pré-Fabricados, Caterpillar, Cia. Bandeirantes, CNH, Cooperativa Piá, Embraer, Grendene, Madeiranit, Marcopolo, Medabil, Todeschini, Vonpar Alimentos e WEG.

Para este ano, as perspectivas são de seguir a ampliação

Rafael Kessler: “Nosso objetivo é estreitar contatos com os modais de transporte, em especial o rodoferroviário e os operadores de porto seco.”



Empilhadeira articulada pode operar em qualquer piso, dentro ou fora de prédios

da linha de produtos, tendo em vista vários projetos alinhados com clientes novos e outros já existentes nos segmentos de agronegócio, energia eólica, armazenagem e portuário. “O objetivo é seguir investindo em marketing e participação em feiras para aumentar a visualização da marca Combilift. Será o sétimo ano no Brasil e tudo indica que será melhor do que 2015”, reforça.

ESFORÇOS NO MERCADO NACIONAL

– Consolidando sua presença no Brasil, a Combilift apresenta sua linha completa de empilhadeiras inteligentes e movimentadores de contêineres. “Nosso objetivo é estreitar contatos com os modais de transporte, em especial o rodoferroviário e os operadores de porto seco”, revela Kessler.

Com clientes desde Manaus até Uruguaiana gaúcha, a empresa disponibiliza uma consultoria sem custos para clientes potenciais, apresentando os ganhos que podem ser obtidos pela compactação do seu estoque e pela redução de sua frota de equipamentos. “Uma equipe especial presta este serviço para os visitantes”, reforça o diretor comercial, que acrescenta que a Combilift trabalha

com venda direta, leasing operacional ou locação de equipamentos.

UM BOM EXEMPLO – Uma das clientes da Combilift, a Printbag é especializada em sacolas de papel, caixas, embalagens versáteis e acessórios de alto padrão. Localizada na cidade de Camboriú (SC), a empresa investe constantemente em tecnologia, aprimoramento da mão de obra e desenvolvimento de processos inovadores.

De acordo com o Tiago Toledo, coordenador de logística da empresa, para a inauguração da nova fábrica em 2011, mais ampla e moderna, a empresa pôde projetar a planta do galpão depois de optar pela aquisição de uma das empilhadeiras Combilift, baseada nas características operacionais que a máquina proporciona. “Assim, otimizamos todo o espaço disponível para construção, com corredores mais estreitos e porta-paletes mais altos, além de ter posicionado uma das docas com altura suficiente para permitir o uso da máquina na área externa do galpão”, revela.

As empilhadeiras articuladas fabricadas pela Combilift trabalham em corredores estreitos de 2 metros – empilhando até 15,6 metros – o que permite aumentar o volume de cargas armazenadas. “O equipamento reduz a largura de corredores e possibilita uma área útil 20% maior para estocagem. Além disso, opera em qualquer tipo de piso, dentro e fora de prédios”, completa

Na fase de projetos da Printbag foram orçadas três opções de empilhadeiras. O diferencial do equipamento da Combilift, segundo Tiago Toledo, foi a redução dos corredores com ganho de 30% de área de armazenagem, a possibilidade da operação em piso externo com superfície irregular e o ganho de agilidade na operação comparada com a empilhadeira retrátil. “Outro benefício que percebemos durante esse segundo ano de operação é o baixo índice de manutenção, pois até o momento só fizemos as manutenções preventivas e a troca de uma mangueira hidráulica”, afirma. ■

Carreta especial portuária para operações pesadas

Paletrans Carretas aposta em modelo com engenharia avançada, própria para carga e descarga de navios nos portos e terminais de contêineres



COM MAIS DE 35 ANOS DE EXPERIÊNCIA no setor industrial e responsável por milhares de carretas industriais e carros de transferência, a Paletrans Carretas não para de crescer. Ao aprimorar a engenharia de seus produtos e organizar a produção de forma mais econômica, a companhia destaca-se no desenvolvimento de projetos de carretas especiais. “Muitas empresas estão buscando aumentar sua eficiência operacional, com redução de custos, aumento da segurança e maior disponibilidade operacional. Estas empresas já entenderam as enormes vantagens das carretas especiais”, revela Anderson Gregório dos Santos, supervisor comercial da Paletrans Carretas.

Pertencente ao Grupo Unihold, do qual também fazem parte a Paletrans, fábrica de equipamentos para movimentação de materiais como empilhadeiras e transpaletes, e a Disktrans, de locação de transpaletes manuais, a Paletrans Carretas desenvolve projetos de carretas especiais, como carretas bidirecionais de 1 a 200

toneladas, para os setores portuários, industriais, siderúrgicos e mineradoras. “Nossa experiência ao longo dos anos e o foco na otimização dos custos e na movimentação horizontal de cargas fizeram da Paletrans Carretas uma referência mundial”, diz Santos.

Durante a Intermodal, a companhia intensifica a divulgação da Carreta Especial Portuária 65 ton. “O modelo já é um sucesso em vários terminais de contêineres. Com engenharia avançada, é própria para carga e descarga de navios nos pátios dos portos e terminais de contêineres. Nosso objetivo é expandir sua comercialização no Brasil e também no exterior”, acrescenta.

De acordo com o executivo, o projeto robusto, de baixa manutenção e alta disponibilidade operacional, é próprio para operações pesadas. “Esses modelos possuem capacidade de 65 toneladas, chassi super-reforçado com vigas laminadas em aço estrutural, suspensão especial tipo tandem, sem elementos elásticos, com movimentos independentes nos dois lados, o que

proporciona maior estabilidade e segurança da carga, reduzido arraste e desgaste de pneus, baixo custo de manutenção e grande disponibilidade operacional”, explica.

“É uma ótima opção para a modernização das frotas de carretas de trabalhos internos nos portos (terminal trailers), porque proporciona maior redução nos custos de manutenção e ganhos de eficiência operacional”, salienta Santos.

BOAS PERSPECTIVAS – Mesmo em tempos de crise, a visão da empresa é otimista. “Da nossa parte, estamos aprimorando continuamente a engenharia dos nossos produtos e organizando a produção de forma mais econômica, com aumento da eficiência na operação”, afirma Santos. Em relação aos produtos, as carretas especiais desenvolvidas pela Paletrans proporcionam ganhos de produtividade. “Concebidas para satisfazer as necessidades específicas dos clientes, buscamos oferecer benefícios como redução de custos de manutenção e aumento de disponibilidade, sem descuidar da segurança operacional”, garante.

Com uma produção 100% nacional, a Paletrans Carretas possui cadastro no BNDES para vendas via Finame e Reporto, o que possibilita uma aquisição sem custos de importação e fretes internacionais. “Assim como os nossos demais produtos, a carreta especial portuária possui assistência técnica e pós-venda de maneira rápida e descomplicada, além de garantia total de uma empresa com séria atuação no mercado”, observa Santos.

Agende-se para 2016

19 e 20 setembro | AMCHAM | SP



FÓRUM DE GESTÃO E EFICIÊNCIA DE FROTAS

ÔNIBUS | CAMINHÕES | VANS | UTILITÁRIOS | AUTOMÓVEIS | MOBILIDADE



Realização:



Organização:



Apoio editorial:



Gestão & eficiência de frotas



Sistemas com tecnologia avançada de transporte para terminais

Beumer Latinoamericana Equipamentos apresenta na Infraportos 2016 seus mais recentes lançamentos



Transportador de correia cônica para todos os de materiais, granulados ou em partículas

TRANSPORTADOR DE CORREIA CÔNCAVA, de correia tubular ou com correia curvilínea para longas distâncias. Essas são apenas algumas das novidades que a Beumer Latinoamericana Equipamentos, integrante do Beumer Group, apresenta na Feira e Conferência Internacional de Tecnologia e Equipamentos para Armazéns, Portos e Terminais, Infraportos 2016. Esses equipamentos possibilitam o transporte de todos os tipos de materiais, granulados ou em partículas, para terminais portuários, indústrias e fábricas de processamento de forma rápida, segura e mais econômica.

Após décadas de experiência, a empresa é capaz de projetar soluções para manuseio de materiais que refletem os objetivos específicos de cada negócio, com uma vasta gama de tecnologias desenvolvidas

internamente. “Nossa liderança em qualidade impulsiona a busca pela excelência no trabalho, processos de negócios, produtos, serviços, e nos resultados dos clientes. Além do investimento nas fábricas distribuídas em todo o mundo: Alemanha, China, Dinamarca e Índia; o Beumer Group também investe fortemente em pesquisa e desenvolvimento”, explica José Arsénio, diretor geral da Beumer Latinoamericana Equipamentos.

Segundo o executivo, a criação de centros de competência incentiva o desenvolvimento e capacitação de equipe em áreas específicas e conseqüentemente potencializa a criação de produtos inovadores. “Assim, seguimos nosso compromisso com a ideia da sustentabilidade como equilíbrio entre ecologia, economia e responsabilidade social”, acrescenta Arsénio. No Brasil,

a Beumer tem investido muito na qualificação de sua equipe local às novas tecnologias.

“A automação dos processos torna-se, cada vez mais, um fator diferenciado que envolve a redução de custos operacionais e possibilita levar as operações a novos níveis de eficiência, exatidão e disponibilidade”, salienta.

BENEFÍCIOS REAIS – De acordo com Arsénio, a utilização de transportadores de correia Beumer possibilita economizar tempo, energia e custos de mão de obra, além de proporcionar benefícios reais ao meio ambiente devido ao baixo nível de emissão de CO₂ e de ruídos, em comparação com o uso de caminhões ou trilhos.

Já o elevador de caçamba Heavy-Duty do Beumer Group, desenvolvido para transportar materiais mais grossos (de até 120 mm) e abrasivos, possui correias em vez das tradicionais correntes. “Com maior vida útil que as correntes e menor investimento, as correias permitem maior capacidade de transporte e alcance a alturas mais elevadas, assim como uma operação mais leve e silenciosa”, explica. A geometria da caçamba não deixa espaço entre correia e caçamba, evitando que grãos grandes fiquem presos no processo de alimentação.

A divisão da empresa responsável pela linha de paletização e embalagem permite um fornecimento completo a partir de uma única fonte. “Isto inclui a máquina de enchimento Beumer fillpac, a qual pode ser integrada e ajustada com flexibilidade em linhas de embalagens existentes”, exemplifica. “O sistema está equipado com uma

unidade de pesagem eletrônica para garantir a precisão dos pesos dos sacos. A característica especial desta tecnologia é que o enchimento de uma diversidade de materiais, com estruturas que variam de muito fina a muito grossa, podendo ser feito com este tipo de máquina”, reforça. Diferentes soluções de paletização, bem como um sistema de embalagem de alto desempenho com características sofisticadas, também estão disponíveis.

PERSPECTIVAS – Para 2016, o diretor geral da Beumer mantém o otimismo. “Mesmo um cenário macroeconômico marcado por inflação persistente e o encarecimento do crédito, nota-se a necessidade de as empresas em investirem na automatização de seus sistemas para melhor e mais rápido atenderem à demanda do mercado, que se caracteriza pelo crescimento da concorrência, devido à constante mudança de comportamento dos consumidores, e ao forte ritmo de expansão do comércio eletrônico”, afirma. Além disso, segundo Arsênio, “sistemas de transporte de longas distância permitem a redução dos custos, fator essencial em um momento de desaceleração da economia do país”.

Estar presente na Infraportos é uma excelente oportunidade. “O evento



José Arsênio: as empresas precisam investir na automatização de seus sistemas

proporciona um ambiente diferenciado e descontraído. Aproveitamos para reunir as últimas inovações do mercado e interagirmos com nossos clientes e fornecedores potenciais”, afirma.

Localizada em Campinas (SP), a Beumer Latinoamericana Equipamentos representa o Beumer Group na América do Sul, que atua no ramo de sistemas intralogísticos e possui subsidiárias e representantes em mais de 70 países em diferentes ambientes industriais, pois fornece tecnologia, equipamentos e serviços para os setores de transporte e carregamento, triagem e distribuição, paletização e embalagem.

COMPROMISSO SUSTENTÁVEL – Recentemente, a Beumer apresentou suas soluções de combustíveis alternativos

para a indústria do cimento. “A fabricação de cimento consome níveis elevados de energia”, afirma Arsênio. Ao oferecer sistemas que utilizam as chamadas fontes de energia AFR (matéria-prima e combustíveis alternativos), a empresa estabeleceu sua nova área de negócios: sistemas AFR, com o objetivo de reduzir o consumo de combustíveis primários caros, como carvão e petróleo.

“Combustíveis alternativos são usados para geração de energia e são compostos por diversos materiais: resíduos industriais e domiciliares, biomassa e pneus usados. São empregados na indústria de cimento para alimentar o fogo nos fornos e na indústria de energia para gerar aquecimento urbano e eletricidade”, exemplifica. Com base em diferentes composições de combustíveis alternativos, as soluções de sistemas individuais devem ser desenvolvidas especificamente para cada caso.

Um exemplo bem sucedido é a implantação do sistema de combustíveis alternativos na fábrica de cimento Aalborg Portland, na Dinamarca. “Lá, os materiais que devem ser utilizados são combustíveis derivados de resíduo para o calcinador e combustíveis sólidos recuperados para o queimador principal”, explica o diretor.

ANUÁRIO DO
**TRANSPORTE
DE CARGA 2016**

TRANSPORTE RODOVIÁRIO, FERROVIÁRIO, MARÍTIMO, AÉREO E FLUVIAL, LOGÍSTICA, INDÚSTRIA DE VEÍCULOS COMERCIAIS, INFRAESTRUTURA, EMBARCADORES, ÔNIBUS, INTERNACIONAL

FAÇA SUA PROGRAMAÇÃO. Mais informações
11 5096.8104 | otmeditora@otmeditora.com.br

GUIA DE MONTADORAS DE CAMINHÕES

TODA A LINHA DE PRODUTOS, COM AS RESPECTIVAS FICHAS TÉCNICAS



GUIA DE FABRICANTES DE IMPLEMENTOS



GUIA DE TRANSPORTADORAS DE CARGA

GUIAS DE: OPERADORES LOGÍSTICOS | PROVEDORES DE MONITORAMENTO | FORNECEDORES DE COMPONENTES, PEÇAS E SERVIÇOS

Santos recebe 670 mil passageiros durante a temporada

De novembro de 2015 a abril deste ano, 17 navios fizeram 83 minicruzeiros, com 156 embarques e desembarques, o que movimentou a economia local



LOCALIZADO NOS ANTIGOS ARMAZÉNS 25 e frigorífico, na região de Outeirinhos, no porto de Santos, o Terminal de Passageiros Giusfredo Santini - Concais, recebe atualmente o maior número de turistas em um complexo marítimo brasileiro. Ao todo, na temporada de cruzeiros marítimos 2015-2016, de novembro do ano passado e até abril deste ano, 17 navios passaram pelo terminal, com cerca de 670 mil pessoas entre embarque, desembarque e trânsito. Foram programados 83 minicruzeiros, o que corresponde a 53% do total de escalas.

O terminal, inaugurado em 23 de novembro de 1998, passou nos últimos anos por uma série de reformas e tornou-se o maior e um dos mais modernos terminais de cruzeiros do Brasil. Suas instalações possuem 41,5 mil m², que podem receber cerca de 42 mil passageiros por dia. São salões de embarque, desembarque, espera ou check-in, áreas operacionais, estacionamentos, lojas (de conveniência, roupas, farmácia e lanchonetes) e pontos de acesso à internet. Para a segurança, o terminal conta com scanners de bagagem de mão, detector de metais e

um sistema de monitoramento por circuito fechado de TV.

De acordo com o diretor-presidente do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini - Concais, Flávio Brancato, a ampliação foi, sem dúvida, uma das melhorias mais relevantes. "O terminal iniciou suas atividades de operação de cruzeiros marítimos no final da década de 90 com uma área de aproximadamente 5.000 m². A Concais, empresa privada que opera e administra o terminal, acreditou no segmento, fez investimentos de monta e trabalhou em conjunto com os armadores para direcionar os navios para Santos", explica. O porto se notabiliza por suas dimensões, diversidade nos tipos de mercadorias operadas e quantidade de cargas movimentadas, o que o torna o maior complexo portuário da América Latina. Atualmente, também está entre os principais portos que operam navios de cruzeiro.

Segundo Brancato, ainda se faz necessária uma atenção especial de todas as entidades envolvidas para o planejamento das atividades portuárias em torno do terminal, principalmente quanto a terceiros que desenvolvem serviços paralelos e podem trazer inconvenientes à segurança e à própria operação. "Percebemos claramente que nosso processo de operação foi melhorando ano a ano, justamente pelo planejamento feito para cada temporada. Devemos ser otimistas quanto ao futuro do porto de Santos, mas precisamos ser muito realistas, analisar o cenário atual, agir para solucionar as prioridades e planejar as próximas etapas", disse.



Luiz Dias Guimarães: a presença do terminal de passageiros é fundamental para Santos, a capital dos cruzeiros marítimos do país

O diretor-presidente do Concais afirma que a maior necessidade do terminal atualmente são os acessos, área de responsabilidade da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp). “São os projetos desenvolvidos e implementados pela Codesp que com certeza trarão benefícios e melhorias ao sistema” destaca.

ATRAÇÕES SIMULTÂNEAS – De acordo com a assessoria de imprensa da Codesp, o principal investimento que vai beneficiar diretamente o terminal de passageiros é o alinhamento do Cais de Outerinhos, desde as instalações da Marinha do Brasil até o T-Grão, especializado na movimentação de granéis, garantindo mais um berço de atracação. A expectativa é entregar, até o final de março, mais 267 metros do novo cais, que fazem parte da segunda etapa dos trabalhos. Com eles, estarão prontos 779 metros de costado. Os primeiros 512 metros foram entregues em junho de 2014.

Os principais ganhos com a construção do cais, com uma nova configuração de alinhamento, são: a possibilidade para atracação de navios de cruzeiros em trecho contínuo e uma estrutura compatível para permitir profundidade de 15 metros no local. “A atracação dos cruzeiros mais próximo do Terminal de Passageiros beneficia a logística do porto como um todo. Fora da temporada, um novo cais com maior profundidade para operação

comercial de cargas amplia a capacidade de movimentação do porto de Santos, além de oferecer uma instalação moderna para atendimento às embarcações da Marinha”, informa a nota à imprensa.

Com isso, será possível a atracação simultânea de seis navios de cruzeiro no local. Hoje, podem atracar apenas três, que encontram pontos com 4,5 a 7,5 metros de profundidade. Os novos berços terão 15 metros de profundidade.

Segundo a Codesp, os trabalhos de construção do novo cais foram divididos em sete trechos. As partes 1 e 2 compreendem o Cais da Marinha. A terceira fica próxima às instalações da Citrovieta e a quarta, na região do T-Grão. As quatro frentes de trabalho somam os 779 metros de cais já alinhado na região de Outerinhos. Já os trechos 5, 6 e 7 ficam em frente ao Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais.

IMPULSO NA ECONOMIA LOCAL – Em todas as temporadas de cruzeiros marítimos, a Secretaria de Turismo de Santos (Setur) instala, dentro do terminal de passageiros, um Posto de Informações Turísticas, um outro posto volante próximo à saída dos passageiros para facilitar o atendimento e, desde 2014, disponibiliza recepcionistas bilíngues/trilíngues volantes (identificados por um ‘pirulito’ preso a uma mochila, que aparece acima da cabeça do profissional, com os dizeres: Posso Ajudar?).

Segundo o secretário de Turismo de Santos, Luiz Dias Guimarães, a presença do terminal é fundamental para a cidade, que além de ter o maior porto da América Latina é também a capital dos cruzeiros marítimos do país. “O terminal santista foi o primeiro, em território nacional, a conquistar certificações internacionais. Com isso temos condições de receber centenas de milhares de turistas, além do fato de que os cruzeiros geram milhares de empregos diretos e indiretos

RIO DE JANEIRO TEM RECORDE DE ATRACAÇÕES

A temporada marítima no Rio de Janeiro, que começou no dia 15 de novembro e se estende até 29 de abril de 2016, bateu recorde de atracções no domingo de carnaval, dia 7 de fevereiro. Passaram pelo Terminal de Cruzeiros Pier Mauá onze navios. No sábado, foram quatro, na segunda, oito, e na terça, mais quatro. Durante a semana – de 6 a 13 de fevereiro – aproximadamente 130 mil pessoas estiveram no terminal, número 86% maior do que o verificado no ano passado (70 mil).

De acordo com dados da Associação Brasileira dos Operadores de Turismo Receptivo Internacional, ao todo está previsto um crescimento de 15% em relação ao ano anterior. Serão 109 atracções – 28 de cruzeiros internacionais, fluxo estimado em 565 mil pessoas e injeção de US\$ 169 milhões (R\$ 671 milhões) na economia da cidade. Na temporada anterior, 490 mil pessoas movimentaram o terminal, impulsionando a economia do município com US\$ 147 milhões.

Entre os navios que chegaram ao Pier Mauá, o Peace Boat (Ocean Dream) foi um dos destaques, em sua 90ª viagem de volta ao mundo. Sob o lema “Conexões: experiências compartilhadas para moldar o futuro”, grupos de amigos, famílias, ativistas e outros formadores de opinião, como jornalistas e professores, partiram de Yokohama (Japão) em uma viagem de 105 dias.

na economia santista”, afirma.

A Secretaria de Turismo de Santos tem reforçado as ações de divulgação da cidade e de seus atrativos, como forma de estimular os cruzeiristas a permanecer no município ou a programar uma viagem para conhecer Santos. ■

Mercedes volta a produzir carros no Brasil

Com a nova fábrica de Iracemápolis, no interior de São Paulo, Mercedes-Benz torna-se a única a acumular a produção de automóveis, vans, ônibus e caminhões na América Latina

■ AMARILIS BERTACHINI | IRACEMÁPOLIS



Philipp Schiemer: é uma das fábricas mais flexíveis do mundo

NO ANO EM QUE COMEMORA 60 ANOS de atividade industrial no país, a Mercedes-Benz retoma sua produção de automóveis no mercado brasileiro, encerrada em 2010. Em março, a montadora inaugurou a nova linha de produção em Iracemápolis, cidade no interior de São Paulo, onde já está fabricando o sedã Classe C e onde planeja produzir o modelo SUV GLA a partir do segundo semestre.

Erguida em apenas 19 meses, a fábrica tem capacidade instalada para 20 mil veículos por ano e ocupa uma área construída de 93 mil metros quadrados em um terreno que abrigava um antigo canal que se estende por 2,5 milhões de metros quadrados.

“A Mercedes-Benz do Brasil está firmemente estabelecida no país desde 1956. A abertura de uma nova planta, 60 anos depois, é um compromisso forte com o Brasil e completa um ciclo de produção: a

de produtos que inclui modelos com tração dianteira (GLA) e traseira (Classe C) na mesma linha de montagem.

Segundo Schiemer, neste primeiro momento a fábrica opera com um turno, o que equivale à capacidade instalada de cerca de 11,6 mil carros por ano. A escolha do Classe C para inaugurar a produção foi por ser o modelo da marca com maior volume de vendas no Brasil. No ano passado, foram emplacadas 7.532 unidades importadas do Classe C e 4.767 unidades do GLA.

Schiemer afirmou que os consumidores não sentirão a diferença entre o veículo produzido aqui e o importado. O preço manterá o já praticado no mercado, de R\$ 144,9 mil, na versão de entrada, até R\$ 157,9 mil. Ele não revelou o índice de nacionalização do veículo feito em Iracemápolis e disse apenas que a montadora cumpre as determinações do Inovar-Auto.

A Mercedes-Benz Automóveis produz

veículos em 26 plantas ao redor do mundo. A unidade de Iracemápolis está conectada com todas as fábricas da marca no mundo, permitindo um acesso independente do local aos dados de produção e à gestão do processo. Cada uma das instalações e todos os robôs podem ser controlados e atualizados por novos programas de software de maneira centralizada.

A nova planta segue a cultura de produção enxuta, a chamada Lean Manufacturing, que identifica e elimina desperdícios por meio da melhoria contínua, otimizando recursos e elevando a competitividade.

Os investimentos na nova fábrica somaram mais de R\$ 600 milhões e incluíram a qualificação de mão de obra com cursos do Senai-Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial. Foi criado um centro de treinamento em Iracemápolis para capacitar mão de obra local e como reforço um grupo de colaboradores foi enviado a outras fábricas da Mercedes-Benz no mundo, para se familiarizar com os processos de produção e com o conceito global das demais unidades, incluindo a planta de Pune, na Índia, e a de Bremen, na Alemanha, que também produzem o Classe C.

ANTIGA FÁBRICA — A primeira tentativa da Mercedes-Benz de produzir automóveis no país foi em 1999, com uma fábrica em Juiz de Fora (MG) onde eram feitos o Classe A, o Classe C e o CLC. Em 2012 a montadora desistiu do segmento e converteu a planta para a produção dos caminhões Actros e Accelo para o mercado latino-americano.

Bosch Diesel Center

Seu especialista em sistemas eletrônicos diesel.



Oferecemos a melhor solução para reparo dos sistemas diesel, em especial, os modernos sistemas eletrônicos Common Rail. Só uma oficina Bosch Diesel Center oferece:

- Equipamentos de última geração;
- Garantia dos sistemas eletrônicos diesel;
- Profissionais treinados e preparados pela Bosch;
- Única rede de reparação de injetores Common Rail.



www.boschdieselcenter.com.br

Faça revisões em seu veículo regularmente.



**SEGURO
ROUBO E FURTO**

A partir de

R\$ **239,00** /mês

LANÇAMENTO

**COBERTURA ADICIONAL
PARA TERCEIROS**

Apenas R\$ **99,00** mensais por cobertura



**Ituran
com
Seguro**

MAPFRE

Instalação: R\$ 499,00 em até 6x no Cartão de Crédito



**SEM ANÁLISE
DE PERFIL**



**SEGURO
MENSAL**

100%
INDENIZAÇÃO

**TABELA
FIPE**



**COBERTURA
NACIONAL**



**MAIS
BARATO**



**MONITORAMENTO ONLINE
DESKTOP/SMARTPHONE**

Ligue agora e solicite um orçamento:

0800 33 FROTA

◀ 0800 33 37682

0300 77 FROTA

◀ 0300 77 37682