

REVISTA

Nº 28 - ANO IV - R\$ 25,00

TRANSPORTES ESPECIAIS



UMA PUBLICAÇÃO



Operação

ENTREGA ANTECIPADA

Transporte indivisível ganha velocidade com redução de prazos burocráticos



Nomes&Notas

Alcides Cavalcanti é o novo responsável pela venda de caminhões Volvo no Brasil

Case Internacional

DiCanalli encontra novo itinerário para cargas excedentes rumo ao Chile



UM ANO DE CUMMINS NA ESTRADA

A Cummins Brasil comemora um ano de atividades do programa itinerante “Cummins Na Estrada”. Em 2016, ano de estreia, o caminhão itinerante da maior fabricante de motores diesel, componentes e grupos geradores percorreu um total 18.369 quilômetros pelo país ao atravessar 9 estados e mais de 15 cidades, envolvendo cerca de 900 profissionais que puderam conferir na prática as ações promovidas pela empresa no ano passado, entre elas, treinamentos, palestras e prospecção de novos negócios.



NOVO DIRETOR NA VOLVO

“O momento é de dificuldade para a indústria automotiva, porém há uma tendência de recuperação. É importante entender esses ciclos e estar preparado para eles”, diz Alcides Cavalcanti, novo responsável pela venda de caminhões Volvo no Brasil. Sua missão é manter a liderança da marca em caminhões pesados e ampliar a participação no semipesados.

INSTITUTO DE TRANSPORTE

O SETCESP [Sindicato das empresas de transporte de carga de São Paulo e região] criou em janeiro o Instituto Paulista do Transporte de Cargas (IPTC) para desenvolver estudos e pesquisas que identifiquem soluções em mobilidade urbana junto à iniciativa pública, conforme explica Fernando Zingler, ex-executivo do departamento de trânsito de Nova Iorque, e Diretor Executivo do órgão. A primeira constatação do IPTC: cerca de 25% dos acidentes nas rodovias federais do Estado de São Paulo envolvem veículos de carga. Desse total, 57% acontecem durante o dia, em horário comercial, e, apesar da maioria dos motoristas sair ileso, há prejuízos para outros veículos, trânsito e estradas.



MUDANÇA NA ID LOGISTICS BRASIL

Depois de três anos nos EUA, Rodrigo Bacelar volta ao Brasil e à operadora logística ID Logistics Brasil para assumir a Diretoria Comercial, de Marketing e Projetos. A ID Logistics é um grupo internacional especializado em contrato logístico, tendo realizado em 2015 um volume de negócios de 930,8 milhões de euros. O grupo gerencia 275 sites localizados em 16 países, representando 5 milhões de m² operados na Europa, América Latina, Ásia e África, com 18,5 mil colaboradores.



TRANSMISSÃO DE PODER

Lawrence E. Dewey, presidente e CEO da Allison Transmission irá se aposentar em 2018, depois de 44 anos de empresa, desde o tempo em que ela era uma divisão da General Motors. Aos 60 anos, ele diz estar estimulado com a nova geração de executivos e as oportunidades de mercado – e ficará até que seja nomeado o seu substituto.

AMARRAÇÃO DE CARGAS E AETS

O Sindipesa alerta que o DER, com a publicação da Portaria 64/16, passou a exigir um Plano de Amarração de Cargas para concessão da AET (Autorização Especial de Trânsito), obrigatória no transporte de cargas superpesadas e superdimensionadas. Falando em AETs, o mesmo Sindipesa lembra que são emitidas pelo DER de São Paulo cerca de 150 mil autorizações por ano e o sistema ainda não é informatizado no principal estado do país e funciona ainda na base do protocolo e processos em papel. Pernambuco, Goiás, Minas Gerais, Distrito Federal, Santa Catarina, Paraná e outros como o DNIT, já resolveram essa questão



Transporte de turbinas na primeira fase do parque Cabeço I (RN), da Gestamp Eólica Brasil

ENERGIA EÓLICA

A Vestas Wind Systems confirmou o recebimento de duas ordens de serviços para projetos de energia eólica no Brasil. Em um deles, a fabricante fornecerá 53 turbinas V110-2.0 MW, para a Fase II do Parque Ventos da Bahia, da EDF Energy Nouvelles do Brasil, com capacidade para geração de 117 MW. A entrega do material será feita a partir do início de 2018, para que o comissionamento da usina possa começar no terceiro trimestre desse ano. O segundo contrato inclui a instalação de 21 turbinas V110-2.0 MW nos parques eólicos Cabeço Vermelho I e II, da Gestamp Eólica Brasil, em João Câmara, no Rio Grande do Norte, a partir do quarto trimestre de 2017. Todas as turbinas serão fabricadas no Brasil, atendendo às exigências de conteúdo local do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social).

Goldhofer



ADDRIVE
FAÇA SUA FROTA
MAIS EFICIENTE



VISIT US!
G 4416



> A ADEQUAÇÃO DA NORMA À TECNOLOGIA

Operações recentes da Megatranz mostram como a burocracia impedia as transportadoras de antecipar drasticamente entregas de cargas indivisíveis



Duas operações de transporte de cargas especiais realizadas recentemente pela Megatranz Transport & Heavylift demonstram que a nova resolução do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) – a “Norma DNIT - 01/2016 de Cargas Indivisíveis” – permitiu uma alta produtividade operacional, reduzindo prazos de entrega, com benefícios ao transportador, ao contratante da indústria de base e a seu cliente final. A norma, que completa um ano de vigência dia 15 de fevereiro de 2017,

após a sua atualização ao momento econômico atual e as inovações tecnológicas dos veículos transportadores, reflete uma nova realidade de trânsito, reduzindo a burocracia, com garantia de segurança ao usuário da rodovia.

Os “cases” da Megatranz são exemplares. No primeiro caso, contratada pela GE Grid Solutions para transporte de um transformador entre Canoas (RS) até São Manoel (PA), a uma distância de 3.697 km, o prazo contratual de 105 dias foi reduzido para 69 dias. No segundo, contra-

tada pela mesma GE Grid Solutions para transporte de outro transformador de Canoas (RS) para a UHE Santo Antonio, em Porto Velho (RO), com itinerário de 4.190 km, o prazo de entrega, que era de 150 dias antes da edição da norma, foi reduzido para 30%, ou seja, 49 dias.

Evidente que o sucesso de qualquer operação e a antecipação do prazo de entrega dependem sobretudo de planejamento, expertise e capacitação técnica (em recursos humanos e equipamentos) da transportadora contratada. E nisso também vale o exemplo da Megatranz.

O “trafo”, de 206 t, que seguiu para a UHE São Manoel, em uma operação intermodal (rodoviário e fluvial) tinha as seguintes dimensões: 8.550 mm de comprimento, 4.250 mm de largura e 4.750 mm de altura. No trecho rodoviário, entre Canoas (RS) e Paranaíta (MT), a Megatranz utilizou um cavalo mecânico MB Actros 4160 (tração 8x8), com CMT para 500 ton, tracionando um semirreboque modular hidráulico composto por 24 linhas de eixos com Power Booster, marca Scheuerle, com viga repartidora para distribuição adequada de peso sobre o chassi – total de 192 pneus.

Trafo de 206 t
nas duas etapas por modal rodoviário até a UHE São Manoel

Para a travessia fluvial do Rio São Manoel, configurou-se um reboque modular hidráulico auto propellido com 12 linhas de eixo com Power Booster – 96 pneus.

Faltava a última etapa – o trecho, em estrada de terra, do Rio São Manoel até a obra da UHE São Manoel – e aí a Megatranz colocou à prova uma de suas últimas aquisições. Um cavalo tractor importado, marca Kenworth C500, 6x6, com redução 14,86, e CMT para 500 Ton, tracionando um reboque modular hidráulico composto 12 linhas de Eixo com Power Booster Scheuerle - com 96 pneus. E o Kenworth confirmou as expectativas: venceu 120 km em estrada de terra com acclives absurdos de até 11% (lembrando que



Travessia do Rio São Manoel, com destino à UHE, no Pará

o máximo permitido em rodovias é de 6%), subindo com facilidade e dispensando o uso de um segundo cavalo mecânico como push-pull.

SANTO ANTONIO

No transporte para a UHE Santo Antonio, em Porto Velho (RO), o trafo – nesse caso, de 190 t, com compri-

mento de 8.000 mm, largura de 3.600 mm e altura de 4.800, foi transportado exclusivamente por via rodoviária. A tração foi feita por um cavalo mecânico MB Actros 4160 (8x8) e utilizado um reboque Scheuerle configurado com 22 linhas de eixo (196 pneus) e com o recurso do Power Booster. ●

UM HISTÓRICO DE GRANDES OPERAÇÕES



A Megatranz foi fundada em 1999 e iniciou suas atividades no transporte rodoviário internacional de tubos destinados ao Gasoduto Brasil/Bolívia – extensão GASIRG (Rio Grande – Cuiabá) e no transporte Door-to-door de equipamentos eletromecânicos destinados à UHE Três Gargantas,

em Sanxia, na China, criando-se a oportunidade de criar a MEGATRANZ-China.

Com o passar do tempo investiu em engenharia de movimentação de grandes cargas, principalmente nas operações de Load-out / Load-in dos módulos das plataformas de petróleo, execu-

tando o transporte e o Load-out da jaqueta da Plataforma de Mexilhão, construída em Niterói (RJ), com peso único de 12.000 ton. Além de operações de Heavy Lift, e não convencionais, como o içamento do Módulo da Plataforma de Petróleo e PRA 1 com peso de 1.550 t a 26 m de altura.

A Megatranz acumula bons cases ao longo de sua história. O transporte mais longo foi feito via marítima, do Porto de Yokohama (Japão) e Mia Liao (Taiwan) até o porto da Base Naval de Aratú, no Rio de Janeiro. As cargas incluíram reatores de 473 t e colunas de 234 e 254 t. Em termos de peso da carga, no entanto, os marcos da Megatranz são outros: no transporte rodoviário, um reator de amônia, de 790 t (Projeto UFN3) e, em

operações de Load-out, uma jaqueta, com 12.000 t (Projeto Mexilhão-Petrobras).

O portfólio atual da Megatranz compreende operações de logística e transporte pesado intermodal. Particularmente: movimentação de cargas superpesadas com veículos modulares autopropelidos tipo SPMT/SPT – para cargas com peso unitário de até 4.000 t; transporte rodoviário de cargas superpesadas, com peso superior a 100 t e até 1.000 t com a utilização da super viga Scheuerle ST 1000; operações de Load out / Load in de módulos de plataforma Offshore com peso de até 12.000 t; e içamento (Heavylift), através de Tower System e StrandJacks, com capacidade até 2.000 t, além de serviços de pesagem e deslizamento hidráulico.

PASSAGEM POR EL PASO DE SAN FRANCISCO

DiCanalli inaugura novo itinerário para cargas excedentes rumo ao Chile



A DiCanalli de Passo Fundo (RS) é a transportadora de cargas excedentes com maior frequência em fronteira. Também tem grande experiência em rotas para o Chile. Já chegou a cumprir um percurso de 6.870 km, entre Valparaíso e São Luiz (MA) e, em outra oportunidade, atravessou o Deserto de Atacama em rota à época sem pavimento. No início deste ano foi contratada por um importante fabricante do Estado de São Paulo para um novo transporte para aquele país, desta vez para a região da Grande Santiago. Por questões contratuais, o nome do fabricante não pode ser divulga-

Topografia local:

Incahuasi (6.638), El Muerto (6.486) e San Francisco 6.016 m acima do nível do mar

do. Mas, não importa. O objetivo aqui é relatar o desafio do transporte em si. Tratava-se de carga com dimensões e peso acima dos normais para a obra de uma usina hidrelétrica: comprimento máximo de 17 m; largura máxima de 5 m; altura máxima de 4,90 m; maior peso unitário de 25 t e volume de aproximadamente 2.900 m³. Foi formado um comboio de 14 composições, com cavalos mecânicos de dupla tração e carretas tipos lagartixa e prancha. A distância de transporte foi de 4.570 km ponta-ponta a serem cumpridos em 20 dias. O principal desafio foi a travessia da

Cordilheira dos Andes via desvio de itinerário original – e a identificação de itinerário alternativo. Feito o planejamento, considerando-se equipamentos, motoristas experientes e com conhecimento adequado, e providenciada, como diz Vanderlei Quadros, diretor comercial da DiCanalli, “a enormidade de formalidades burocráticas por conta das licenças que são necessárias para transitar desde o Brasil para Argentina e Chile”, a operação teve início em São Paulo. Até que, em um determinado momento, soube-se que uma tempestade fora de época provocou uma enxurrada,



levando junto uma ponte em um trecho da rodovia entre Mendoza na Argentina, nas proximidades de acesso à Cordilheira dos Andes e causando a interrupção total da rodovia que é o principal acesso ao Chile, rota que iria ser utilizada sem possibilidade de desvio.

Confirmada pelas autoridades argentinas a impossibilidade e inexistência de desvio, a equipe da DiCanalli começou a buscar uma alternativa para chegar ao Chile sem utilizar a rota interrompida. Vanderlei Quadros lembra que, em transportes internacionais, é preciso ter em conta sempre a questão das licenças e passagem por aduanas.

Manteve-se portanto a rota através da Argentina como via de trânsito, onde as cargas circulam com lacre específico e com aduana de entrada e saída também pré-definida.

O itinerário que foi eleito e que apresentou as condições necessárias foi através de um ponto de fronteira entre o Chile e a Argentina, denominado Paso de San Francisco (*), na província de Catamarca. Segundo Vanderlei Quadros ele é muito pouco utilizado por caminhões com cargas normais, e até então nunca utilizado por caminhões transportando cargas excedentes.

Este ponto de fronteira atravessa a cordilheira dos Andes por

▲ **Trecho na passagem** de El Paso de San Francisco

▼ **Comboio** de 14 composições e a estrada, sem pavimento e curvas fechadas

estrada de chão sem pavimento, com trechos de aclives e declives, muitos deles muito acentuados e curvas muito fechadas e a uma altitude média em relação ao nível médio do mar de aproximadamente 4700 metros. “Até então, nenhuma outra transportadora brasileira havia utilizado este itinerário para chegar ao Chile transportando cargas excedentes. Mais uma vez na história da DiCanalli o pioneirismo voltou a ser a solução e as mercadorias foram entregadas no destino final em ordem e com o mínimo de atraso no prazo inicialmente planejado”, comemora Quadros. ●



(*) Paso de San Francisco. As coordenadas desta etapa são: 26° 52'35 W. “S 68° 18'05” para o ponto de fronteira de San Francisco, esta passagem liga o leste para a província de Catamarca de Argentina com a região de Atacama do Chile no oeste, sendo assim um dos elos entre a região do Norte Chico do Chile e noroeste da Argentina.

VERSATILIDADE NA OPERAÇÃO



A Goldhofer irá apresentar suas duas maiores atrações para os clientes americanos: o módulo ADDRIVE de seis eixos, com linhas de eixo auto-propelidas, e o semireboque rebaixado STZ-P 9 plenamente compatível com a legislação rodoviária da América do Norte. O ADDRIVE é particularmente especial. Extremamente versátil e uma larga faixa de potenciais aplicações, essa unidade comutável (autopropelida ou tracionável), que foi lançada na Bauma, em Munique, representa uma grande evolução em equipamentos de cargas superpesadas.

Essa versatilidade resulta em grande eficiência em gerenciamento da frota, já que o sistema

ADDRIVE oferece grande flexibilidade e economia na operação. Ao associar as vantagens dos dois sistemas de tração, o ADDRIVE garante uma rápida mobilização e também uma redução, igualmente rápida, do peso operacional do conjunto, geralmente necessária na travessia de pontes, por exemplo. Nesses casos, o cavalo mecânico é simplesmente desconectado e o ADDRIVE é comutado para o modo auto-propelido. Além de pontes, essa solução é igualmente importante para vencer curvas acentuadas e estradas sinuosas.

O equipamento também conta com um modo de "roda livre". Assim, sempre que uma certa velocidade é alcançada, o sistema de auto-propulsão

desconecta automaticamente e o conjunto passa a funcionar como um implemento convencional, atingindo velocidade de até 80 km/h.

Com o eixo de acionamento desacoplado do motor, não há mais fluxo de óleo. Isso significa que não haverá superaquecimento no acionamento – com as conseqüentes fontes de desgaste e resistência eliminadas – reduzindo-se a manutenção do equipamento. Outra grande vantagem: se for necessário vencer um aclive acentuado, apertando-se um botão, é possível aumentar a potência por um breve período – com isso, não é preciso ter de prontidão um segundo cavalo mecânico. Em relação à segurança, cabe lembrar que o sistema ADDRIVE é o primeiro módulo heavy-duty a contar com um sistema de frenagem de ação rápida (EBS).

A série STZ-P, que inclui o modelo STZ-P 9 [3 3 3] AA, caracteriza-se pela tecnologia de eixos basculantes, chassis reforçados e decks extensíveis, além de muitas opções de escolha para a largura do veículo e distância entreeixos. O modelo STZ-P 9 [3 3 3] AA é também extensível entre os bogies para atender as regulamentações nos Estados Unidos. Uma vantagem adicional é que o bogie traseiro pode ser recolhido para garantir a flexibilidade nas manobras por curvas acentuadas ou trevos rodoviários – vencido esse trecho, volta-se ao comprimento normal da composição.



PESO POR EIXO OTIMIZADO

A Faymonville destacará na Conexpo 2017 sua linha de carretas especificadas para o mercado da América do Norte. O semireboque de quatro eixos DualMAX de pista dupla é um destaque da linha. Ele pode ser alargado sob carga de 4,24 m a 6,1m, sem necessidade de desmontagem. Conta também com o sistema exclusivo da marca, o "lift & shift", que permite que se otimize a distribuição de carga, adequando a composição para atender a regulamentação dos vários estados por onde a carga passa. Dobrada, a estrutura do DualMax é menor do que oito polegadas de largura e oito de altura, de modo que o transporte de retorno pode ser feito em carretas convencionais. Já o chassi é todo metalizado (zinco), garantindo grande proteção contra a corrosão.



FLEXIBILIDADE OPERACIONAL

A Scheuerle, do Grupo TIL, irá apresentar vários modelos da sua linha de implementos rodoviários em Las Vegas – tanto reboques de plataforma modular, quanto opções de menor peso e auto-propelidas. Dentre os quais, modelos com eixos pendulares suportados hidraulicamente: SCHEUERLE Highway Trailer MES, SCHEUERLE Highway Giant PB [PowerBooster], SCHEUERLE SPMT Light e o SCHEUERLE KAMAG K 25 SP.

O SCHEUERLE Highway Giant PB é um reboque de pista dupla de rápida mobilização, pois pode ser dobrado e transportado por caminhões convencionais. O projeto não permite somente diferentes larguras (4,8 m, 5,4 m, 6 m), mas também oferece a possibilidade de alargar com segurança o veículo quando sob carga. Já a série de Highway combina os requisitos para o transporte de cargas de grandes dimensões e cargas eventuais em um único veículo. É possível também a configuração como semi-reboque para todos os tipos de cargas diárias, bem como a ligação com dois reboques de plataforma para acomodar cargas extremamente longas, com até 115 toneladas.