

HEAVYDUTY[®]

M A G A Z I N E

Nº 17 - ANO III - R\$ 25,00 • MAR/ABR

TRANSPORTES ESPECIAIS



UMA PUBLICAÇÃO

Trajatória

TRANSDATA

agrega valor ao transporte
especializado



Escolta
**Um segmento em busca de
reconhecimento e valorização**

Intermodal'2015
**O gigante portuário LHM800 e novas
opções para manuseio de cargas**



Energia Eólica:
segmento em franca
expansão

Divulgação

Transdata

Da informática à movimentação
de cargas projeto

24



Nomes & Notas

Manual para gestão em segurança viária

20

Intermodal

Gigante portuário para 22 filas de contêineres

21

Balcão

Peças e componentes na Automec'2015

32

Implementos

Carretas extensíveis para projetos eólicos

33

Escolta

Empresas investem na
qualificação de "batedores"

30



Divulgação



HEAVY DUTY MAGAZINE Transportes Especiais é uma publicação da Facto Editorial especializada em cargas pesadas e extrapesadas.

Editor-Chefe Wilson Bigarelli (MTB 20.183) editor@hdmagazine.com.br

Redação Têbis Oliveira (Editora), Fernanda Mendes (assistente), Ricardo Gonçalves e Haroldo Aguiar

Direção de Arte Ari Maia

Publicidade Luís Carlos Garcia (Magal) · magal@hdmagazine.com.br e

Odair Sudário (gerentes de contas) · odair@hdmagazine.com.br

Tels.: [11] 5589.0340/5589.0283

Rua Pereira Stéfano, 114 - cj 911

São Paulo - SP - Brasil

CEP 04144070

STRENX[®]
PERFORMANCE STEEL

A BELEZA DE STRENX:

EU POSSO LEVANTAR MAIS

Na batalha interminável para melhorar o desempenho de produtos fabricados em aço, um menor peso sai na frente. Para obter produtos mais leves, você precisa de aços mais resistentes e mais finos. Um aço como o Strenx. Com o aço estrutural de alta resistência Strenx, operadores de guindastes podem melhorar seus negócios com um maior alcance. Os fabricantes de implementos podem solicitar mais carga útil. Proprietários de caminhões podem reduzir o consumo de combustível e emissão de CO₂. Os agricultores podem abranger mais acres em um dia. Esta é a beleza do Strenx: seja qual for a sua aplicação, o aço estrutural Strenx irá melhorar o seu desempenho. Visite strenx.com para mais informações.



T: +55 11 3303 0800
E: contactbrazil@ssab.com

www.strenx.com

SSAB

Divulgação



TOP EM PINTURA

A Scania inaugurou uma nova área de pintura e montagem de cabines de caminhões, na fábrica de São Bernardo do Campo (SP), que reduzirá em 40% o consumo de tinta, além de oferecer 140 opções de cores para os veículos. Caracterizada pelo alto índice de automação do processo, ela conta com transportador de peças e plataformas elevatórias que facilitam o trabalho dos funcionários. A linha tem ainda um túnel de luz, que permite detectar falhas imperceptíveis na aplicação do primer, bem como um incinerador para a queima de resíduos da pintura, sendo que parte do calor gerado é aproveitada na estufa.

PRIMEIRO CONTRATO

Com a mobilização de três cavalos mecânicos, implementados com pranchas de quatro eixos e dolly duplo, a Darcy Pacheco concluiu o transporte de três reatores de 57 t cada para a Alstom Grid, entre Canoas (RS) e o Porto de Rio Grande (RS). "Esperamos que seja o primeiro contrato de um longo relacionamento comercial", diz Leandro Lisboa, coordenador de negócios da transportadora gaúcha.



MUDANÇA NA MERCEDES

O engenheiro elétrico Carlos Santiago assumiu a diretoria de produção de caminhões da Mercedes-Benz, passando a liderar essa área nas fábricas de São Bernardo do Campo (SP) e de Juiz de Fora (MG). Com 17 anos de atuação na indústria automobilística, Santiago tem experiência em gerenciamento de unidades industriais, com participação em projetos ligados a produção, logística, qualidade e implantação de linhas de montagem.



PORTO MOVIMENTADO

A construção da fábrica de celulose da Klabin, em Ortigueira (PR), movimentou o transporte de cargas especiais a partir do Porto de Paranaguá (PR). Em fevereiro, a Transuica retirou três equipamentos de grande porte, dos quais o maior tinha 82 t de peso e 8,2 m de largura, e os transportou até a obra. Em março, foi a vez de a Cruz de Malta movimentar um tanque de 185 t. O primeiro lote de equipamentos para o projeto da Klabin chegou ao porto em dezembro último, englobando 80 peças e 600 t de carga.



CEO PARA AS AMÉRICAS

A DB Schenker nomeou Philippe Gilbert para o cargo de CEO Regional das Américas. Gilbert se juntou à empresa em junho de 2013, quando assumiu a diretoria regional na Europa Ocidental. Ao longo dos dois últimos anos, sua estratégia levou a um forte crescimento da DB Schenker na região. O executivo já teve passagens por empresas como Saga, EGL e Circle International.



SEGURANÇA VIÁRIA

O Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST) lançou o Manual da ISO 39.001, norma internacional de certificação em gestão de segurança viária. O material está disponível para download no portal do PVST (www.pvst.com.br) e orienta as empresas de como obter a certificação. "A visão que adotamos de "Zero Acidentes" é ousada, mas sabemos que a soma de ações e a disposição das empresas do setor de se engajar neste desafio trará avanços para aumentar a segurança no trânsito", afirma Solange Fusco, diretora de Comunicação Corporativa do Grupo Volvo América Latina.



SOB NOVA DIREÇÃO

Com a missão de consolidar a marca Iveco entre os principais players do mercado, o engenheiro mecânico Ricardo Barion assumiu a diretoria de marketing da empresa para a América Latina, em substituição a Christian Gonzalez, agora diretor de marketing da Case IH. Ele tem pós-graduação em Marketing e MBA em Gestão Estratégica e Economia de mercado, além de sólida experiência na indústria de caminhões e ônibus, com passagens pela Ford e MAN.



ENGENHARIA AUTOMOTIVA

Edson Orikassa (Toyota) e Sidney Oliveira (Robert Bosch) foram eleitos, respectivamente, presidente e vice-presidente da AEA – Associação Brasileira de Engenharia Automotiva e empossados no início de janeiro, para o biênio 2015/16.



QUALIDADE CENTENÁRIA

Nascida da criatividade e empreendedorismo do engenheiro sueco Sven Wingquist, o inventor do rolamento autocompensador de esferas, a SKF completa este ano um século de atuação no mercado brasileiro. Ela chegou ao país oito anos após sua fundação na Suécia, quando o componente era aplicado principalmente em eixos de transmissão de teares. Hoje, seus produtos estão presentes em automóveis, caminhões, ônibus e equipamentos pesados de construção, mineração e outros mercados.

FOCO NA PRODUTIVIDADE

Fabricantes apresentam novas tecnologias em equipamentos para eliminar gargalos nas operações portuárias



Em um cenário de retração do mercado, devido às denúncias de corrupção no governo Federal e à desaceleração da economia, até que o setor portuário não tem o que reclamar do ano de 2015. Pelas projeções de alguns dos principais fabricantes de equipamentos para movimentação de cargas em terminais portuários, o ano pode não ser dos mais lucrativos, mas está longe de ser um desastre.

A justificativa para que as expectativas se mantenham alentadoras são simples. Em um país que depende das exportações, o setor portuário não pode parar e novos investimentos devem ser implementados com foco na maior produtividade dos terminais brasileiros. Essa expectativa predominou entre os expositores da Intermodal South America 2015, principal feira do setor, realizada em São Paulo, no mês de abril.

A Liebherr, por exemplo, aproveitou o evento para lançar em âmbito global o maior guindaste móvel portuário do mundo. O LHM 800, com 308 t de capacidade de

içamento, foi apresentado pela empresa como um novo patamar nessa linha de equipamentos. “Ele atinge a faixa de capacidade dos portêineres de grande porte, os chamados guindaste ship to shore, com a vantagem de que além de movimentarem contêineres, também manuseiam cargas de projeto”, afirma Ângelo Maia Telles, gerente de vendas e pós-vendas da divisão marítima da Liebherr.

Durante a Intermodal 2015, a Liebherr assinou o contrato de venda de uma unidade do LHM 800 para o terminal Montecon, de Montevídeu, Uruguai, que já opera com três guindastes móveis da marca. Telles vislumbra oportunidades de comercialização do equipamento também para terminais brasileiros e dos demais países da América do Sul. Afinal, configurado para o içamento de contêineres, ele atinge uma velocidade de operação de 120 m/min e realiza 45 ciclos por hora, proporcionando alta produtividade à operação.

Segundo a Liebherr, o LHM 800 pode movimentar até 2.300 t/h e é o único guindaste móvel a oferecer mais de 40 m de altura de nível de visão, o que facilita o carregamento de navios contêineres de grande porte. Em função de seu porte, ele movimenta contêineres a 64 m de distância e atinge a 22ª fileira, o que supera a capacidade das embarcações Pós-Panamax.

Lançamento global: Uruguai terá o maior guindaste móvel do mundo



◀ Equipamento empilha até a 22ª fileira



“Devido ao sistema Tandem Lift, que permite um sincronismo perfeito de seus movimentos dinâmicos, é possível empregar duas unidades deste modelo simultaneamente e dobrar a capacidade de carga, algo que não ocorre com outros guindastes móveis”, destaca Telles. Ele ressalta ainda a alta capacidade de movimentação do novo modelo, cujos pneus realizam giros de 360°;



RTGS VERSUS STACKERS

Com cerca de 500 reach stackers vendidos no Brasil, a Terex figura como líder nesse segmento e aproveitou a Intermodal para apresentar toda a sua linha de equipamentos para o setor portuário. “Nosso objetivo é fortalecer a imagem da Terex Soluções Portuárias (TSP) e da Terex Gottwald como provedores de soluções completas para o setor, disponibilizando uma estrutura que conta com cinco unidades de produção na Europa e na China”, diz João Pensa, gerente de vendas da TSP para a América do Sul. Segundo ele, a região responde por cerca de 10% dos negócios globais da empresa nesse mercado, sendo

RTG da Terex: aproveitando a energia do porto



mas os stackers são imbatíveis nas operações secundárias”, diz ele. A opinião é compartilhada por Alexandre Esse, gerente comercial da Kalmar, que também produz guindastes RTGs, reach stackers e uma ampla gama de equipamentos portuários, como terminal tractors, empilhadeiras de grande porte e outros. “Incorporamos uma série de novidades na nova linha de stackers, como sensores de 360° para evitar colisões e um sistema que permite conduzir o equipamento em três modos de direção, desde o mais econômico, que reduz o consumo de combustível em 10%, até o de máxima potência, que amplia sua capacidade de carga.” Segundo Esse, a Kalmar conta com cerca de 70 unidades de RTGs vendidas no Brasil e ocupa a segunda colocação no segmento de reach stackers. O destaque da empresa, entretanto, é sua linha de empilhadeiras da faixa de 9 t a 12 t de capacidade de carga. “Estamos focando esses equipamentos não apenas no mercado portuário, mas também para aplicação em indústrias, siderúrgicas e no apoio ao transporte e movimentação de cargas pesadas”, ele afirma.

João Pensa, da Terex: soluções globais

Reach stacker da Hyster: 45 t na primeira fileira





◀
**Reach
 stacker da
 Hyster:**
 45 t na
 primeira fileira

PRODUÇÃO LOCAL

Líder no mercado de empilhadeiras, com uma participação de 49% nas vendas desse tipo de equipamento, a Hyster quer avançar também no segmento de reach stackers. Durante o evento, a empresa apresentou a nova versão de seu modelo 45-31 CH, que tem capacidade de 45 t na primeira fileira e de 31 t na segunda. “Ele atinge uma altura de cinco contêineres de 9’6” e conta com cabine deslizante, que aumenta o ângulo de visão do operador e confere maior segurança ao serviço”, diz Jorge Almeida, consultor de Vendas da Somov, distribuidora da linha Hyster.


Outra característica que merece destaque, segundo ele, é o dispositivo apanhador de contêiner (spreader), fornecido pela Elme, que está fixado em cabeçote mais largo e proporciona melhor fixação. Equipado com motor de 300 HP (1.800 rpm), o equipamento conta com transmissão Autoshift de quatro velocidades, com mudança de marcha automática, além de um eixo de tração dianteiro mais largo, que confere maior estabilidade lateral ao stacker.

Durante a feira, a Hyster concretizou a venda de um reach stacker para a G5 Soluções Logísticas, que irá utilizá-lo na movimentação de cargas no Porto de Itaqui, no Maranhão. Além disso, a empresa também enfatizou a implantação de sua fábrica de Itu (SP), onde produzirá empilhadeiras elétricas para o mercado de logística. “Em um segundo momento, pretendemos implantar também a produção de equipamentos de grande porte, como reach stackers”, afirma Fernando Cruz, diretor da Hyster. Outra empresa presente ao evento que se caracteriza pela produção local é a Kepler Weber, fabricante nacional dedicada ao desenvolvimento de soluções para armazenamento e movimentação de grãos sólidos. Com forte atuação no mercado agrícola, a empresa também atende o setor portuário com silos, transportadores de correias, de roscas e elevadores de caçambas, entre outros. “Temos participação em mais de 40 projetos no Porto de Santos, onde um em cada três metros de correias é da nossa tecnologia”, enfatiza Bárbara Barbieri, da área de marketing da Kepler Weber. ●



Capacitação técnica para atendimento de projetos eólicos



 **Frota**



Endereço: Ed. Bay Office - Av. Quintino Bocaiúva, 311 / Sala 402
 Niterói - Rio de Janeiro - Brasil CEP: 24360-022

Tel.: +55 21 3492-6205

21 3639-5093 / 21 96486-2576 ID: 55*6*6697

21 96486-2574 ID: 55*6*776013 / 21 96488-8673 ID: 55*6*743620

comercial@servixtransportes.com.br

www.servixtransportes.com.br





PRONTA PARA GRANDES DESAFIOS

A trajetória da Transdata, de uma simples transportadora a uma empresa preparada para a movimentação de cargas complexas

A percepção de uma oportunidade de negócios contribuiu não apenas para a fundação da Transdata, mas também para redirecionar suas atividades, de forma a criar uma das mais conceituadas empresas da atualidade no mercado brasileiro de movimentação de cargas complexas. Nascida na década de 1980, quando a indústria de informática ensaiava seus primeiros passos no país, a empresa não ganhou essa denominação por acaso. Ela foi criada pelo empresário Roberto Gaeta para o transporte de hardwares e componentes eletrônicos, que exigem cuidados no manuseio.

▲ **Investimentos em pessoal:** 17 horas por operador/ano em treinamento

Nos anos 90, a empresa se lançou ao segmento de cargas especiais e indivisíveis, mas foi a partir de 2008 que a atividade ganhou impulso, com investimentos em equipamentos de maior porte e na capacitação para operações que demandam engenharia no transporte e içamento de grandes cargas. Nessa época, a Transdata já passava pela transição no comando, com os filhos de Roberto Gaeta, Fábio e Fabrício, assumindo cada vez mais a direção da empresa.

Com a transição concluída, Fábio ocupa atualmente a diretoria executiva, enquanto Fabrício responde pela diretoria administrativa e Roberto, pela área financeira. Para Fábio Gaeta, a tranquilidade no processo de sucessão, juntamente com a busca de capacitação, contribuiu para a estabilidade na condução da empresa, muito útil no atual momento de queda no volume de negócios.

“Como atuamos em serviços especializados, além da mera

locação de guindastes ou a oferta de carretas para transporte, conseguimos manter uma boa carteira de contratos mesmo em períodos complicados como o atual”, diz Fábio. Além de atuar em diversos projetos de usinas eólicas, do transporte à montagem das peças, atualmente a empresa conta com equipamentos operando em projetos industriais e no suporte à exploração e produção de óleo e gás.

FROTA DIVERSIFICADA

A Transdata opera com 58 cavaleiros mecânicos, 114 carretas, 362 linhas de eixo, 94 pranchas, duas vigas e quatro pórticos, contando com uma capacidade máxima de carga de 3.000 t. O destaque na frota de transporte fica por conta das 120 linhas de eixo autopropelidas, o que, segundo Fábio, a posiciona como detentora do maior parque de SPMTs (Self-Propelled Modular Transporters) do país (veja na pág. 28). Além





disso, a empresa adquiriu recentemente quatro caminhões Volvo FH 750, os mais potentes do mundo (750 cv).

Outro investimento recente está associado à aquisição de balsas e rebocadores para a oferta de transporte multimodal (veja na pág. 26). “Não tem sentido impactarmos o tráfego das rodovias com grandes cargas diante do potencial do país para o transporte de cabotagem e a navegação fluvial, que possibilitam baixos custos à operação”, pondera Fábio.

A frota de caminhões e implementos tem idade média de cinco anos, assim como a de equipamentos de içamento. Nessa área, a Transdata opera com 32 guindastes sobre pneus, 10 guindastes sobre esteiras de até 750 t de capacidade, 29 caminhões guindauto, 10 plataformas elevatórias e 30 empilhadeiras. Para movimentar esse parque, ela emprega 240 funcionários, incluindo 137 operadores de equipamentos e 60 motoristas. “Esses investimentos não teriam sentido sem focarmos na capacitação

do pessoal”, diz o empresário ao ressaltar que a companhia realiza quase 17 horas por operador/ano em cursos de treinamento.

A empresa também está investindo na aquisição de plataformas de trabalho sobre caminhão, para possibilitar acesso a alturas elevadas em serviços de manutenção e obras industriais. Atualmente, ela conta com um modelo Palfinger WT 700, montado sobre um caminhão Scania P360 8x4 e que atinge 70 m de altura de trabalho, e planeja a aquisição de mais duas unidades.

Frota pesada:
empresa está entre as maiores do setor



www.cometto.com

INDUSTRIE COMETTO
building for the heaviest duties



REBOQUES MODULAR E AUTOPROPELIDOS

INDUSTRIE COMETTOS.p.A. 12011 Borgo San Dalmazzo CUNEO (Italy) - Tel. +39 0171 263300 - cometto@cometto.com

TECNOLOGIAS INOVADORAS

Segundo Luiz Natal Laurenti, diretor de operações, esses investimentos permitem à Transdata a oferta de serviços completos de movimentação de cargas. Essa ampliação no portfólio, aliás, ganhou impulso a partir de 2011, por meio de uma parceria com a italiana Fagioli, uma das maiores empresas do mundo nesse segmento. “Temos uma joint-venture com eles, a Transdata Fagioli do Brasil, dedicada a operações de maior porte, com cargas acima de 1.000 t”, explica o executivo. Como exemplo das inovações, ele cita a montagem de um guindaste



Pioneirismo: verticalização com pórticos em obra siderúrgica



Luiz Natal: soluções sob medida para cada demanda

Goliath no estaleiro Vard Promar, no complexo industrial de Suape (PE), onde a empresa mobilizou lift towers para içar a viga do equipamento, de 1.170 t de peso, a uma altura de 60 m. “Optamos por essa solução em vez de utilizar dois guindastes de grande porte, cuja movimentação exigiria uma área extensa para seu raio de giro e a paralisação da obra, com impacto em seu cronograma.” Com isso, ele explica que o estaleiro pode prosseguir em suas

atividades de construção naval simultaneamente à montagem do guindaste Goliath. “Além disso, a mobilização desse equipamento exigiu cerca de 20 carretas, enquanto cada um dos dois guindastes de esteiras demandaria 40 carretas”, completa o executivo. No sistema adotado, cada torre com capacidade para 800 t realiza a elevação em um dos lados da viga simultaneamente, possibilitando segurança e rapidez à operação.

FOCO EM SOLUÇÕES MULTIMODAIS

Para se transformar em uma transportadora completa, incluindo operações multimodais, a Transdata está investindo na aquisição de balsas e rebocadores, além de ter obtido licença para realizar serviços de navegação. Segundo Luiz Natal Laurenti, diretor de operações, ela já conta com duas balsas em operação, além de outras três em construção. “Com isso, estamos capacitados a realizar operações roll-on/roll-off, com a movimentação de grandes cargas diretamente do costado do navio”, diz ele. Uma balsa tem 6.900 t de capacidade bruta e 75 m por 25 m de

dimensões, enquanto a outra, de 60 m por 22 m, tem capacidade de 4.500 t. “Como elas têm tanques de lastro e pontal de 4,85 m, que permitem controlar sua flutuação, realizamos a carga e descarga diretamente a partir das linhas de eixo”, explica Laurenti. As balsas já foram mobilizadas para o transporte de equipamentos de grande porte no mercado de óleo e gás e em obras eólicas, entre outras aplicações. Em muitos casos, o transbordo das peças ocorreu diretamente das balsas para linhas de eixo autopropelidas (SPMT), outra vedete na frota da Transdata.

O destaque nessa área, entretanto, fica para a movimentação interna e verticalização de peças de grande porte na montagem do laminador da Gerdau, na usina de Ouro Branco (MG). Conhecido como plate mil, esse conjunto de componentes pesa 325 t e foi posicionado em suas bases civis com o uso de dois pórticos, sendo um de 1.000 t e outro de 500 t, em vez de empregar guindastes. “Dessa forma, realizamos a operação dentro da edificação, o que seria inviável com os guindastes”, destaca Laurenti.

Caracterizado por suas grandes dimensões (14,63x05,60x02,21 m), o equipamento foi movimentado internamente com linhas de eixo autopropelidas (SPMT) e constitui o maior conjunto de peças já montado em laminador de chapas grossas no Brasil. A operação também figura como o maior içamento de cargas já realizado com pórtico no mundo e recebeu destaque da imprensa especializada internacional. Com ele, a Transdata concorreu este ano ao prêmio da SC&RA (Specialized Carriers & Rigging Association), uma das mais prestigiadas entidades internacionais do setor de movimentação de cargas.

Recorde em 2013: maior carga interestadual para a usina da Gerdau



A MARCA QUE CARREGA PESO

LINHA ESPECIAL CARGAS EXCEDENTES

SOLUÇÕES PARA GRANDES DESAFIOS

- Semirreboque extensível telescópico, eixos direcionais, 50,5mts.
- Carrega Tudo extensível 4, 5, 6 e 7 eixos.
- Projetos customizados de acordo com a sua aplicação.



Semirreboque Carrega Tudo 6 eixos extensível. Construído em aço de alta resistência. Menor tara.



Siga a MORUMBI nas redes sociais.



fred@morumbi.ind.br
www.morumbi.ind.br

• Matriz Rod. Campos-Vitória - Km10 - Travessão Campos dos Goytacazes - RJ CEP 28175-000 22 2737-7350
• Filial 1 Cachoeiro de Itapemirim - ES • Filial 2 Mesquita- RJ • Filial 3 Distrito Industrial - Sarzedo - MG

▶ SPMT VIABILIZA OPERAÇÕES COMPLEXAS

A demanda por transporte de cargas cada vez maiores, em peso e dimensões, motivou a Transdata a adquirir módulos autopropelidos (SPMT, das iniciais em inglês), totalizando 120 linhas de eixo. “Com esse investimento em tecnologia, estamos nos preparando para atender à necessidade dos clientes por soluções em movimentação de cargas complexas”, afirma Luiz Natal Laurenti, diretor de operações.

Ele explica que as linhas de eixo são compostas por módulos de quatro e seis eixos, todos fornecidos pela Cometto, o que viabiliza a utilização de várias unidades em um único conjunto transportador. “O equipamento é comandado por um sistema de direção eletrônico, por meio de um computador de bordo, e guiado pelo operador através de controle remoto, dispensando o uso de cavalo mecânico.”

O acionamento hidrostático fica por conta da unidade Power Pack (PPU), que viabiliza a direção e elevação do conjunto transportador. Cada eixo suporta 40 t de carga, o que confere uma capacidade de 240 t, aos módulos de seis eixos, e de 160 t, aos de quatro eixos. Com isso, a junção de vários módulos confere flexibilidade para formar diferentes configurações de conjuntos, de acordo com o peso e dimensão da peça a ser transportada. Segundo Laurenti, como seus eixos realizam curva de 360°, os equipamentos tem alta mobilidade e operam em áreas com pouco espaço. Ele diz que os SPMT já foram utilizados em vários serviços de transporte, viabilizando operações que dificilmente seriam realizadas com equipamentos convencionais. “Além desses módulos, que se deslocam sem cavalo mecânico, contamos ainda com linhas de eixo dotadas de Power Booster, que têm capacidade motriz e podem ser acopladas a cavalos mecânicos como carretas convencionais”, ele completa.



Capacidade máxima de carga chega a **3.000 t**



◀ **Projetos eólicos** mantêm a carteira movimentada

Fábio Gaeta: diferencial nos serviços especializados

CUIDADOS COM MANUTENÇÃO

Diante de realizações como esta, Fábio Gaeta demonstra confiança no futuro da empresa, mesmo em um ano marcado por retração nos negócios. “Com os investimentos que realizamos para diversificar a oferta de serviços, esperamos encerrar este ano com crescimento”, diz ele. No segmento eólico, os negócios se mantêm aquecidos e a companhia prepara-se para iniciar a montagem de uma nova usina. Além disso, o empresário ressalta a forte participação em projetos de óleo e gás, mineração, siderurgia e plantas de oxigênio. Para isto, a Transdata investe na manutenção da frota, contando com 20 profissionais dedicados exclusivamente a essa atividade. Eles contam com ferramental e conhecimento para suporte aos equipamentos, como manuten-

ções preventivas, corretivas e pequenas adaptações, entre outras atividades, além de a empresa recorrer a terceiros para serviços especializados, como retífica de motor e outros. “Com isso, conseguimos manter os equipamentos com altos índices de disponibilidade, o que também contribui para operarmos com um nível de ocupação da frota de 70%”, completa Luiz Laurenti.

A oficina mecânica fica localizada na matriz da Transdata, em São Paulo. Além dessas unidades, a empresa opera com filiais em Belo Horizonte (MG), Canaã dos Carajás (PA), Canoas (RS), Fortaleza (CE), Recife (PE) e Rio de Janeiro, o que permite suporte às operações em todo o Brasil. “Também estamos prospectando oportunidades em outros países da América do Sul, com foco no Chile, Colômbia e Peru”, conclui Laurenti. ●

MARCOS NA HISTÓRIA DA EMPRESA



Goldhofer



SISTEMAS PARA CARGAS PESADAS DA GOLDHOFER

SOLUÇÃO PARA TAREFAS DE TRANSPORTE EXTREMAS

Os nossos sistemas modulares para cargas pesadas podem ser adaptados individualmente aos seus requisitos. Por isso, solução na Goldhofer não significa apenas produtos extremamente resistentes da mais elevada qualidade padrão, mas também a elaboração de soluções de logística e de transporte inteligentes e de elevada funcionalidade, assim como uma vasta engenharia relacionada com o projecto e After Sales Programm. A Goldhofer está presente quando é necessário.

Para as melhores soluções, investimos durante gerações no desenvolvimento de novas tecnologias e no aperfeiçoamento da nossa assistência ao cliente. Uma questão é clara: A rentabilidade é uma questão de estabilidade de valores, de longevidade e de segurança. E é isso que defendemos.

Visit us:

M&T EXP
MACHINERY AND EQUIPMENT

M&T Expo
July 9-13, 2015
Booth G6

Invista no seu futuro. Goldhofer – A original.

WWW.GOLDHOFER.DE

UM SETOR EM BUSCA DA SUA IDENTIDADE

Muitas vezes vistas como “um mal necessário”, empresas do setor defendem a valorização da escolta em transportes especiais



A legislação rodoviária determina que o transporte de cargas excedentes, com largura acima de 3,2m, seja acompanhado por uma viatura para escolta, cuja função é a de fiscalizar e sinalizar a operação, para a segurança dos motoristas e demais usuários da rodovia. A quantidade de viaturas aumenta de acordo com as dimensões da carga, mas, em condições extremas, que exigem interrupção do tráfego da estrada para deslocamentos pela contramão, sua presença não exime a obrigatoriedade de a operação ser acompanhada também por viaturas da Polícia Rodoviária Federal (PRF)

“Nossa função é a de substituir a PRF nas atividades que dão se-

▲
Prioridade é a
profissionalização
e qualificação
de batedores

gurança à operação, porém sem dispor da autoridade policial”, sintetiza Neilson Pero de Lima, proprietário da Ultrabate Escolta. Apesar de as empresas do setor assumirem tal responsabilidade, ele destaca que não têm seu trabalho valorizado. “Temos que investir na profissionalização do pessoal de escolta e na conscientização da sua importância para a operação”, completa o especialista.

Embora a atividade seja regulada, já que as empresas precisam ser credenciadas junto à PRF e seus motoristas devem passar por um curso do Sest/Senat, para obter o certificado de batedor, elas figuram como o último elo na operação de transporte. Afinal, a empresa de escolta

é contratada pela transportadora, cujos serviços foram contratados pelo embarcador ou pelo fornecedor do equipamento que está sendo transportado. Nesse cenário, sua autoridade para fiscalizar a operação acaba comprometida.

“Muitas vezes, a presença apenas das nossas viaturas não impõe o respeito necessário à operação, apesar de estarem com toda a sinalização para a segurança do transporte de cargas grandes e que ocupam toda a pista”, afirma Fernando Jaime Felipe, da Felipe Escolta. Além disso, para obter o credenciamento da PRF, a companhia de escolta precisa ter uma frota mínima de quatro viaturas, o que impulsionou o surgimento de pequenas empresas no setor e acirrou a concorrência predatória. A esse cenário, soma-se o fato de que grandes transportadoras dispõem de escolta própria e contratam as empresas credenciadas apenas para completar seus quadros em determinados contratos. O resultado, segundo profissionais do setor, é que muitas vezes a empresa de escolta é vista como um mal necessário ou um custo adicional à operação, o que requer um esforço para sua profissionalização e a valorização da atividade.



“Há uma grande quantidade de motoristas disponível no mercado, mas faltam profissionais qualificados para desempenhar a função de baterdor”, destaca Neilson. Por esse motivo, para trabalhar na Ultrabate, ele afirma que além de ter o certificado da PRF, o motorista precisa ter ensino médio e no mínimo dois anos de habilitação. O especialista destaca que a qualificação do pessoal, somada ao fato de a empresa ter certificação ISO-9001, proporciona a oferta de um serviço confiável.

ESTRATÉGIAS DE OPERAÇÃO

Para fugir da concorrência predatória, a Ultrabate concentra-se no atendimento a transportadoras de pequeno e médio porte, além de oferecer uma série de serviços adicionais, como a obtenção da licença especial de transporte, a AET, e o recolhimento das taxas necessárias. O escopo oferecido inclui ainda o dimensionamento do conjunto transportador, a viabilização geométrica e estrutural da carga, a definição de percurso e a programação da operação junto a concessionárias e autoridades. Atuando há 21 anos no mercado, a Felipe Escolta figura como uma das mais tradicionais empresas de escolta para transportes especiais do país. Em um cenário dominado por empresas de pequeno porte, com frota de no máximo dez veículos, ela também se destaca por operar com cerca de 125 viaturas. Esse perfil, na avaliação de Fernando Felipe, garante contratos junto às maiores transportadoras do setor, como a Cruz de Malta, Irga, Locar, Transpes e outras, além dos principais embarcadores de cargas de projeto, como turbinas, geradores e aerogeradores. Fernando Felipe também destaca o esforço na valorização do pessoal e os cuidados com a manutenção da frota como itens indispensáveis para o bom andamento dos negócios. “Dessa forma, conseguimos reter os bons profissionais e operamos sempre com viaturas em bom estado de conservação, o que reduz falhas na operação e resulta em satisfação para os clientes”, diz ele. As viaturas, que nunca atingem vida útil acima de cinco anos, passam por manutenção ao retornar de cada viagem, alcançando uma média de 100 mil quilômetros rodados por ano. “Nossa frota é composta basicamente por veículos modelo Gol, que são robustos para operações desse tipo, permitindo também uma economia de escala na gestão de peças para manutenção”, conclui o executivo. ●

FACCHINI

GUINDASTES 4 A 23 TONELADAS

**Modelos 17, 20, 23 em aço DOMEX
p| redução de peso do equipamento.
Opcional operação c| controle remoto.**

VENDAS

17 3836.9683



ISO 9001

www.facchini.com.br



MANCAL VEDADO

O mancal da Timkem para eixo cardan já vem com rolamentos de inserção pré-lubrificadas e vedados de fábrica. O mancal possui uma estrutura em aço laminado a frio e minimiza o tempo de parada para reparo ou manutenção. Para a linha pesada, a empresa também desenvolveu rolos cônicos para eixos dianteiros e traseiros de caminhões Mercedes-Benz, Volvo, Scania e Iveco.



PASTILHA DE FREIO

A Fras-le lançou no Brasil um novo conceito de plaqueta metálica para pastilhas de freio a disco. A inovação, chamada de Matrixx, pode equipar caminhões, reboques e semirreboques. Trata-se de uma estrutura vazada de plaquetas, dividida em duas partes simétricas no formato de "X" – daí o nome Matrixx, inclusive. Gera uma redução de até 25% no peso da pastilha e menor índice de ruído e vibração no sistema do freio.



AMORTECEDORES

A grande novidade da ZF Services é a linha de amortecedores SACHS N-Damper Pesados. O novo sistema de válvulas decrescentes oferece um leque maior de opções para calibração dos amortecedores e aumenta a durabilidade. O objetivo do sistema é produzir apenas as forças necessárias para obter o melhor tipo de frenagem da suspensão, garantindo maior vida útil aos componentes. Tais inovações estão disponíveis também para veículos extrapesados.



NOVO REBOQUE

Uma das marcas do Tii Group, a Scheuerle acabou de lançar um reboque rodoviário MES (força extra modular, numa tradução livre do inglês). O equipamento pode fazer o transporte de cargas com peso de até 115 t. A aplicação do novo reboque se dará no transporte de cargas de grande porte, como vigas ou colunas, e concentradas num só veículo. Caso seja necessário, o equipamento também pode ser utilizado como um semirreboque para operações do dia a dia. Além do conceito de reforço modular, o reboque ainda apresenta eixos hidráulicos e uma direção mais precisa.

CLASSIFICADOS 

CLASSIFICADOS

PEÇAS, SERVIÇOS & SEMINOVOS para içamento e transporte de cargas



LANÇAMENTO

Consulte o nosso departamento comercial ou solicite uma proposta

(11) 5589-0283/0340

(11) 2848-5989

classificados@cranebrasil.com.br

MÓDULO	R\$ 350,00
formato	6 X 9,3 cm



Aproveite a oferta

Para programações, temos descontos e formas diferenciadas de pagamento



MIX COMPLETO PARA SETOR EÓLICO

A Servix adquiriu um mix de 12 equipamentos da Morumbi para atendimento do setor eólico, podendo agora realizar transportes de tramos (segmentos de torres), pás e geradores. A empresa acrescentou ao seu portfólio 4 semirreboques "carrega tudo" extensíveis de seis eixos. O modelo fechado tem 15 m de plataforma útil, mas pode alcançar até 23 m. O pescoço agrega outros 4,4 m ao comprimento. Além disso, sua capacidade técnica é de 110 t, para movimentações em portos ou indústrias, por exemplo. Já a sua capacidade legal, para transporte em vias públicas, é de 83 t. Como o próprio apelido de "carrega tudo" sugere, esse tipo de equipamento pode ser aplicado, resumidamente, no transporte de peças com cargas excedentes, como transformadores, geradores ou torres. No entanto, o enfoque da Servix é o mercado eólico, uma vez que a empresa adquiriu também outras 4 pranchas extensivas de cinco eixos e mais 4 carretas extensivas, com eixo direcional, que podem abrir a um comprimento máximo de 51 m. Tais carretas serão utilizadas no transporte específico das pás eólicas. A parceria entre as duas companhias vem de longa data. A Servix foi a primeira empresa a adquirir um semirreboque "carrega tudo" Morumbi, no início de 2009.



▲ Victor Borges, da Morumbi, ao lado de Vinicius Menon, da Servix: **seis anos de parceria**

THE UNIQUE ITALIAN EVENT FOR THE LIFTING, INDUSTRIAL & PORT HANDLING AND SPECIALIZED TRANSPORT INDUSTRIES



5th Edition

The Italian Cranes & Access and Heavy Transport Show
Piacenza, Italy 1-3 October 2015



GIS 2015 IS ORGANIZED WITH THE SUPPORT OF THE FOLLOWING KEY ITALIAN ASSOCIATIONS, WHOSE MEMBERS ARE REGULAR USERS OF CRANES, ACCESS PLATFORMS, INDUSTRIAL & PORT HANDLING EQUIPMENT AND SPECIALIZED TRANSPORT VEHICLES:



For further information and stand bookings please contact: info@gisexpo.it or phone: +39 010 5704948