

pg 62

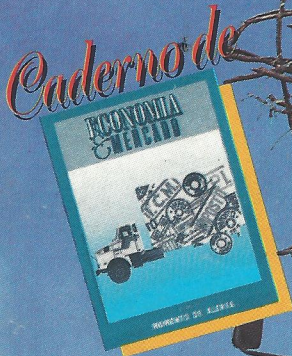
# CAARGA



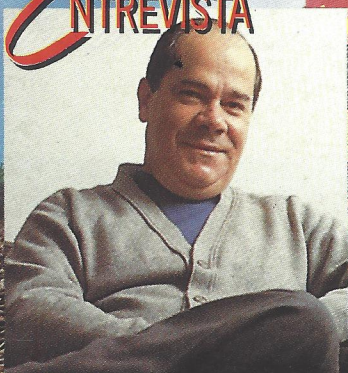
1988 • ANO IV • Nº 46 • CZ\$ 450,00

## E O DIESEL VOLTA À CANA

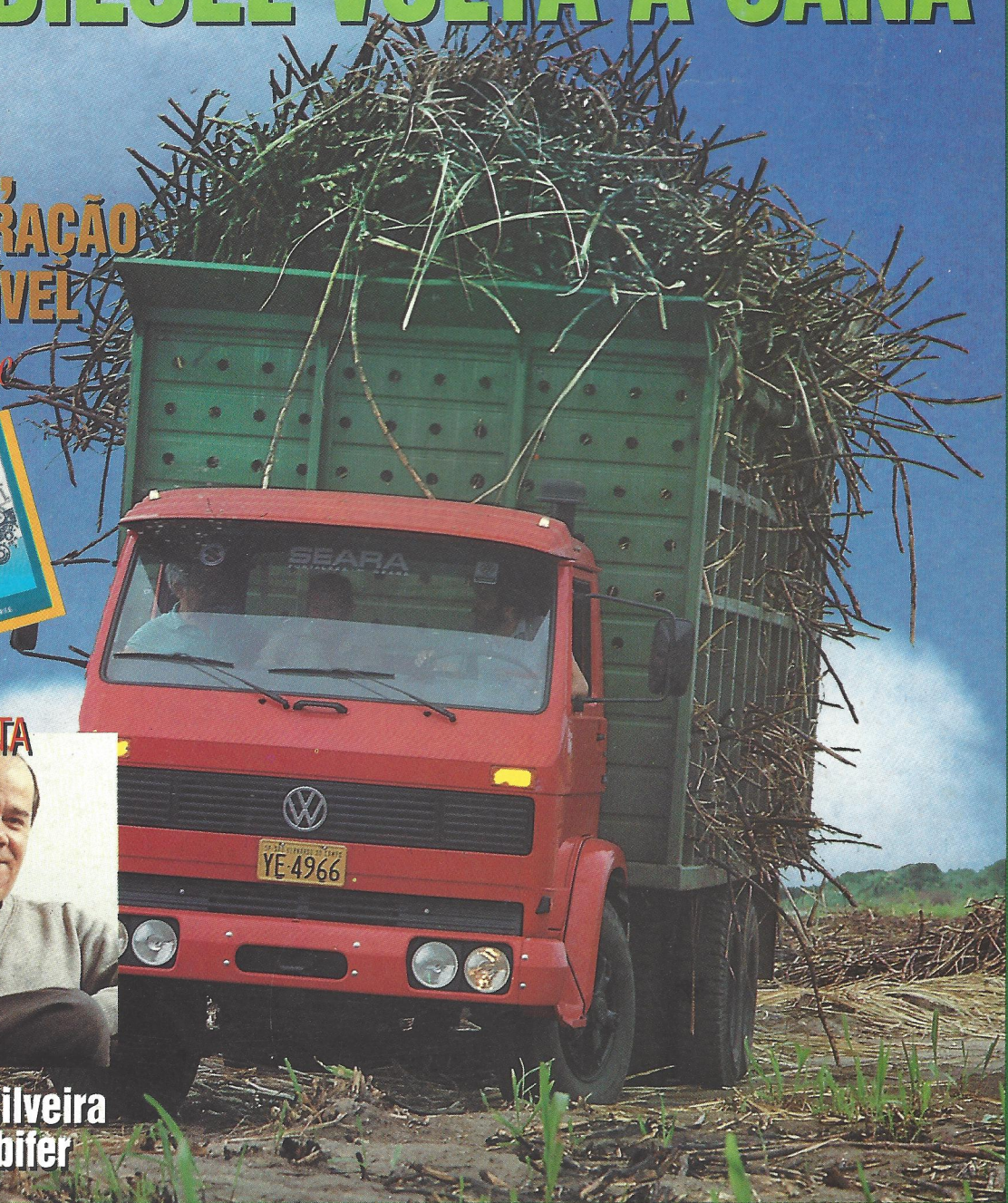
**RODAS,  
RECUPERAÇÃO  
IMPOSSÍVEL**



**ENTREVISTA**



**Xavier da Silveira  
retorna à Abifer**



MANAUS, SANTAREM, ALTAMIRA, BOA VISTA, MACAPÁ CZ\$ 585,00





## UM PASSO ADIANTE

*A Logistech Brasil'88, realizada em São Paulo, constituiu-se em um grande palco de debates sobre os mais variados temas englobados pela logística integrada.*

Texto: Afonso Penna; Graziela Potenza

Um fórum de debates em que a circulação das idéias contribuiu para a oxigenação das mentalidades e sua reciclagem face à evolução das técnicas de logística. Esta foi a tônica principal da Logistech Brasil'88, a Conferência Nacional de Logística, Distribuição, Transporte, Embalagem e Movimentação de Materiais, realizada em São Paulo (SP), com organização de Vantine & Associados e IM&C Internacional, com apoio de diversas entidades do setor de transportes e da revista CARGA.

Segundo José Geraldo Vantine, coordenador do evento, os principais objetivos foram consolidar um conceito de logística integrada, em que insere-se não só a questão do transporte propriamente dito, mas também a distribuição, a embalagem e a movimentação das mercadorias e transmitir aos participantes a teoria e a aplicação dos mais modernos conceitos de logística integrada. "Nós até superamos as previsões iniciais e demos a partida para a introdução, no Brasil, com 20 a 25 anos de atraso em relação aos centros mais desenvolvidos, do conceito de logística integrada", avalia Vantine, um dos maiores especialistas do assunto, há três

anos convidado pela Organização dos Estados Americanos (OEA) para ministrar palestras sobre o tema.

### *A importância do conceito de logística*

O conceito de logística, originado nos meios militares, particularmente da França do século passado, é hoje empregado nos meios empresariais europeus e americanos sem guardar maiores relações com sua origem. "Ao contrário, a logística é a arte e ciência dos fluxos de materiais que atuam sobre dois universos distintos mas inseparáveis: o gerencial e o operacional", explica Vantine. "É comum, dentro de uma organização empresarial, por exemplo, os diversos setores não estarem interligados permanentemente. A logística pressupõe a necessidade de uma constante integração entre as diversas partes dessa estrutura. Ela é mais um elo na corrente de transporte, que não deve estar circunscrita apenas à questão de manutenção e renovação de frotas. Hoje, percebe-se claramente que em uma organização, transportar e entregar é tão importante quanto receber as matérias-primas e produzir bens", enfatiza Vantine.



Nesses pontos de apoio, os motoristas contam com todos os tipos de serviços necessários: borracharia, pequena manutenção, abastecimento, pousada, restaurante, banho etc. Além disso, a carreta e a carga ficam internadas em total segurança, até o momento da partida. Há pontos de apoio em Matão (SP), Goiânia (GO), Gurupi (GO) e Imperatriz (MA).

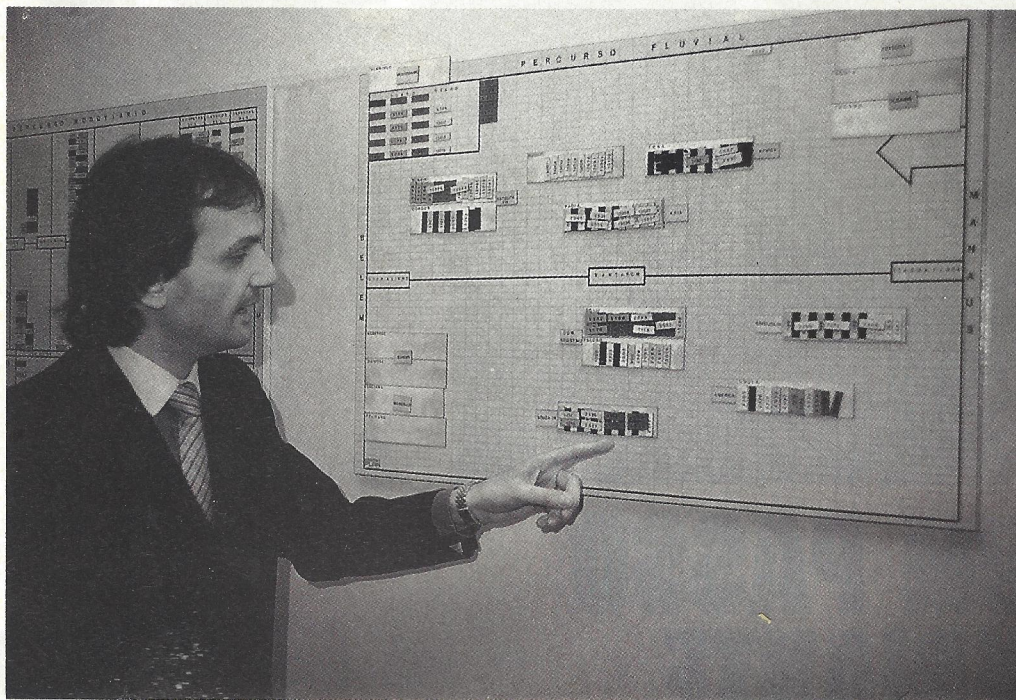
Afora essa rede de serviço exclusiva, a Di Gregório mantém, em cada trecho de 700 km, um veículo percorrendo a

ficam localizados ao longo desse eixo. Não se pode conceber que a frota rodoviária cubra todas as necessidades, até porque as cargas têm sua própria vocação. O empecilho para a plena realização da navegação costeira ou de cabotagem por empresas privadas é justamente a força lobista de poucos armadores que nem demonstram eficiência no transporte, nem permitem que outros o façam.

No caso da Di Gregório, há cinco anos operando o trecho Santos-

renovar os contratos de afretamento de navios e quando conseguia eram dados em regime de exceção. A parada temporária da cabotagem pela empresa está associada a estas questões.

As diferenças de peso e características dos componentes comercializados na zona franca, nem sempre se adequam ao rodo-fluvial. Conhecendo as limitações desse sistema, a urgência da reposição de estoque de cada cliente e o porte das cargas, a Di Gregório reconhece que a cabotagem pode e deve



**O painel de controle do percurso fluvial simula diariamente a operação na hidrovia, de Belém a Manaus.**

estrada, para fiscalizar a operação rodoviária e garantir a segurança não só do equipamento e da carga como dos profissionais. O veículo de fiscalização é equipado com um sistema de rádio para transmitir todas as informações e ocorrências aos motoristas e também para dar assistência em caso de acidente. Além de todo esse esquema de segurança, a regra da empresa é de que as carretas andem sempre em comboio de dois ou quatro veículos.

### **Cabotagem ganha mais dois navios ro-ro em dois anos**


Num País onde o transporte representa um dos principais entraves para o desenvolvimento, a solução é explorar ao máximo as potencialidades naturais. Uma delas é a navegação, pouco utilizada, levando-se em conta que o País possui 8 mil km de costa e que os principais centros industriais e de consumo

Manaus-Santos, sempre com navios afretados, dos mais variados tipos, "já não há mais o que aprender", desabafa Franco. A meta agora é partir de fato para a construção de navios próprios de alta tecnologia e realizar o ro-ro, nesse mesmo eixo como "manda o figurino". Em outras palavras, deve ser difícil querer fazer as coisas certas num País que tem andado na contra-mão.

Mas, as questões políticas do setor não se abatem sobre os objetivos da Di Gregório. Tanto que, para começar – os estudos já estão prontos –, só falta mesmo a aprovação de um financiamento pelo BNDES e da aprovação do Ministério dos Transportes, para iniciar a construção de dois navios com capacidade para 170 carretas e velocidade de 15,5 nós. Os dois navios, segundo o empresário, deverão fazer o trecho Santos-Manaus-Santos em 9 dias, um sempre em sentido oposto ao outro. Como no caso do transporte fluvial, mais ou menos a história se repete com a cabotagem. Nos últimos tempos a Di Gregório encontrava dificuldades para

ser intensificada, até por uma questão de custos. Deslocar pelo rodo-fluvial elevado volume de cargas de grande porte, que não necessita urgência, seria uma insensatez.

Com uma infra-estrutura de transporte planejada, a Di Gregório tem, com muita clareza, uma certeza: "A entrada no setor marítimo é definitiva", diz Franco, caso contrário a empresa não teria feito altos investimentos em equipamentos de apoio, como 3 empilhadeiras suecas para movimentar *containers* de até 25 t, cavalos mecânicos *tugmasters*, 2 pórticos de *containers* para operar em terminais e mais 300 carretas reforçadas para uso marítimo.

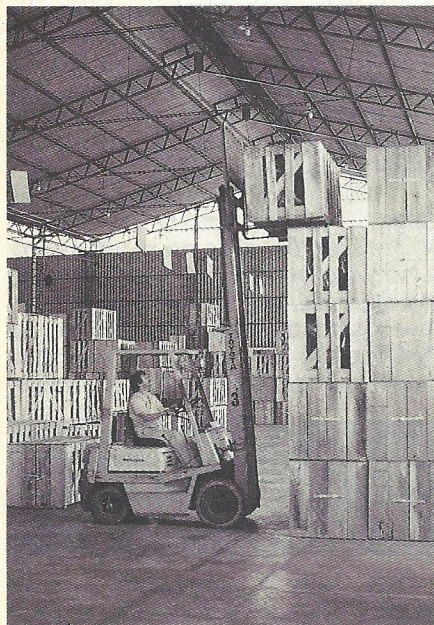
Nos próximos dois anos – tempo em que serão construídos os navios próprios – a Di Gregório deve operar com dois navios estrangeiros afretados, para dar continuidade ao ro-ro e ao atendimento aos clientes desse setor. "Hoje praticamos a intermodalidade com uma atuação constante, sempre planejada e voltada para o futuro", completa Franco. 



**Segundo Vantine, "o custo de logística representa, hoje, 18 a 25% do total em que o transporte propriamente dito significa a metade".**



Segundo Yassuo Imai, diretor da IM&C, a logística favorece uma visão complexa dos programas de melhoria de produção, transporte, embalagem, movimentação e armazenagem de materiais. "Um ponto fraco no plano organizacional de nossas empresas é justa-



**A Segurança na Movimentação de Materiais foi um dos muitos temas na Logistech Brasil'88.**

mente sua forma piramidal, que acarreta uma espécie de divórcio departamental, onde cada gerente, não tendo uma visão global do sistema, acaba por colocar-se mais como adversário que como parceiro nas soluções dos problemas", salienta Imai.

O conceito de logística, difundido pela Logistech, contribui para alterar essa visão, propondo uma interligação em que cada integrante da organização está em situação de co-participação com os demais, agilizando os métodos e programas de aprimoramento nas áreas de produção, suprimento e distribuição. Uma espécie de ponte que inicia-se na aquisição da matéria-prima e chega até a ponta final na distribuição e entrega do produto.

Hoje, a logística vem sendo exaustivamente aplicada nos países desenvolvidos, sobretudo europeus, como um dos alicerces da unificação do Mercado Comum Europeu, prevista para 1992. "A Europa constituiu-se no centro radiador do conceito e aplicação de logística, com reflexos no Brasil onde alguns transportadores, como a Betina Lenci, estão reciclando o conceito de transporte", salienta Vantine.

A introdução desse conceito no Brasil e a sua importância para o desenvolvimento organizacional e operacional das empresas brasileiras podem ser medidos pelos custos de logística. "O custo de logística representa, hoje, 18 a 25% do total em que o transporte propriamente dito significa a metade", ilustra Vantine.

**A Logistech  
Brasil'88 é  
o primeiro passo**

A realização da Logistech Brasil' 88 constitui-se no primeiro passo para diminuir a defasagem do Brasil em rela-

ção aos países mais desenvolvidos, trazendo oxigenação para todo o setor.

Dividido em 15 temas – logística no processo gerencial, distribuição física de mercadorias, embalagem de transporte e distribuição, técnica sistêmica de embalagem, movimentação interna, armazenagem industrial, administração de transportes, sistemas de unitização de *pallets*, administração de materiais, transporte intermodal, transporte rodoviário de bens, informática aplicada à logística, depósito e central de distribuição, equipamentos e sistemas de movimentação, armazenagem e administração da produção – o evento contou com cerca de 412 participantes, entre empresários e técnicos dos mais variados setores de transporte, que assistiram as palestras dos especialistas marcadas por intensa participação e debates. "Na avaliação dos participantes, o evento atingiu a média de 7,8 pontos, em uma escala de 0 a 10, o que mostra que os assuntos tratados foram de grande valia", diz Vantine.

Segundo ele, a Logistech, evento que se realizará anualmente, insere-se dentro de um contexto mais amplo, que é constituído por quatro programas: seminários internacionais, que têm o objetivo de trazer para o Brasil os maiores especialistas estrangeiros; seminários nacionais; a própria Logistech e as missões técnicas para o exterior. "Em fevereiro de 1989, estaremos enviando uma missão técnica para França, Holanda, Alemanha e Itália, que fará visitas às empresas prestadoras de serviços e à Feira Internacional de Logística, em Paris, além de seminários na França e Espanha, para promover o enriquecimento técnico", finaliza Vantine. ♣