

REVISTAHD.COM.BR

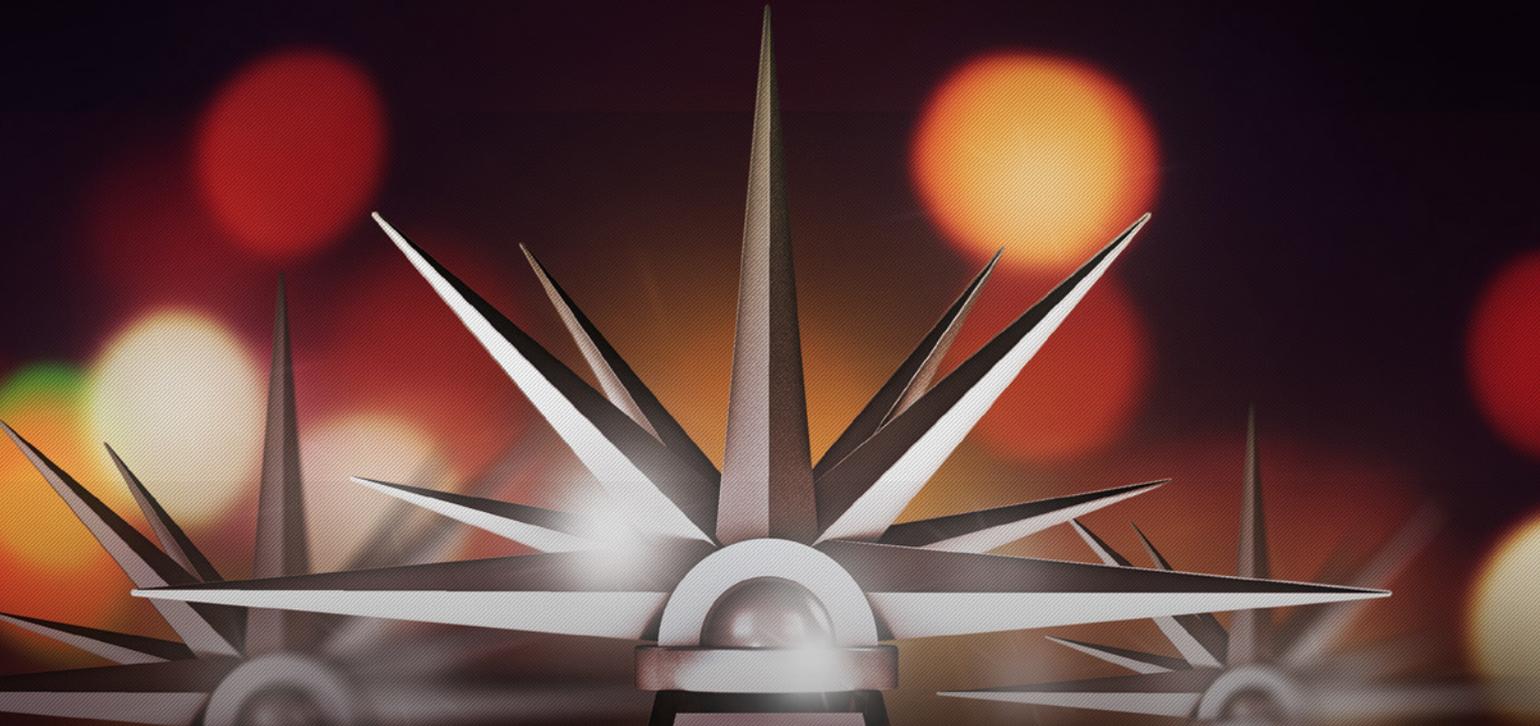
REVISTA

Nº 44 - ANO VI - R\$ 25,00

TRANSPORTES ESPECIAIS



UMA PUBLICAÇÃO editora **FACTO**



P R Ê M I O

HEAVY DUTY

2019



ENERGIA • MINERAÇÃO • FERROVIÁRIO • SEGURANÇA E TREINAMENTO

PRIMAX É HEAVY DUTY EM:
TRANSPORTE • CASE ENERGIA

INTEGRAÇÃO: DA GESTÃO ÀS SOLUÇÕES



Primax confirma competência com pacote abrangente de serviços: do transporte por 1.500 Km ao posicionamento final de carga com 246 t



Divulgação

Como poucas, a Primax Transportes Pesados conta com um sistema de gestão integrada que engloba as três certificações ISO [9001:2015, 14001:2015 e 18001:2007]. Isso significa que todas as suas atividades seguem padrões internacionais de qualidade, responsabilidade ambiental e de segurança e saúde. E são múltiplas as atividades que caracterizam e diferenciam a Primax no mercado. Tendo, desde 1963, o transporte pesado, nacional e internacional, como sua primeira vocação, a empresa agregou, com o decorrer dos anos, outras competências que permiti-

tem oferecer aos seus clientes serviços de engenharia industrial, remoções técnicas, transferência de unidades fabris, montagem industrial e içamento de cargas. Talvez nenhuma outra operação, como a que valeu em 2019 o Prêmio Heavy Duty'2019, seja tão exemplar da capacitação técnica atual da empresa. Trata-se do transporte de dois secadores – com 25 m de comprimento, 4,5 m de altura e peso de 123 t cada um – vencendo, em 20 dias, uma distância de 1.500 Km, entre Ourinhos (SP) e Sorriso (MT). O transporte em si já representa um desafio, mas o compromisso

Suporte técnico no recebimento da carga

da Primax com a FS Agrosolutions Indústria de Biocombustível foi praticamente “chave na mão”. Sim, porque também estavam incluídos não somente o carregamento e descarregamento dos secadores, como o seu posicionamento. O que significa dizer que a Primax deslocou para Sorriso (MT) – bem distante de sua sede em São Paulo e das filiais em Hortolândia (SP) e na Bahia – suas equipes de engenharia, remoção e içamento de cargas. Junto, é claro, com todos os equipamentos necessários. Saindo de Ourinhos (SP), o comboio foi formado por quatro ca-

valos mecânicos (dois Volvo FH 540-6x4 e dois Scania 440-6x4), duas pranchas de 4 eixos Randon, duas carretas de três eixos Facchini e duas linhas de eixo Goldhofer. Tendo como veículos de apoio duas escoltas e um caminhão GM Onix. Além de um equipamento típico de remoção industrial, o pórtico hidráulico J&R, de 450 t. A mobilização de equipamentos, no entanto, será ampliada no destino, como se verá mais adiante. Antes, porém, era preciso superar desafios típicos do transporte rodoviário no Brasil. Primeiro de tudo, realizar toda operação de acordo com a nova legislação do DNIT e atender aos diferentes critérios estabelecidos pelas con-

cessionárias. Depois, as particularidades inerentes aos transportes especiais. A movimentação de uma carga com tal peso e dimensões envolveu todo um planejamento prévio, considerando desvios de rota (evitando pontes e viadutos subdimensionados para a carga) e trechos em obras. Considerado isso tudo, definiu-se a composição básica de transporte: duas linhas de eixo, com 16 eixos cada. Na chegada ao local, como previsto, o piso não era pavimentado. Além disso, as bases de instalação eram muito próximas. Um estudo técnico indicou a necessidade de nivelamento e compactação do piso. E também

o melhor equipamento para a operação. Ficou claro para a Primax que a melhor solução seria a utilização de pórtico com capacidade de 450 toneladas. Ele então foi sincronizado para trabalho com altura de 9.400 mm. A solução técnica envolveu também um guindaste sobre pneus Tadano ATF 90, dois pórticos Powerlink (120 t), duas vigas de 15 m, quatro caminhos de rolamento de 6 m, duas cintas de 10 m com capacidade de 100 t cada e quatro manilhas de 3 polegadas (75 t). Desse modo, a Primax, envolvendo suas diferentes áreas de expertise, atendeu ao prazo estabelecido pelo cliente nessa fase da operação: 2 dias. ●

FAMÍLIA THP / SL IMBATÍVEL “COMBINABILIDADE”

O VEÍCULO EM UM RELANCE

- » Momento de flexão alto e carga por eixo de até 45 t, dependendo dos requerimentos legais e operacionais
- » Eixos pendulares com comprovada tecnologia de anel com rolamento de esferas
- » Total compatibilidade com todos os componentes da família SL
- » O modelo certo da família para cada operação
- » Módulo heavy-duty mais vendido em todo o mundo

Goldhofer



30 YEARS **BREK BULK**
AMERICAS
Convention Center Houston
Booth J27

MADE FOR YOUR MISSION

HANSA MEYER É HEAVY DUTY EM: TRANSPORTE • CASE MINERAÇÃO

PASSAGEM PELAS RUAS DE CAETÉ

Operação brasileira da Hansa Meyer viabiliza transporte de filtro por 850 Km, incluindo área urbana de cidade colonial



Divulgação

Uma operação da Hansa Meyer de logística integrada de transporte excedente, em um percurso de 850 Km, realizada no Brasil, que envolveu nos 32 dias de trajeto, uma equipe de mais de 50 profissionais brasileiros, é uma das vencedoras do prêmio Heavy Duty'2019. Trata-se do transporte de um filtro para tratamento de rejeitos de mineração, do Porto de Santos (margem esquerda-Guarujá) até a Mina Cuiabá, em Sabará (MG), da contratante, a mineradora Anglo-Gold Ashanti.

A solução proposta, que se verá adiante, resultou em uma redução de custos da ordem de 18% para o cliente – e uma redução de 20 dias no prazo inicialmente previsto. Antes de mais nada, as especificações da carga: um filtro com 9,80 x 5,80 x 5,45 m, de 48 t, um lift frame (7,50 x 5,00 x 2,50) de 3,5 t e containers de acessórios.

O primeiro passo logicamente foi um estudo de viabilidade de todo o trajeto. A engenharia de transporte e logística da Hansa Meyer saiu a campo com carros de apoio e utilizou até mesmo

O caminho sempre desafiador no transporte para uma mineração

um drone para garantir a precisão das apurações e medições, antes de apresentar o orçamento para o cliente. O objetivo também era o de realizar um trabalho sem surpresas e que atendesse as principais obrigações estabelecidas pelo Grupo Hansa Meyer para suas filiais: Segurança do Trabalho, Preservação do Meio Ambiente e Compliance. Ao longo do trajeto, a equipe local da Hansa Meyer interagiu com prefeituras, concessionários de serviços, e departamentos de polícia, em nível estadual e fe-



deral. Feito isso, surgiu o grande desafio do projeto: a passagem pela cidade histórica de Caeté, no Estado de Minas Gerais. Ali, a interlocução envolveu também líderes comunitários, o delegado, o prefeito e o pároco da cidade. Nesse ponto, foram necessárias diversas adequações e intervenções para viabilizar a passagem do conjunto transportador carregado, com o menor impacto ao município e a comunidade. A solução proposta e aceita de comum acordo foi a utilização, na passagem pelo município, de uma linha de eixo autopropelida (SMTP), de seis eixos. Para isso, foi realizada uma adequação na área de entra-

da do município. Onde, através de pórtilo móvel autopropelido, foi feito o transbordo, da linha de eixo rodoviária para a linha de eixo autopropelida.

A passagem foi feita sem a necessidade de retirada de árvores ou postes – e sem nenhum dano a residências ou praças. Foi necessário somente o alteamento momentâneo de alguns cabos da rede elétrica no momento da passagem do comboio.

Também foi necessário se proceder a algumas melhorias em uma estrada de acesso ao município. Ela foi compactada e teve aumentada uma faixa de rolamento. Isso possibilitou que fosse re-

alizado novamente o transbordo da carga através do pórtilo. Desta vez, da linha autopropelida SMTP para a linha de eixos rodoviária.

Outra providência necessária foi o alteamento de uma plataforma de proteção do teleférico da Mina Cuiabá. Nesse caso para a passagem do conjunto transportador carregado até a mina. Ali, também foram realizadas obras de melhoria para o acesso até o local da descarga.

Nessa operação, foram utilizados cinco cavalos mecânicos, um caminhão push e quatro caminhões trucados [1 Volvo 8x4 F-540 + 02 Scania G 340 + 01 Volvo F-520 + 04 Ford Cargo 2429]. A carga foi acomodada em uma prancha Lençóis, de 6 eixos, três carretas Randon, de três eixos, e 8 linhas de eixo Bisselli. A linha de eixo SMTP autopropelida, na passagem crítica pelo município de Caetés, foi a linha Goldhofer de 06 eixos (240 t). Também foram mobilizados, como equipamentos de apoio, um pórtilo Lift System (500 t), um guindaste articulado sobre caminhão 6x2, modelo 45.000, e um guindaste telescópico modelo TM 140 Luna (40 t). ●

Transbordo de carga entre linha de eixos rodoviária e a autopropelida

QUEM É A HANSA MEYER

A Hansa Meyer, em três décadas de atividades, evoluiu da condição de operador logístico global de bens de capital, para um provedor de soluções locais de transporte integrado. O Grupo, de origem alemã, se internacionalizou e estabeleceu 23 filiais estratégicas ao redor do mundo – dentre as quais, as de Belo Horizonte (MG), Curitiba (PR) e São Paulo (SP). Nas filiais, com equipes locais, desenvolve projetos de transportes, com frota própria ou de terceiros, dentro de padrões internacionais de certificação. A Hansa Meyer Global conta, desde 1996, com ISO 9001 em gerenciamento e, desde 1999, com ISO 14001 em gestão ambiental. É operador econômico autorizado OEA (referência em procedimentos aduaneiros) desde 2008 e agente acreditado IATA (associação internacional de transportes aéreos). No Brasil, atua em todo território nacional e internacional.

TRANSPES É HEAVY DUTY EM: TRANSPORTE • CASE FERROVIÁRIO

UM TREM PARA O PRESIDENTE

Transpes carrega em tempo recorde, por 955 Km, locomotiva símbolo da assinatura do contrato de concessão da ferrovia Norte-Sul



Divulgação

No final de julho, um acontecimento nada corriqueiro pode ter um impacto extraordinário na logística de transportes do Brasil e certamente irá desencadear diversos projetos de infraestrutura. Depois de um processo que se arrastou por anos, a Rumo, maior operadora ferroviária do país, assumiu a concessão dos tramos central e sul da Ferrovia Norte-Sul - 1.537 quilômetros, ligando Porto Nacional (TO) a Estrela D'Oeste (SP).

Incluindo a Malha Paulista, também sob concessão da Rumo, e

a Estrada de Ferro Carajás, administrada pela Vale, criará um corredor comercial na América do Sul. Do Porto de Santos, em São Paulo, ao Porto de Itaquí, no Maranhão – e futuras conexões, também ferroviárias, com estados no Nordeste, Centro-Oeste e Sul do país. Enfim, uma espinha dorsal – e pode-se prever quantos investimentos estarão (e já estão) sendo viabilizados no meio do caminho. Para ficar só no novo trecho da Rumo, a operadora já reservou R\$ 7 bilhões. O contrato de concessão foi assi-

Locomotiva foi transportada das oficinas da Rumo, em Rio Claro (SP)

nado na manhã do dia 31 de julho, no Porto Seco Centro-Oeste, em Anápolis (GO), com a presença do presidente Jair Bolsonaro, e o ministro da infraestrutura, Tarcísio de Freitas. Bolsonaro, é claro, não deixou de subir na cabine e se deixar fotografar na janela da locomotiva GE C30-7 nº 9316. Todo o grupo de autoridades presentes também ganhou um generoso clique na frente da máquina. Até aí, normal. O que ninguém se perguntou é como essa máquina chegou até lá. Pelos trilhos? Não. Ela foi despachada por rodovia. E essa



operação é outro case vencedor do Prêmio Heavy Duty'2019.

Transportar locomotivas e composições ferroviárias tornou-se uma das especialidades da Transpes – Transportes Pesados Minas, empresa sediada em Betim (MG) e atuação em todo o território nacional e no Mercosul. A empresa, devidamente certificada nas normas ISO 9001:2015, OHSAS 18001:2007 e SASSMAQ, e várias premiações setoriais, é privilegiada nesse sentido pela atuação junto ao setor mineral e por estar próxima de duas fábricas de locomotivas, em seu estado de origem: a GE, em Con-

tagem, e a Caterpillar, em Sete Lagoas. Mas não foi de nenhuma delas que trouxe a locomotiva.

A “barrigudinha”, como é carinhosamente chamada pelos ferroviários da Rumo Logística, foi embarcada nas oficinas da operadora, em Rio Claro (SP). A GE C30-7, de 3000 HP, já é bastante rodada e sofreu um upgrade, onde seu motor foi modificado, para gerar 600 HPs adicionais. A locomotiva em si pesa 129,6 t, com dimensões (CxLxA, em mm) de 20489 x 3130 x 4620. Mas é preciso considerar também os seus dois “trucks”, que também foram transportados. Cada um pesa

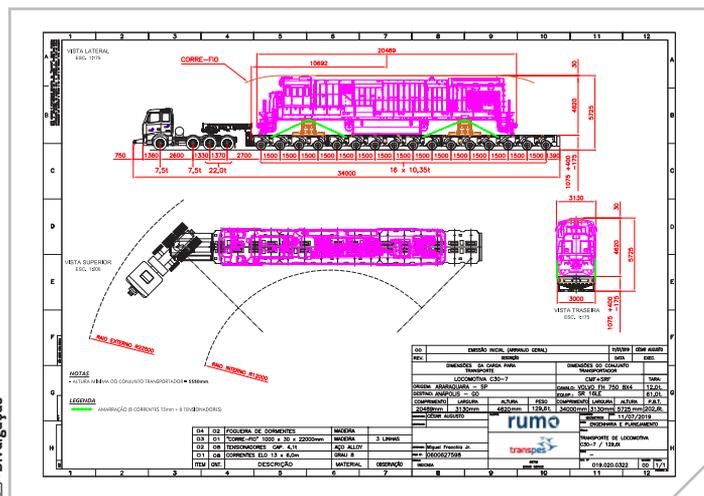
27,2 t e têm dimensões (CxLxA, em mm) de 5150 x 3130 x 1200.

A distância percorrida chegou a 955 Km e o transporte teve como principal desafio justamente o cronograma. Por se tratar de uma solicitação emergencial, toda essa carga, por si só desafiadora, teve que ser transportada em tempo recorde de cinco dias (de 24/Julho/2019 a 28/07/2019). A tempo, portanto, de ser descarregada, montada e posicionada para assinatura do contrato de concessão – e servir como pano de fundo para a foto das autoridades.

O conjunto transportador incluiu um cavalo mecânico Volvo 750 8x4, um outro cavalo mecânico da marca FH 540 (apoio) e 16 linhas de eixos Goldhofer. O içamento, com o devido Plano de Rigging, também esteve a cargo da equipe da Transpes com uso de um pórtico com capacidade para 400 t.

Quando se fala em tempo recorde em um transporte especial, deve-se levar em conta que, poucas vezes, a tecnologia é o principal limitador. Geralmente é a infraestrutura e, certamente, as autorizações envolvidas. Não se sabe se a Transpes usou, em algum momento, junto a concessionárias e autarquias públicas, palavras chaves como “presidente”, “Bolsonaro” ou “Tarcísio de Freitas”. O fato é que solucionou todas as licenças. E conseguiu viabilizar as melhores rotas, inclusive fazendo o trânsito em contramão, para desvio de viadutos, passarelas e raios de curvatura. ●

Pórtico de 400 t: equipamento chave da operação



MEGATRANZ É HEAVY DUTY EM: SEGURANÇA E TREINAMENTO

EXPERIÊNCIA E QUALIFICAÇÃO AO VOLANTE

Preocupação da Megatranz com expertise da equipe começa na contratação e se mantém na rotina diária



A Megatranz Transportes, com centro operacional em Guarulhos (SP) e atuação em todo o país, é realmente uma transportadora de cargas-projeto. Com uma frota diferenciada de equipamentos e o respaldo de uma equipe de engenharia, o portfólio da empresa está concentrado em grandes

operações. Geralmente com estudos técnicos realizados com meses de antecedência e que levam, em muitos casos, ao desenvolvimento de ferramentas e acessórios especiais.

Não somente para o transporte em si, mas também para garantir agilidade no embarque, desem-

Operações respaldadas por projetos de engenharia

barque e transbordo da carga – invariavelmente de grande peso e dimensões. O recurso à multimodalidade também é frequente, bem como trabalhos complementares de engenharia civil e rodoviária para superação dos crônicos problemas da infraestrutura de transportes no país.

Divulgação



É natural, portanto, que a Megatrax Transportes, devidamente certificada com a ISO 9001 (Signed 140668-2013-AQ-BRA-RvA), mantenha-se alerta e atualizada também no que diz respeito à qualificação de seu quadro de pessoal e à mitigação dos riscos envolvidos em suas atividades. Foram ações e iniciativas nesses dois quesitos, no período considerado – de 01/09/2018 a 01/09/2019 – que valeram para a empresa a conquista do Prêmio Heavy Duty'2019, na categoria Treinamento e Segurança. A Megatrax Transportes conta com um quadro de 13 motoristas – dois quais, dois contratados no período considerado – com tempo de experiência médio de 15 anos. Todos, funcionários da própria empresa, em regime de CLT, com curso específico de transporte de carga indivisível e que já apresentavam, no momento da

contratação, oito anos de experiência em movimentação de cargas superpesadas. Para garantir a atualização profissional desse time, e a reciclagem anual obrigatória, a empresa investiu, nesses 12 meses, R\$ 120.000,00 em programas de treinamento, realizados em estrutura própria e de terceiros. A temática dos cursos incluiu: direção defensiva, segurança na movimentação horizontal e vertical de cargas superpesadas, trabalho em altura, primeiros socorros, CIPA e NR's aplicadas ao segmento. No total, contabilizou-se 150 Horas-Aula/Motorista/Ano. No que toca especificamente à segurança, a Megatrax Transportes destinou outros R\$ 20.000,00. Dessa feita, não somente para treinamentos, mas também para desenvolvimento de novos EPIs e confecção de linha de vida para veículos ope-

racionais. A manutenção da frota, como já dito, diferenciada, e totalmente rastreada pelo Sistema Ituran, é feita com a regularidade estabelecida nos programas de manutenção preventiva dos fornecedores. No caso das linhas de eixo das marcas SCHEUERLE InterCombi S0 e InterCombi S0 Power Booster – um dos diferenciais da frota, ao lado da viga modular articulada SCHEUERLE STB-1000 com capacidade carga de 1.000t – também é feita uma verificação a cada 25.000 km. Do mesmo modo, os caminhões, com CMT de 500 t (cavalos mecânicos MB Actros 4160 8x8 598 CV e Kenworth C500 6x6, 600CV), passam por revisão completa a cada 12 meses. A empresa está amplamente amparada por apólices de seguros: RCTRC / RR / RCF-V-DM-C / RC Operações / Seguro de Vida / Seguro Saúde. ●

Frota diferenciada e qualificação permanente de pessoal