

HEAVYDUTY[®]

M A G A Z I N E

Nº 18 - ANO III - R\$ 25,00 • MAI/JUN

TRANSPORTES ESPECIAIS



UMA PUBLICAÇÃO



Perfil

NOVAS VOCAÇÕES

DiCanalli redescobre caminhos para atuar



Balcão
Trojan 8870: o peso pesado configurado pela ALE Heavylift

Internacional
Como EUA e Europa estão simplificando a emissão de licenças



Transporte:
referência no
Cone Sul

Divulgação

VEJA NESTA EDIÇÃO

Perfil

DiCanalli desenvolve novos nichos para se manter competitiva

26



Divulgação

Nomes & Notas

Iveco inicia investimento de R\$ 650 milhões

24

Balcão

ALE desenvolve cavalo trator de 700 HP

32

Internacional

Tecnologia agiliza a emissão de licenças

30



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

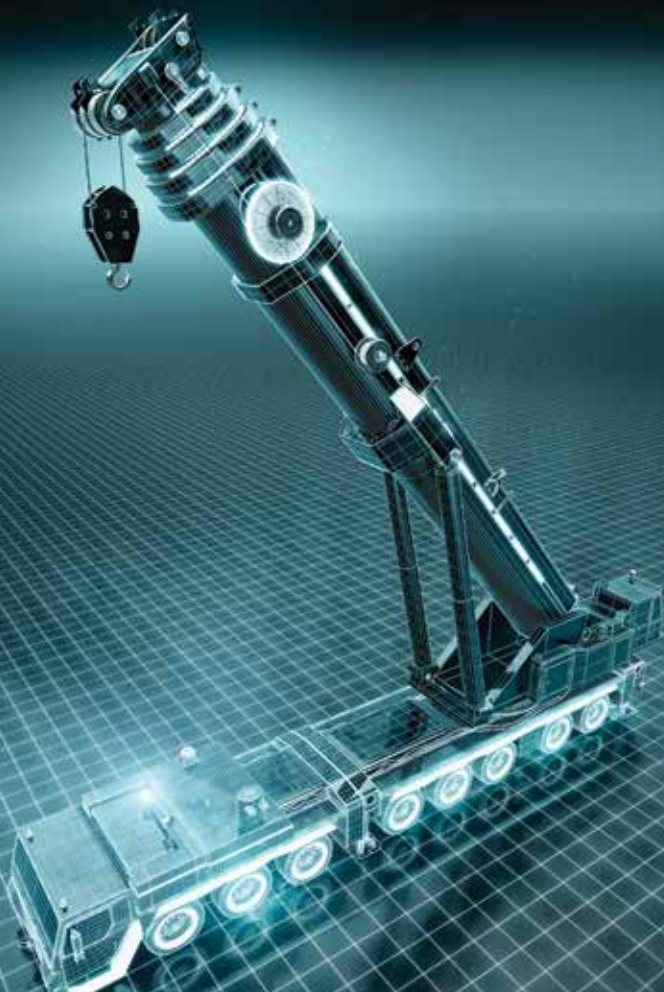
São Paulo - SP - Brasil

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

strenx.com

SSAB



MANUTENÇÃO GRATUITA

A Man Latin America está com uma promoção atrativa para frotistas e caminhoneiros autônomos. Os caminhões extrapesados TGX 28.440 e TGX 29.440, adquiridos até 30 de junho, contarão com um plano de manutenção gratuita por três anos, isentando os usuários de qualquer custo relativo a peças e mão de obra nas intervenções preventivas e corretivas realizadas durante o período coberto.

PROGRAMA DE PARCELAMENTO

A DAF Caminhões lançou um programa de parcelamento de entrada para clientes que adquirirem o modelo extrapesado XF105 por meio do CDC (Crédito Direto ao Consumidor). O valor de entrada pode variar entre 10 e 30% do preço total do caminhão, com parcelas fixas e divididas em 12 meses. O veículo é produzido no Brasil nas versões 6x2 e 6x4, com transmissão manual de 16 velocidades ou automatizada de 12 ou 16 velocidades.



A PREÇO DE FÁBRICA

Até o dia 15 de junho, a Mercedes-Benz vai oferecer seus caminhões a preço de fábrica para os seus consorciados. A ação especial engloba as linhas de extrapesados Axor e Actros, além dos médios e semipesados Atego e Atron e dos leves Accelo. "O foco da campanha são os clientes com cotas de consórcio de caminhões já contempladas há mais de 90 dias, mas que ainda não converteram suas cartas de crédito em veículos", diz Gilson Mansur, diretor de Vendas e Marketing de Caminhões da Mercedes-Benz do Brasil.



BOMBANDO NAS REDES

A International Caminhões comemorou a marca alcançada em maio de 20 mil seguidores no Facebook. Procurando estimular a interação entre caminhoneiros, frotistas, mecânicos e outros usuários, a companhia aborda não apenas informações sobre seus veículos, mas também vídeos instrutivos, curiosidades e dicas para auxiliar os motoristas nas estradas.



INVESTIMENTO ALTO

A Iveco deu início à estratégia de investimentos de R\$ 650 milhões até o ano que vem. Os recursos serão direcionados à localização de componentes, ao aprimoramento dos processos industriais e à otimização de fluxos logísticos. "Esse processo já é uma realidade prática no complexo industrial em Sete Lagoas (MG). Queremos produzir de forma cada vez mais sustentável e entregar ao mercado produtos com alta qualidade, tecnologia e uma dose extra de competitividade", destaca Marco Borba, vice-presidente da Iveco para a América Latina.



MAIO AMARELO

A Buonny Projetos de Riscos e Serviços Securitários aderiu ao Movimento Maio Amarelo. O objetivo da ação é chamar a atenção da população e de órgãos responsáveis para a segurança no trânsito. A empresa está realizando atividades internas e externas, de informação e conscientização, para que colaboradores, parceiros, clientes e motoristas possam contribuir para um trânsito melhor.

Viva o Progresso.

Guindastes LTM móveis sobre pneus, da Liebherr.

- Maiores capacidades de carga em todas as classes de potência
- Longas lanças telescópicas com equipamento de trabalho variável
- Elevada mobilidade e curtos períodos de montagem
- Abrangente pacote de equipamentos de conforto e segurança
- Assistência técnica em todo mundo pelo fabricante



DESCOBRINDO NOVAS VOCAÇÕES

Criada para atender o transporte pesado no Cone Sul, DiCanalli encontra novos nichos para se manter competitiva



Com 15 anos de atuação no mercado, a transportadora gaúcha DiCanalli pode ter sua história contada em dois atos, que ilustram como ela se consolidou no mercado de transporte pesado. Criada a partir do encontro entre Vanderlei Quadros, profissional especializado em cargas excedentes e indivisíveis, e o empresário Isonir Canalli, com tradição no transporte de grãos no Sul do país, a empresa nasceu para ser uma referência no segmento

pesado no Mercosul. “A DiCanalli surgiu com foco no mercado externo”, afirma Vanderlei Quadros, diretor comercial da transportadora. Impulsionada por um quadro econômico favorável, a empresa firmou-se rapidamente como uma referência no Cone Sul. A localização da sua sede, em Passo Fundo (RS), também reforçava essa vocação e, com seus caminhões circulando entre Brasil, Argentina, Uruguai, Chile e Peru, ela rapidamente preci-

Apoio internacional: além das seis unidades no Brasil, empresa tem escritórios em sete países da América do Sul

sou estabelecer bases internacionais, para suporte às operações no exterior. “A partir de 2008, o cenário econômico começou a mudar e, com a perda de competitividade da nossa indústria, começamos a nos concentrar mais no mercado interno”, completa Quadros. Apesar do momento de retração enfrentado atualmente pelo setor, ele destaca que as opções tomadas na condução da empresa permitiram manter o ritmo dos negócios den-



tro de níveis aceitáveis. “Começamos a transportar equipamentos para a construção das duas hidrelétricas do rio Madeira em 2010 e temos contrato até o próximo ano nos projetos de Jirau e Santo Antônio.” Devido à especialização no transporte de equipamentos para hidrelétricas, a DiCanalli também

mantém contratos relacionados à modernização de usinas no Paraná e Rio Grande do Sul.

“Nesses projetos, as turbinas são desmontadas, levadas até a fábrica para upgrade e retornam para uma nova montagem”, explica o executivo. Como os serviços são realizados durante paradas pro-

Frota engloba cerca de 150 caminhões e 250 implementos, entre linhas de eixos e carretas de até seis eixos.

gramadas, nas quais a concessionária deixa de faturar com a geração de energia, não há espaço para falhas. “As peças devem seguir um rigoroso cronograma no deslocamento da usina para a fábrica e vice-versa; para evitar os atrasos indesejáveis, precisamos acompanhar continuamente a pro-

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 & Transport

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

Invista no seu futuro. Goldhofer – A original.

WWW.GOLDHOFER.DE



Obras no setor de energia ajudam a manter a ocupação da frota

gramação das operações com os órgãos fiscalizadores e as concessionárias de rodovias.”

Um dos principais nichos de negócio detectados pela empresa, entretanto, é o transporte de máquinas agrícolas. “Como nossa região tem tradição no agronegócio e concentra uma indústria de máquinas agrícolas, trata-se de uma oportunidade que encontramos para manter a ocupação da frota”, afirma Quadros. Apesar desse

mercado também ter registrado uma queda nas atividades e de ter um comportamento sazonal, ele destaca que a diversidade de equipamentos para transportar – colheitadeiras, tratores, pulverizadores etc – ajuda a manter os negócios durante todo o ano.

DESTAQUES DA FROTA

A DiCanalli opera com uma frota de cerca de 400 equipamentos, sendo 150 caminhões e 250 implementos, como linhas de eixos, pranchas, carretas extensíveis e até modelos para transporte de grãos e cargas secas em geral, como graneleiros, bi-trens e ou-

tros. Os cavalos mecânicos, geralmente em modelos com tração 6x4 ou 6x2, são predominantemente dos modelos Volvo FH520 e Scania G480. “Além disso, temos uma frota de caminhões Iveco para montarmos composições mais equilibradas no transporte de cargas mais leves.”

Como a empresa atua até o segmento de cargas pesadas, ela não opera com gôndolas e vigas [destinadas exclusivamente às cargas extrapesadas], bem como implementos específicos para o transporte de pás eólicas. O destaque da frota fica por conta das 30 linhas de eixos hidráulicas, em módulos de até 12 eixos, além das carretas de três, quatro e seis eixos. “Nossos caminhões têm uma vida útil de no máximo cinco anos e a dos implementos não passa de 10 anos”, diz Vanderlei Quadros.

Como a DiCanalli mantém contrato de manutenção com os fornecedores de caminhões, ele ressalta que a empresa precisa se concentrar basicamente nos reparos dos implementos. Com uma equipe de 18 mecânicos, a transportadora adota como norma a realização das ações preventivas e corretivas ao final de cada viagem. Apesar de a sede ser em Passo Fundo (RS), sua principal oficina fica localizada na filial de Jacareí (SP). “Em cada viagem, nossos equipamentos geralmente percorrem 7 mil ou 10 mil km, o que exige reparos na suspensão, molas e outras ações corretivas.”

Atualmente, a empresa opera com 200 funcionários, sendo 150



motoristas, e além da matriz e da filial paulista, ela conta ainda com unidades em Esteio (RS), Ourinhos (SP), Terenos (MS) e Casacavel (PR). Completando sua estrutura organizacional, a DiCanalli dispõe ainda de pontos de apoio em Rondonópolis (MT) e Porto Velho (RO), que suportam suas operações de transporte para as hidrelétricas do rio Madeira, e conta com escritórios de representação em sete países (Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela). Vanderlei Quadros explica que esses escritórios são fundamentais para apoio às operações internacionais, que exigem a obtenção de licenças especiais de transporte em diferentes países. “Precisamos de pessoal local, que entende a legislação de cada um desses mercados atendidos.” Apesar de a empresa concentrar suas atividades atualmente no mercado interno, o executivo ressalta que ainda mantém contratos de transporte pesado para países como Argentina, Chile e Peru. “Por questões de segurança, evitamos as cargas com destino à Bolívia e Venezuela, que apresentam um avanço na escalada de violência.” ●

Operações no exterior exigem equipes locais para obtenção de licenças e as programações nos países atendidos

MORUMBI

A MARCA QUE CARREGA PESO



EXPOSITOR 2015

ESTAMOS NA ÁREA EXTERNA T-2

M&T EXP 
MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS

**LANÇAMENTO OFICIAL
LINHA DE EIXO NACIONAL MORUMBI**

www.morumbi.ind.br

22 2737-7350

Matriz Campos dos Goytacazes - RJ

**Assistência técnica em
todo território nacional**

Siga a MORUMBI
nas redes sociais.



fred@morumbi.ind.br

QUANTO MAIS SIMPLES, Experiências europeia e norte-americana mostram que é possível simplificar a emissão de licenças para transportes especiais

MELHOR



A redução da burocracia e a simplificação na obtenção de licenças para transportes especiais parece não ser uma bandeira exclusiva das transportadoras brasileiras, mas também das europeias, das que operam na América do Norte e demais regiões do planeta. As cargas excedentes e indivisíveis impactam a conservação do pavimento e o tráfego das vias públicas, motivo pelo qual seu transporte tem um tratamento similar – em termos de exigências, limitações, tarifas etc. – em todo o mundo. A diferença fica por conta da forma como cada nação estabelece seus controles.

Nesse cenário, a experiência da Comunidade Europeia (CE) merece destaque por integrar a legislação de transporte pesado dos diferentes países membros. Há dez anos, o Comitê de Transporte da CE aprovou

um documento voltado à harmonização das legislações nacionais de transporte, como os limites de carga por eixo, dimensões das cargas e outros. Batizado de Best Practice Guidelines (BPG), ele constitui um elenco de recomendações às autoridades competentes em cada país membro da CE.

Portanto, apesar dos avanços, a adoção desse guia de boas práticas depende de mudanças na legislação de transporte de cada país e pouco avançou no continente, à exceção da Holanda e Bélgica, que rapidamente harmonizaram seus respectivos arcabouços legais. Realmente, o estado de conservação e as características geométricas das estradas francesas ou alemãs diferem profundamente das do Leste europeu. Diferenças culturais e entre as indústrias de cada

país também impõem desafios à adoção de um critério único.

Entretanto, para a entidade que representa as empresas do setor no continente, a ESTA, esses obstáculos à harmonização das legislações podem ser motivados por proteção contra a concorrência interna. Uma das principais reivindicações da associação no momento é a adoção de um documento único para registro de caminhões e carretas em todo o continente. Na opinião da ESTA, o SERT (Special European Registration of Trucks & Trailers) reduzirá o volume de documentos requeridos para composições que precisam atravessar vários estados membros da CE, simplificando a obtenção das licenças de transporte. Como nas outras questões, Holanda e Bélgica saíram na frente e já adoram um documento comum para suas frotas.

Demandas do setor na Europa, EUA ou Brasil apontam para a mesma direção: **rapidez na liberação das licenças**



SISTEMA ONLINE

Apesar de os Estados Unidos viverem uma situação totalmente distinta, já que sua legislação de transporte se estende a todos os estados da federação, a simplificação do processo também vem sendo perseguida. Com apoio da tecnologia da informação (TI), o país já permite que transportadoras entrem com o pedido de licença em um sistema online. Elas entram com informações básicas, como o peso e dimensões da carga, a configuração do conjunto transportador e a origem e destino. O sistema calcula a melhor rota para o transporte, identifica o melhor horário para a operação, se há a necessidade de remanejamentos e emite as licenças e tarifas a serem pagas.

Isto é possível porque os departamentos de transportes dos estados contam com um robusto banco de dados GIS (Sistema de Informações Geográficas), com informações sobre toda sua malha viária, dimensões e capacidade de cada ponte e viaduto. Além disso, os requerimentos passam posteriormente por uma revisão, para confirmar a veracidade das informações prestadas. Com isso, as autoridades automatizam o processo e reduzem significativamente o tempo para liberação da licença, além de permitirem que o requerente programe a operação diretamente com as autoridades locais.

Instalado inicialmente no estado de Illinois, em 2014, o sistema rapidamente se mostrou eficaz e começou a ser adotado por outras unidades da federação, inclusive com a integração entre eles. Com isso, uma operação que envolva transporte especial em dois estados ou mais pode ter sua licença facilitada ao contar com um sistema que unifica o pedido junto aos diferentes órgãos envolvidos. Simples assim, mas muito distante da nossa realidade. ●



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



▶ CAVALO TRATOR



A **ALE Heavylift**, especializada em transportes especiais, desenvolveu um novo modelo de caminhão trator para a movimentação de cargas extrapesadas. O caminhão Trojan 8870 possui peso bruto de 72 t e pode atingir uma velocidade de transporte de até 77 km/h, tracionando uma carga máxima de 300 t – em inclinação de 14% – ou de 500 t (numa rampa

de 7%). Esse desempenho pode ser obtido apenas com um cavalo mecânico, pois vários tratores podem ser combinados numa composição para movimentar cargas ainda maiores, nas operações push-pull. Nessas situações, todas as unidades de tração são integradas por computador de bordo, que sincroniza os sistemas elétrico, de motorização, transmissão e frenagem. Dessa forma, cada veículo opera simultaneamente em uma engrenagem compensada, com torque e rotação de motor combinados, entre outros parâmetros. O

sistema de controle eletrônico resulta em maior eficiência no desempenho, com redução nas emissões de poluentes e economia de 40% no consumo de combustível. O Trojan 8870 tem tração 8x8 e é equipado com um motor Volvo Penta de seis cilindros em linha (Euro V), que entrega uma potência de 700 HP (1800 rpm) e um torque de 3220 Nm (1200 rpm).



SISTEMA VIAB

Os caminhões Actros 4160 SLT 8x8, da Mercedes-Benz, incorporam uma solução que ajuda a explicar seu desempenho em operações de transporte extrapesado. Trata-se do sistema VIAB, desenvolvido pela Voith Turbo, que combina, em um único elemento, funções de partida e frenagem. Dessa forma, ele funciona como um retarder primário, diminuindo o consumo de combustível e os gastos com manutenção. Indicado para o transporte de cargas excedentes e indivisíveis, o Actros 4160 possui potência de 598 CV e alto valor agregado, que demanda soluções sob medida para as aplicações a que se destina.



COMBUSTÍVEL DO FUTURO

A fabricante de automóveis alemã Audi desenvolveu juntamente com a Sunfire, conterrânea especializada em tecnologias para energia e combustível, um diesel sintético não poluente. Ainda em fase de testes, o chamado “e-diesel” ou “combustível do futuro”, feito a partir de água, dióxido de carbono e fontes renováveis de energia, pode ser uma revolução mundial. Com eficiência energética de 70%, o “e-diesel” não contém enxofre ou outro tipo de poluente. Uma quantidade de água é aquecida a 800°C e o hidrogênio é separado do oxigênio. Numa reação entre hidrogênio e CO₂, o produto é um líquido azul.



LINHA DURA

A Shacman do Brasil trouxe para o mercado nacional sua linha de veículos originalmente militares, para oferecer maior robustez e operacionalidade às Forças Armadas. O portfólio de caminhões contempla os sistemas de tração 4x4, 6x6 e 8x8, que podem atender níveis de carga de até 40 t. Isso significa que além do transporte de pessoas e armamentos, os veículos podem realizar a movimentação de materiais e equipamentos especializados.



PNEUS MICHELIN

A Michelin lançou a nova linha de pneus X Multi T, para aplicação em reboques e semirreboques, com duas soluções para diferentes aplicações em transportes. Uma delas é a tecnologia Maxi, disponível no modelo 275/70 R22.5 X Multi T, que reduz em até 30% a incidência de arraste aos pneus do implemento. O pneu tem 10 kg a menos, o que permite mais carga transportada e até 10 cm a menos na altura do semirreboque, melhorando a capacidade volumétrica do conjunto transportador. Já a tecnologia Smart, presente no modelo 295/80 R22.5 X Multi T, possui desenho da banda de rodagem com quatro sulcos longitudinais, desenvolvido para aplicação em semirreboques.

Venha e descubra na

M&T EXP

9-13 Junho 2015



FAYMONVILLE 
TRAILERS TO THE MAX



COMBIMAX -
a **REVOLUCAO**
em transporte pesado

- **Combine** atendendo sua necessidade
- **Extensível** via "add-on-beam"
- **Otimizando** a sua tara

