



**Akira Koga:** "Brasil é um mercado estratégico para a Mammoet. Estamos ansiosos para mostrar ao mercado o valor que essa aquisição agregará aos nossos serviços"

No dia 8 de janeiro deste ano, Paul van Gelder, CEO da Mammoet, anunciou a conclusão do processo de aquisição da ALE. E antecipou os próximos passos para integração das duas companhias, formando um conglomerado com mais de 140 escritórios e subsidiárias para atendimento em nível global. Mammoet e ALE, que já eram grandes individualmente, passariam a ser, a partir daquele momento, incontestavelmente, o maior grupo mundial de engenharia focado em içamentos pesados e transportes especiais.

Paul van Gelder deixou claro também que, apesar do gigantismo e complexidade alcançados, a nova Mammoet não poderia perder de vista seus padrões operacionais, e de segurança, em particular. E mais ainda: que era preciso manter o compromisso de "entender o negócio de seus clientes, independente do seu porte, segmento de mercado ou localização, melhor do que eles próprios". Van Gelder resumiu em três palavras o atendimento que almejava daí por diante: "smarter, safer e stronger".

O "mundo" Mammoet, a exemplo do planeta, também foi dividido em cinco divisões operacionais: Ásia e Pacífico (APAC), Europa e Rússia (EU/R), América Latina (LATAM), Oriente Médio e África (MEA) e América do Norte (NA). No caso do Brasil, que naturalmente estará na órbita da Divisão LATAM, é importante destacar que tanto a Mammoet quanto a ALE já tem um histórico de realizações no país.

O importante é saber o que os contratantes de serviço, e o mercado nacional em geral, ganha com essa fusão das duas companhias.

Essa foi a pergunta básica que fizemos a Akira

Koga, diretor geral da Mammoet Brasil Guindastes. Confira abaixo:

**Crane Brasil:** Qual a estrutura operacional de ambas as empresas no Brasil hoje?

**Akira Koga:** Temos toda uma estrutura no Brasil, que dá apoio a operações em toda a América Latina. Há cerca de 50 profissionais e diversos equipamentos que atuam tanto no Brasil como em outros países.

**Crane Brasil:** O que significa para o mercado brasileiro a aquisição da ALE pela Mammoet?

**Akira Koga:** Estamos ansiosos para mostrar ao mercado o valor que essa aquisição agregará aos nossos serviços. O Brasil é um mercado estratégico para a Mammoet e acreditamos que a fusão das duas empresas nos levará a uma nova Mammoet literalmente mais inteligente, mais segura e mais forte.

**Crane Brasil:** A Mammoet obviamente agrega valor, pois incorpora ainda mais know-how em operações de içamento em nível global. O que poderá ser compartilhado com o contratante de serviços no Brasil. Mas ganha também estrutura física (pessoal qualificado, equipamentos, instalações e escritórios para suporte e atendimento aos clientes)?

**Akira Koga:** Certamente, nossa frota combinada de recursos é, sem dúvidas, a maior do mundo. O reforço em nossa experiência e cobertura global nos permite oferecer o apoio ideal, no momento certo e em qualquer lugar. Menores tempos de mobilização e custos mais competitivos para os nossos clientes. Isso aprimora nossa capacidade de operar de forma mais segura, eficiente e econômica possível.

**Crane Brasil:** Ambas tem capacitação técnica inegável. Mas há algumas particularidades, certas áreas em que uma ou outra é mais especializada? Nesse sentido, a fusão das operações poderia gerar uma sinergia maior

para os clientes, com contratos de serviços mais abrangentes sob responsabilidade de uma única empresa?

**Akira Koga:** As duas empresas sempre competiram em todos os serviços, porém a Mammoet sempre foi muito focada em guindastes e projetos de grande escala, tendo há vários anos a maior frota do mundo, inclusive com vários guindastes projetados internamente. Já a ALE tinha um portfólio maior em transportes pesados e movimentações com equipamentos especiais (strand jacks, sistemas de macaqueamento e deslizamento).

**Crane Brasil:** Sobre o trabalho de engenharia, planos de rigging, dimensionamento de equipamentos, gerenciamento de obras e de operações de içamento e transporte não há dúvida em relação ao trabalho de ambas as empresas. Afinal, o portfólio mundial de projetos – em vários segmentos de mercado – é um referencial que sempre estará à disposição das equipes que atuam no Brasil. Mas qual será a disponibilidade de equipamentos no Brasil?

**Akira Koga:** Mantemos uma frota local de equipamentos atendendo aos principais projetos que vimos executando. Atualmente temos guindastes, linhas de eixo, pórtico de strand jacks e equipamentos hidráulicos. Nossa visão é internacional e temos a opção de alocar nossos recursos em vários países. Não faz sentido manter recursos ociosos, caso tenhamos oportunidades em outros mercados. O que também ocorre é que às vezes todo o planejamento contratual muda repentinamente e não há tempo para escalonar o projeto apenas com recursos próprios. Há um exemplo recente onde, devido às adversidades do projeto, partimos de 36 linhas de eixo para 120 linhas em algumas semanas.

**Crane Brasil:** Mammoet e ALE desenvolvem equipamentos próprios (incluindo os de maior capacidade de içamento). A fusão das operações

Por Redação Crane Brasil

# A MAMMOET no Brasil

O que o mercado nacional ganha com a integração entre a gigante holandesa e a ALE

pode contribuir para uma maior oferta de equipamentos diferenciados no país?

**Akira Koga:** Certamente, sendo este um de nossos diferenciais. Somos a única empresa global de movimentação pesada a ter um expressivo Departamento de P&D completamente independente de nossas atividades operacionais. Isso permite que nossa equipe de P&D se concentre no desenvolvimento a longo prazo, para quebra de barreiras de mercado e em novos equipamentos. É o que fazemos melhor do que ninguém, nosso histórico prova isso. Isso nos permite oferecer inovação moldada às necessidades do mercado.

**Crane Brasil:** Ainda há restrição para importação (mesmo que temporária) de equipamentos de içamento?

**Akira Koga:** As regras de importação são as mesmas há anos.

**Crane Brasil:** O processo de fusão das operações entre as duas empresas já foi concluído no Brasil?

**Akira Koga:** Independente de qualquer pendência, nossas operações seguem normais. Estamos muito bem alinhados e finalizando alguns detalhes mais burocráticos, como sistemas de ERP, entidades legais etc. Nosso objetivo é seguir atuando com força total sem qualquer prejuízo dos serviços aos nossos clientes.

**Crane Brasil:** O país, pelas dimensões e potencialidades de seu mercado, irá coordenar as ações da nova Mammoet na América Latina?

**Akira Koga:** Dada a volatilidade dos mercados da América Latina, não há regra de centralização das operações da Mammoet. Pelo contrário, atuamos de forma flexível e nos adaptamos a cada situação de mercado. Atualmente temos muitas atividades no Chile e Argentina, o que pode mudar completamente daqui a um ano.

**Crane Brasil:** Junto com a ALE, a Mammoet poderá contribuir para que se estabeleçam no mercado nacional de içamento e transporte de cargas projeto novos patamares operacionais, de segurança, qualidade de projetos, compliance, sustentabilidade ambiental, tecnologias, etc?

**Akira Koga:** Desde sempre, a Mammoet sempre focou em implementar as melhores práticas de mercado em todos os aspectos que você menciona. Por outro lado, o mercado também deve evoluir e realmente valorizar estes pontos, não apenas o preço. Agora que temos talentos da Mammoet e ALE em uma única organização (engenheiros, operadores, supervisores e especialistas), certamente teremos mais condições de seguir liderando o desenvolvimento do mercado global.

### Histórico da Mammoet e ALE no Brasil

A Mammoet, embora já atuasse antes, passou a investir em instalações locais na América Latina, a partir de 1998. O grupo, que já tinha operações no Chile, Colômbia e Venezuela – também abriu, em 2002, escritórios na Bolívia e São Paulo.

São Paulo, no entanto, seria a sede das operações na região. No estado, a Mammoet mantinha uma parceria com a transportadora Irga e, portanto, contava com uma infraestrutura de oficina e equipamentos. Durante muitos anos, a joint-venture MIB (Mammoet Irga do Brasil) atuou em vários projetos. A Mammoet participava de operações mais complexas de içamento, envolvendo guindastes treliçados com capacidades acima de 600 t e transportes especiais com SPTM's. Enquanto a Irga se concentrava mais em seu "core" tradicional, o transporte pesado e de cargas projeto. Embora individualmente, também realizasse içamentos, com equipamentos com capacidade entre 120 t e 500 t.

Em 2009, a subsidiária brasileira passou a se chamar Mammoet Brasil Guindastes Ltda. A parceria com a Irga foi finalizada em 2014 e, a partir daí, a Mammoet partiu para um voo solo, respondendo ela própria pela totalidade dos contratos.

Em 2013, a Mammoet Brasil Guindastes ganhou o Top Crane, na categoria Inovação Tecnológica. O fator decisivo foi o emprego de um sistema de strand jacks, de macaqueamento, ainda pouco conhecido no Brasil, especialmente



planejado e montado para atender a um projeto de grande complexidade e risco. O planejamento apurado e o desenvolvimento técnico do projeto, resultando na redução dos equipamentos de apoio empregados e, em consequência, na otimização de custos e prazos para a contratante, foram outros diferenciais considerados, pela comissão julgadora.

Considerada a maior operação de içamento já realizada até então na indústria offshore, a operação viabilizou a elevação de um deckbox para acoplamento ao casco da plataforma P55 da Petrobras, no Estaleiro Rio Grande, localizado na cidade de mesmo nome, no Rio Grande do Sul. O volume total da carga movimentada foi de 17 mil t.

Em 2016, a Mammoet respondeu pela integração da FPSO P-76, na Techint, com o seu PTC200 DS, um ring crane com capacidade para 5.000 t. Em 2019, estiveram a cargo da empresa todas as movimentações de transporte e içamento da UTE Novo Tempo, em Porto do Açu, no Rio de Janeiro. Também participou das obras da UTE Porto de Sergipe, maior termelétrica a gás natural da América Latina.

A ALE Heavylift Brasil Movimentações, com escritório no Rio de Janeiro, do mesmo modo, realizou nos últimos anos importantes operações no Brasil. Em 2014, por exemplo, fez a integração do módulo de acomodação da P-74 no Inhaúma (RJ). Em 2015, o transporte do pórtico Goliath Crane do Estaleiro Jurong, no Espírito Santo. Em 2016, foi a responsável pela integração dos módulos da FPSO P-74 na EBR Estaleiros do Brasil, com o guindaste SK350, com capacidade para 5.000 t. E, mais recentemente, atendeu a Usina Termelétrica de Candiota (RS), fazendo a instalação de anéis internos da chaminé, com uso de strand jacks e pórtico modular com sistema de guincho. ■

