

REVISTAHD.COM.BR

REVISTA

Nº 29 - ANO IV - R\$ 25,00

TRANSPORTES ESPECIAIS



UMA PUBLICAÇÃO

Perfil

TRANSPORTE DE LOCOMOTIVAS

Uma das especialidades da mineira Transpes

MERCADO



Tayguara Helou: SETCESP cria Clube de Compras para transportadoras

IMPLEMENTOS

Faymonville adquire a italiana Cometto e amplia linha com autopropelidos

CONTORNANDO INTERVENÇÕES E CUSTOS

Distância prevista inicialmente seria inviável, pois havia necessidade de um verdadeiro conjunto de obras no trajeto



A Transpes tem como maior desafio de sua história o transporte de locomotivas – um tipo de operação, aliás, em que se tornou especialista. Mas um serviço recente também demonstra a capacitação técnica atual da empresa: uma carga de fornos e

costados da Usiminas Mecânica, com peso de 98 t, e dimensões de 41 x 7,4 x 6,45 (C.L.A.) m para a operação de celulose da Fibria em Mato Grosso do Sul. A distância prevista de 1.157 Km mostrou-se meramente teórica, pois inviável em termos

Rota alternativa **minimizou** intervenções no trajeto

de custos. Um estudo de viabilidade geométrica e estrutural indicou a necessidade de intervenções em obras de arte e fiações, além de restrições de peso em uma ponte. E falar em intervenção nesse caso é pouco.

Na verdade, seria preciso fazer a desmontagem de passarelas, placas, pórticos e fiações em todo o trajeto, além de inversão de pista em algumas cidades.

A área técnica da Transpes propôs uma outra solução que reduziu ao mínimo essas “obras” e custos inesperados. A rota praticamente dobrou (2.278 km no total), mas com apoio de batedores e da PRE e PRF, a empresa conseguiu cumprir o prazo estipulado de 40 dias. A carga foi acomodada em linhas de eixo Nicolas com extensor e tracionada por um cavalo mecânico Volvo FH 540. ●

Histórico **EMPRESA DIVERSIFICOU COM O TEMPO**

A Transpes foi fundada em 1.966, em Belo Horizonte. As atividades tiveram início alguns anos antes com o transporte de maquinário de construção para a obra de Brasília. Com o tempo, a empresa foi progressivamente incorporando no-

vos segmentos de mercado. Dentre os quais, eólico, hydro, industrial, óleo e gás, siderurgia, mineração, papel e celulose, máquinas para construção civil e agronegócios, Comex, dentre outros. É a típica transportadora de transpor-

tes convencionais e especiais que agregou posteriormente serviços de içamento e remoção de cargas em seu portfólio. A Transpes diferenciou-se por manter até hoje uma grande estrutura operacional com mais de 770 funcionários e cerca de 1.200

equipamentos – além de galpões para armazenagem de materiais.

Trabalhando desde o início com cargas especiais, a Transpés vem superando vários desafios. O transporte mais longo e difícil foi o transporte de uma turbina entre Mendoza, na Argentina, e Canaã do Norte, em Mato Grosso. O recorde de peso foi o transporte de um transformador entre Guarulhos (SP) e Santos, com PBTC de 320 t. Mas desafio por desafio, o mais marcante para a empresa foi a movimentação de locomotivas da Vli Logística, de Hortolândia (SP) para Anápolis, em Goiás.

Devidamente certificada com a ISO 9001:2008, OHSAS 18001:2007 e Prêmio Melhor AR do programa despoluir da FETSEMG, a Transpés vem

colecionando ao longo dos anos vários prêmios de seus clientes devido aos bons atendimentos prestados. Em 2013, a empresa conquistou o Prêmio Heavy Duty Crane Brasil 2013, nas categorias “Frota Pesada”, “Treinamento e Segurança” e “Estrutura Operacional”.

A empresa está capacitada hoje para o transporte de cargas de até 500 t. A disponibilidade da frota de veículos, com idade média de 5 anos, e 100% rastreada e coberta com seguros, é garantida com contratos de manutenção Premium das autorizadas Volvo e Scania – e a manutenção própria e especializada mantida em algumas de suas unidades operacionais. Os motoristas participam de cursos e reciclagem a cada 6 meses.



▲ Especialidade mineira da Transpés: o transporte de **locomotivas**



▲ Trafo, com 205 toneladas: a carga **mais pesada** da história da companhia

Goldhofer



ADDRIVE
FAÇA SUA FROTA
MAIS EFICIENTE



Goldhofer – A Original.

WWW.GOLDHOFER.COM

COMO CARREGAR LOCOMOTIVAS

Transpes, por sua origem e localização, tornou-se uma especialista em manuseio e transporte de composições ferroviárias



É um caso exemplar, um “case” como se diz. Pelo inusitado da carga, uma locomotiva, com peso e dimensões excepcionais. Também é uma operação que envolve o trabalho simultâneo de dois guindastes, um aspecto crítico em içamentos (leia seção Engenharia de Rigging nesta edição). As notas do Plano de Rigging (veja quadro abaixo) revelam igualmente essa preocupação com a segurança. Trata-se de mais uma operação envolvendo composições ferroviárias

a cargo da Transpes. Um serviço para a Geoterra Empreendimentos e Transportes – empresa de logística ferroviária, que atua na operação de pátios ferroviários e na locação de locomotivas e vagões.

O local foi um pátio no Bairro Nacional, região da Grande BH. A carga a ser içada e transportada em linhas de eixo era de locomotivas modelo B30-7 com comprimento de 18.640 mm, largura de 3.000 mm, altura de 4.500 mm e peso de 82 t.

Içamento simultâneo da locomotiva com dois guindastes

O Plano de Rigging foi elaborado pela própria empresa e o içamento mobilizou um encarregado, os dois operadores e dois riggers. A dupla de guindastes escolhida foi de dois guindastes Grove GMK 5220, de 220 t, com 78 t de contrapeso.

Houve, no caso, o desafio adicional de se tratar de um espaço confinado. E daí a solução proposta: “pegar com maior raio e trazer para um local livre para que a linha de eixo pudesse entrar embaixo. ●

NOTAS DO PLANO DE RIGGING

- Necessário o uso de “dormentes” e “mats” no patolamento
- Solo devidamente nivelado e compactado
- Proibido o **contato direto** com a peça a ser içada
- Utilizar **cinto tipo trava** queda em caso de trabalho em altura
- Sempre utilizar **quebra quina** quando houver cantos vivos em contato com a cinta
- Utilizar **rádio** para comunicação entre rigger e operador quando a visão de ambos estiver obstruída
- Verificar se não há possibilidade de **derramamento** de fluidos durante içamento dos tanques
- Inspeção visual nos materiais de **amarração** e no guindastes (check list diário) antes de qualquer operação
- Plano de Rigging elaborado com base nas **situações mais críticas**
- **Tabela ABNT** de 85% de utilização da máquina, usada no Plano de Rigging
- Cliente deverá atestar a **capacidade do balancim** fornecido por ele
- Todas as solicitações de desobstrução da área, feitas no momento da vistoria, deverão **estar de acordo** no momento da operação
- O peso da locomotiva B30-7 sem os trucks é de **82 t**



FAYMONVILLE ADQUIRE A COMETTO

A fabricante de semireboques Faymonville adquiriu a italiana Cometto e ampliou seu portfólio com a linha de módulos autopropelidos. Esse é a grande razão da aquisição, já que, além das carretas da série MAX, com capacidades variando entre 15 e 60 t, a Faymonville também disponibiliza soluções com capacidade de transporte entre 30 e 1.000t. Porém, não são equipamentos autopropelidos. Agora, há essa opção e também equipamentos especiais com capacidade de até 15 mil t ou mais. A Faymonville irá integrar o seu processo de produção e gerenciamento de qualidade à linha de fabricação de módulos autopropelidos da Cometto. Além disso, irá interagir em todo o processo de R&D (Pesquisa e Desenvolvimento), serviços e suprimento de peças em nível mundial.

YUSEN LOGISTICS AMPLIA REDE EUROPEIA

A aquisição da Transfreight, anunciada em fevereiro, faz com que a Yusen Logistics aumente sua participação na cadeia logística da indústria automotiva na Europa. As duas companhias possuem liderança em cross-docking, transporte e logística de apoio para plantas industriais e operações, sempre com um enfoque regional complementar. A cadeia automotiva da Yusen Logistics vai da Polônia a Portugal, da Ucrânia ao Reino Unido, e atualmente movimentam mais de 6 milhões m³ ou 1,3 milhão de t por ano. A aquisição impulsiona, em particular, a presença no Norte da França, uma área que tem vários fornecedores automotivos de nível 1 e os chamados OEMs (Original Equipment Manufacturer). A Yusen Logistics atua em mais de 100 países. No Brasil, está presente há 15 anos, com serviços de transporte internacional, frete aéreo, marítimo, rodoviário, desembaraço aduaneiro e ainda armazenagem e distribuição.



CLUBE DE COMPRAS PARA TRANSPORTADORAS

No dia 14 de março, o SETCESP (Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região) apresentou para empresários, executivos e fornecedores do TRC os novos associados e sócios mantenedores do sindicato e uma nova ferramenta para ajudar a minimizar os custos operacionais das empresas - o Clube de Compras. O Clube de Compras vai reunir transportadoras com o objetivo de realizar compras coletivas, em grande escala, de insumos essenciais para o dia a dia do negócio, como: pneus, combustíveis, lubrificantes, papel, veículos, entre outros. "O SETCESP vai centralizar todas as informações e executar o serviço sem cobrar nada a mais por isso dos associados. É uma grande oportunidade de reduzir custos e comprar em escala", afirmou Tayguara Helou, presidente do SETCESP.

NOVA ERGONOMIA NOS CAMINHÕES MERCEDES

A Mercedes-Benz começa a antecipar as novidades que serão grandes atrações da marca na Fenatran 2017, o Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Cargas. A primeira é a nova geração de bancos nos caminhões Atego, Axor e Actros, desenvolvida no Brasil com base no biotipo e na carga de trabalho do motorista brasileiro, que passa muitas horas ao volante. O conceito ECONFORT inclui também novo pacote multimídia com painel, volante multifuncional, sistema de som e tacógrafo.



SCANIA COMEMORA 60 ANOS NO BRASIL

Em julho de 2017, a Scania completa 60 anos de sua chegada ao mercado brasileiro. Para começar as celebrações, a marca lança uma Edição Especial 60 anos, que homenageia o caminhão 113, um dos modelos mais famosos das estradas. Modelos R 440 (6x2, 6x4 e 8x2) e R 480 (6x4), de versões Highline Streamline, serão ofertados com a emblemática cor azul celeste do 113 e faixas laterais nas cores rosa, lilás e roxa. São duas opções de aquisição, o pacote Clássico (faróis de xenônio, geladeira e outros atributos) e o Clássico Estilo (adicionando rodas de alumínio polido, volante e assentos de couro e painel color plus). Além disso, estão programadas ações e eventos, dentro e fora da fábrica de São Bernardo do Campo (SP), para recontar a sua evolução e contribuição à história da indústria automotiva. "A fábrica que temos aqui é um espelho da matriz, na Suécia, e única além dela que produz o veículo completo, com todos os componentes. Somados a isso estamos em um país de dimensões continentais com um potencial para transporte imenso. Por isso, asseguramos o nosso compromisso com o desenvolvimento do Brasil e visão de longo prazo", diz Roberto Barral, diretor-geral da Scania no Brasil.

TECNOLOGIA NÃO É TUDO

Habilidade do motorista e expertise da escolta e PRF garantem passagem de carga com excessos laterais



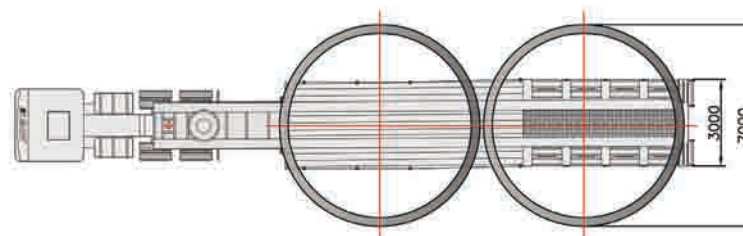
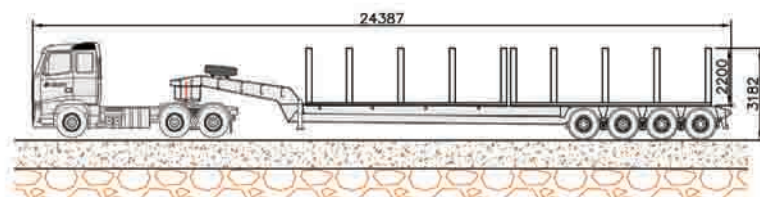
Tendo como contratante a Railroad Comércio de Peças e Equipamentos, a divisão Makro Heavy Lift realizou o transporte de uma estrutura metálica por uma rota de 960 Km, entre São Luis (MA) e Parauapebas (PA). A peça, com peso de 12 t, diâmetro de 7 m e altura de 2,2 m, foi transportada em uma prancha de 4 eixos da marca Rodolínea e tracionada por um cavalo mecânico 6x4 Volvo FH 540, com CMT de 150 t. A operação cumpriu o prazo estipulado de 8 dias e contou com o apoio de duas escoltas credenciadas e uma escolta da Polícia Rodoviária Federal (PRF).

O principal desafio desse transporte foi o excesso lateral da peça – nada menos do que 2 m para cada lado. Com isso, parte da carga invadia a contramão, onde foi necessária uma grande habilidade por parte do motorista carreteiro

Estrutura metálica circular com diâmetro de 7 m

em conjunto com a expertise dos motoristas de escolta e polícia rodoviária federal, sinalizando para todos os carros que trafegavam no contra-fluxo para desviarem, e conseguir passar com a peça sem haver nenhum acidente. ●

O grande desafio:
excessos laterais da carga, que invadiam a contramão



SISTEMA PARA AVERBAÇÃO ELETRÔNICA

Profissional de tecnologia, Flademir Lausino de Almeida criou em 1996, por meio da tecnologia EDI (Electronic Data Interchange), uma base para o processo de averbação eletrônica. Lembrando que averbação é o registro de movimentação, análise e verificação da mercadoria para que a carga possa ser assegurada. Naquela época, o processo de averbação de cada carga no Brasil era feito manualmente. "As pessoas faziam o cálculo das cargas para o seguro, separando por origem e destino e enviavam cópias das guias de transportes para as seguradoras calcular o valor dos prêmios dos seguros, lembra ele. Ao informatizar o processo, Almeida deu início às



Flademir Lausino de Almeida

atividades da AT&M por onde passam hoje mensalmente 23 milhões de documentos de seguro, automatizando a troca de informações entre transportadoras, corretores e seguradoras. A AT&M beneficia-se da Resolução CNSP nº 247 de 2011, da SUSEP (Superintendência de Seguros Privados), que estabeleceu a obrigatoriedade de registros diários e eletrônicos dos embarques. E, claro, pela maior racionalidade e redução de custos proporcionada pela informatização. "Algumas empresas ainda hoje realizam a

informação desta movimentação das cargas para as seguradoras de forma manual, enviando planilhas ou arquivos de texto para que seja calculado o valor dos prêmios de seguro, mas é algo contraproducente que pode levar a erros, atrasos e até prejuízos em alguns casos", diz Almeida. As seguintes apólices de transporte podem ser emitidas eletronicamente: 54 RCTRC (Responsabilidade Civil do Transporte Rodoviário de Carga); 38 RCTFC (Responsabilidade Civil do Transporte Ferroviário de Carga); 52 RCTAC (Responsabilidade Civil do Transporte Aéreo de Carga); 55 RCFDC (Responsabilidade Civil do Transporte Facultativo do Desvio de Carga); 56 RCAC (Responsabilidade Civil do Amador de Carga); 32 RCTRC-VI (Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga - Viagem Internacional); 21 TN (Transporte Nacional); e 22 TI (Transporte Internacional).



Carga especial: hélice de navio com diâmetro de 9,2 m

HAPAG-LLOYD PARTICIPA DA INTERMODAL

A Hapag-Lloyd vai estar presente mais uma vez na Intermodal, a Feira Internacional de Logística, Transporte de Cargas e Comércio Exterior, que acontece de 4 a 6 de abril, no Transamérica Expo Center, em São Paulo. Apesar do impacto da crise econômica brasileira, o Brasil continua sendo o maior mercado da empresa na América Latina. "Estamos monitorando bem de perto as diferentes tendências para estarmos prontos para reagir de maneira eficaz a todas as oportunidades", disse Juan Pablo Richards, vice-presidente sênior da Hapag-Lloyd para o Brasil. Segundo ele, mesmo através de pequenos sinais já dá para perceber a movimentação da economia em direção à retomada. A Hapag-Lloyd oferece 11 serviços semanais do Brasil para diferentes mercados. Todos eles através de uma frota de navios carregados de contêineres. Este portfólio de serviços é capaz de cobrir todos os mercados exportadores brasileiros, sendo alguns dos mais importantes destinos a Costa Sul Oeste Americana, América Central, América do Norte, Norte e Sul da Europa, Caribe, Ásia e Oriente Médio. Todos os serviços têm capacidade disponível para carga geral e carga refrigerada de e para o Brasil. A Hapag-Lloyd é uma das principais companhias marítimas de linha, com uma frota de 166 navios porta-contêineres modernos e uma capacidade de transporte total de 963.000 TEU.



Motor da FPT, do Grupo CNH Industrial

MOTORES PARA APLICAÇÕES MILITARES

A FPT Industrial leva à LAAD 2017, maior feira de defesa e segurança da América Latina, três motores que são utilizados em veículos de defesa. O evento acontece na cidade do Rio de Janeiro (RJ) de 4 a 7 de abril. No estande da IVECO DEFENCE VEHICLES, a FPT terá em exposição os motores Cursor 9 e o F1C, que equipam o blindado Guarani e o veículo LMV, respectivamente. Além disso, a marca irá expor, no estande do cliente DGS Defense, o motor N67, que equipará a DGS 888 RAPTOR, embarcação de interceptação, patrulha e transporte de tropa leve, especialmente desenvolvida para as Forças Armadas brasileiras atuarem na vigilância dos rios da Amazônia. O evento conta com a participação expressiva da cadeia produtiva industrial, nacional e internacional. "Atuamos para produzir o melhor rendimento nesses veículos que necessitam de força e confiabilidade", comenta Marco Rangel, Presidente da FPT Industrial na América Latina.