

REVISTA

Nº 37 - ANO V - R\$ 25,00

TRANSPORTES ESPECIAIS



UMA PUBLICAÇÃO



Perfil

PRIMAX CHEGA RENOVADA ^{AOS} 55 ANOS

Estratégia: investimento em treinamento e qualificação em serviços de alto valor agregado

NOMES&NOTAS

Tracbel investe em concessionárias Volvo no Norte e Nordeste do país

ARTIGO

Antônio Luiz Leite:
"Novos caminhos para o Brasil"



BID LANÇA ESTUDO SOBRE LOGÍSTICA URBANA

O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) lançou, no mês de julho, estudo sobre distribuição urbana de mercadorias e planos de mobilidade de carga. O objetivo é o de oferecer a gestores públicos e empresas soluções de logística para planejar a distribuição de mercadorias, buscando melhorar a mobilidade urbana e diminuir a poluição do ar e sonora. O trabalho está disponível para download, em português, no site do BID (<https://publications.iadb.org/handle/11319/8950>).



TECHNIP-FMC ASSINA CONTRATO COM A PETROBRAS

A TechnipFMC assinou com a Petrobras um contrato master de serviços com duração de três anos e opção de renovação por mais dois. Líder global em tecnologias onshore e offshore para o segmento de Óleo e Gás, com base em Londres, a TechnipFMC irá disponibilizar serviços de manutenção, assistência técnica, inspeções, instalação final de dutos flexíveis, suporte de instalações e engenharia.

DNIT INICIA NOVO PROGRAMA DE PESAGEM

O DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) iniciou dia 24 de julho novo Programa Nacional de Pesagem, com fiscalização nos veículos de carga em rodovias federais. A operação começou pelo Estado do Amazonas, no km 08 da BR-174/AM, e contou com o apoio da Polícia Rodoviária Federal. Já no primeiro dia a equipe técnica do DNIT encontrou irregularidades quanto ao excesso de peso total e também sobre o eixo dos caminhões. Durante sessenta dias a fiscalização terá caráter educativo. Após esse prazo, quem não estiver de acordo com a lei irá sofrer penalidades, como autuação e multas.



EXPANSÃO DO GRUPO DE CONCESSIONÁRIAS TRACBEL

Concessionárias Volvo de caminhões e ônibus nos estados do Ceará, Maranhão e Piauí que pertenciam à empresa Apavel passaram para o controle do grupo Tracbel, que já administrava as casas da marca na região Norte do Brasil. As concessionárias Apavel, cujo nome será mantido em razão de sua tradição na região, estão estrategicamente distribuídas nas principais regiões de seus estados de atuação, com casas em Fortaleza (CE), Teresina (PI), Imperatriz e São Luiz (MA). Juntas, têm 240 funcionários e 78 boxes de atendimento. Com a aquisição, a Tracbel passa a ter nove concessionárias de caminhões e ônibus, além de mais 18 distribuidores de equipamentos de construção e motores industriais da marca Volvo. O Grupo Tracbel mantém-se em expansão. Para os próximos meses há novas casas planejadas para as cidades de Itaituba (PA), Boa Vista (RR) e Balsas (MA).



A REVISTA HD Transportes Especiais é um encarte da Crane Brasil, dirigido ao segmento de cargas pesadas e extrapesadas.

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

Redação Tébis Oliveira (Editora), Fernando Rezende e Marisa Santos

Publicidade Taís Malta tais@cranebrasil.com.br • **Direção de Arte** Ari Maia

Tels.: [11] 3477.6768

R. Pereira Stéfano, 114 - cj 911
São Paulo - SP - Brasil
CEP 04144070

PRIMAX COMEMORA 55 ANOS DE ATIVIDADES

Com planejamento de longo prazo, investimento em qualificação e serviços de alto valor agregado, empresa se consolida no mercado de soluções logísticas e industriais



Da remoção técnica a serviços de montagem com **alto valor agregado**

Há cinco anos atrás, quando a empresa completou 50 anos, Antônio Luiz Leite, diretor da Primax Transportes Pesados, já tinha a convicção de que, dali por diante, seria preciso “fazer mais com menos”. “Era um momento de mudança radical no pensamento dos empresários”, lembra ele. “Tínhamos que correr atrás de eficiência, de produtividade, e buscar um crescimento sustentável para a empresa”.

Antônio Luiz Leite tem a convicção de que a Primax fez “a lição de casa” e que hoje está muito melhor do que em

2013 e consolidada como uma empresa de soluções logísticas e industriais. “Tivemos que treinar pessoas, aprimorar e desenvolver o seu conhecimento profissional. E também qualificar a empresa como um todo, e redobrar o trabalho para poder ficar onde a gente queria ficar”. Esse planejamento de longo prazo foi determinante, segundo ele, para que a empresa superasse a crise política e econômica dos últimos anos, mantivesse uma trajetória de crescimento e atingisse um novo patamar de faturamento.

“Nos últimos cinco anos, nós tivemos dois picos. Se tomarmos por base somente o faturamento da Primax, percebemos que crescemos e que, nos últimos dois anos, conseguimos nos manter”. Evidente que houve queda na rentabilidade, mas isso decorreu da escalada dos custos operacionais, resultado do aumento de preços e problemas crônicos do país, com impacto direto no

Break AMERICAS
bulk

Outubro 2-4, 2018
George R. Brown Convention Center

Goldhofer

Made for your mission.

REFERENCIA#29:

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE UM TRANSFORMADOR DE 290 T E 4,8 M DE ALTURA.

Utilizável como máquina automotriz e módulo de tração. Apoio de força de tração comutável. Desacoplável mecanicamente para elevadas velocidades. Para transportes sem transbordo e uma gestão de frota eficiente: o acionamento adicional »ADDRIVE«.

Produzido por Goldhofer. Construído para uma missão. A sua missão?



»ADDRIVE«

WWW.GOLDHOFER.DE



Operações certificadas e integradas no sistema de gestão

setor de transportes. (Antônio Luiz Leite, que também é vice-presidente do Setcesp – Sindicato das Empresas de Transportes de São Paulo e Região – explica essas questões em detalhes no artigo em artigo na pg 27).

O fato é que a Primax, que já era referência em transporte pesado e remoção industrial, se qualificou nesse período também como um importante player do segmento de montagens industriais. “Nós investimos muito em montagem fina, especializada, de alto valor agregado, e ganhamos o reconhecimento do mercado nesse tipo de trabalho”, explica Leite. “O mercado industrial sempre foi prioritário para nós e agora estamos qualificados para serviços altamente complexos, com qualidade e compromisso absoluto às normas de segurança e meio ambiente. É o coroamento de um esforço interno muito grande, de muitos anos, que envolveu muito investimento e tempo de maturação”.

Um exemplo bem concreto desse esforço são as certificações que a Primax vem conquistando progressivamente no decorrer dos anos. Se, em 2013, a empresa detinha em toda a sua operação a chancela das normas ISO 9001 (prestação de serviços voltados à qualidade e satisfação do cliente) e a ISO 14.000 (meio ambiente) e estava implantando a OSAS 18.001 (segurança e saúde ocupacional), já em 2017 a Primax atualizou as duas primeiras, para a última e

mais rigorosa versão (2015) e está investindo para fazer a migração da OHSAS 18.001, conquistada ainda em 2014, para o padrão ISO, estabelecido em maio de 2018, a chamada ISO 45.001.

Com todas as normas integradas, desde 2014, no SGI (Sistema de Gestão Integrada), a Primax colocou para si mesma a ambiciosa meta de “Zero Incidente”. “Não é acidente, é incidente mesmo”, diz Antônio Luiz Leite. “Esse desafio dá a medida do nosso compromisso e diferencial no mercado. Os nossos funcionários têm que chegar prontos no cliente, para atender todas as certificações e padrões estabelecidos em suas instalações”. Em seu entender, a empresa já atingiu um estágio de maturidade na implantação dessa cultura. “É um processo contínuo. Todo dia, antes do início do trabalho, há o chamado DDS, que é só para falar de segurança. E todos têm que se adequar ao padrão, com apoio e orientação de seus colegas mais próximos”.

Há muitos anos, a Primax cultiva a imagem de empresa cidadã. E seu trabalho social já é bastante conhecido no apoio a entidades assistenciais na capital paulista, como a Fraternidade Irmã Clara, o Centro Espírita Batuíra e, mais recentemente, o Centro Espírita Luz de Maria, em Laranjal Paulista, no interior de São Paulo, um projeto de creche-escola, com mais de 60 crianças atendidas, todos os dias.

A responsabilidade social da empresa, no entanto, ganhou novos contornos com a atualização das certificações. Na área ambiental, passaram a ser incluídas as expectativas das “partes interessadas”, as comunidades direta ou indiretamente afetadas pelo negócio da Primax. Isso significa, por exemplo, que em suas instalações ou nas obras em que atua, a empresa responde pelo impacto ambiental que vier a causar: da fumaça negra e rastro de óleo ao descarte não certificado de resíduos. “Quem me contrata, contrata toda a minha certificação”, lembra o diretor da Primax. “E eu tenho que responder por ela: eu não posso sujar, eu não posso contaminar, não posso causar acidente. Tudo o que está dentro da certificação é o que ele espera de mim”. O que inclui também, é claro, as obrigações trabalhistas

adicionais, que passaram a ser exigidas pelo e-Social implementado neste ano.

Os avanços da Primax em seu processo de gestão para atender aos requisitos rigorosos da indústria naturalmente acabaram por beneficiar outras áreas internas da empresa – como a de elevação de cargas e a de transporte pesado - a mais tradicional e de grande presença em rotas internacionais. A operação internacional é permissionada em sete países da América do Sul – o que significa dizer que a Primax está liberada para trabalhar dentro daqueles países e fazer o transporte para ou a partir do Brasil. Segundo Antônio Luiz Leite, houve uma queda da ordem de 50 a 60% com a Argentina nos últimos anos, mas as operações progressivamente estão sendo retomadas – e há uma estabilidade nos transportes mais pontuais com os demais países. O segmento de locação de equipamentos evidentemente sentiu os efeitos da retração no mercado interno nos últimos anos. Apesar da grande ociosidade na frota, o que é uma realidade em todo o segmento, o diretor da Primax disse que a empresa acredita em uma retomada e não parou de investir em melhorias contínuas na frota. Ele só lamenta as taxas incidentes sobre os equipamentos importados, que dificultam uma renovação maior.

De qualquer modo, diz ele, a empresa está atenta a inovações apresentadas no mercado. Em sua visão, nos próximos cinco anos, surgirá uma nova geração de equipamentos elétricos, inicialmente de pequeno e médio porte, para trabalhos em ambientes confinados. E a tendência é de que todos, inclusive os de grande porte, como guindastes, a exemplo de máquinas industriais, diminuam de tamanho e, ao mesmo tempo, ganhem maior capacidade e eficiência. Por outro lado, em seu entender, a expectativa do caminhão autônomo deve demorar um pouco mais para se concretizar, ao menos no Brasil, pelo reduzido número de estradas de qualidade e devidamente sinalizadas. Mas a tecnologia deve avançar bastante para reduzir a possibilidade do erro humano. Essas considerações também estão sendo levadas em conta na elaboração de um novo plano estratégico quinquenal da Primax – desta vez preparando a empresa para os 60 anos. ●



Creche-escola: um dos focos no apoio a entidades assistenciais



NOVOS CAMINHOS PARA O **BRASIL**

Nos últimos anos, passamos por todos os solavancos que um país, uma democracia moderna, pode passar. Primeiro, um crescimento desordenado, depois a queda do governo e finalmente uma recessão compulsória. Passamos por uma das maiores, senão a maior crise política na História do Brasil. Tivemos também uma parte dos juízes felizmente tendo a coragem de prender políticos de envergadura, e a apreensão, também recorde em termos históricos, de recursos que haviam sido desviados de grandes empresas brasileiras. Agora, temos pela frente eleições, inclusive para a Presidência da República, e a nossa expectativa é que saia vencedor alguém com respaldo e que tenha a cabeça no lugar. Uma pessoa de bem, com visão de longo prazo, disposição de trabalhar para o povo brasileiro, que contribua para a geração de empregos e esteja ao lado das pessoas que investem neste país.

E sobretudo que não afronte os fundamentos da economia e nem queira tirar dinheiro da produção – caso contrário, nós vamos perder muito tempo ainda – que é o que ocorreu nos últimos 13 anos. Nós temos que pensar: estamos em um país maravilhoso. Um país pronto para voar, com tudo para se fazer.

As bandeiras do setor de logística, do transporte, do qual nós fazemos parte, não irão mudar nos próximos anos. São de longa data. Basta comparar toda essa carga de impostos com a dos países mais competitivos do mundo. A cadeia logística não pode arcar com tanto imposto dessa forma: 37% diretos e 56% no total, indiretos, na logística em geral. O tempo todo nós vamos ter que estar lá brigando com o governo: de 2 a 5% que nós conseguimos de redução nos impostos, é muito dinheiro na outra ponta. É dinheiro que não tem mais de onde tirar.

Há, ainda, outras questões bem específicas de nosso setor. Uma delas é o preço dos combustíveis: o diesel é muito caro no Brasil.

Aliás, tudo o que vem do petróleo aqui no Brasil é muito caro. Antes mesmo da crise, com a demanda desorganizada, onde faltava mão de obra e, de um modo geral, tudo, todos tiraram proveito do transporte, com o aumento desordenado dos insumos.

Desde 2013-2014, nós vínhamos alertando o governo de que nós iríamos ter um problema muito sério na logística do país, que não caminhava mais para lugar nenhum. Que os motoristas autônomos não conseguiam mais fazer manutenção em seus caminhões, que eles iriam parar de pagar os financiamentos e depois iriam parar de comprar pneu.

Dizíamos também que a mortalidade nas estradas iria aumentar. Por conta de caminhões em péssimo estado de conservação e a própria situação das estradas. Temos 200 mil km de estradas e somente 10% pavimentadas. Sem falar de alguns gargalos já conhecidos, que fazem vítimas todos os anos. No agronegócio, grande motor da exportação, caminhões ficam atolados todos os anos em 200 ou 300 Km de estradas – e o governo não vai lá consertar a tal estrada. Quando falamos em safra, o custo de logística é de 30% do valor da mercadoria. É um custo muito alto. É preciso priorizar locais estratégicos e fazer concessões, porque o estado é incompetente para tocar estradas, tem que terceirizar as estradas mesmo, tem que dar para gente competente e que isso ganhe volume e fique barato.

Em São Paulo, temos um bom exemplo. Todo mundo pode reclamar de pagar um pedágio um pouco mais caro, mas, em contrapartida, o número de acidentes com mortes é muito menor. A qualidade de vida melhora: onde você demorava 2 ou 3 horas para ir, agora você vai em 40 minutos, uma hora. É uma providência a ser tomada com urgência. Eu acredito, em termos de estradas, que, se esse futuro governo for bem, talvez tenhamos um avanço de, no máximo, 20% em relação ao quadro atual. Mas, já é um começo.

(*) Antônio Luiz Leite, diretor da Primax Transportes Pesados, é vice-presidente do Setcesp (Sindicato das Empresas de Transportes de São Paulo e Região)