

REVISTA

Nº 51 - ANO VII - R\$ 25,00

TRANSPORTES **ESPECIAIS**

**CRANE
BRASIL**



Frota **NOVOS NEGÓCIOS**

Performance superior de linhas de eixo Goldhofer levou Guindastec a investir em área de transportes para prestação de serviços

NOMES & NOTAS



SETCESP desenvolve "Torre de Controle" para combater o roubo de cargas e caminhões

Volvo atua em várias frentes rumo à eletrificação; em 2021, começa a fornecer linha de pesados



TORRE DE CONTROLE CONTRA O CRIME

No início de 2021, será lançado oficialmente o serviço “Torre de Controle – Vigília SETCESP”, um projeto que vem sendo desenvolvido, há pelo menos dois anos, pela diretoria de Gerenciamento de Risco do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região. “A plataforma está pronta e já estamos recebendo as primeiras adesões”, diz André Rossetti, diretor da especialidade no SETCESP. Ele explica que várias alternativas para rastreamento de sinistros foram testadas (como o uso de blockchain, por exemplo), mas optou-se por uma solução mais simples e de menor custo, com base no compartilhamento de informações entre as empresas. Essa interação ocorrerá em dois momentos: na fase de contratação dos motoristas, e no caso de ocorrência de roubo ou furto de caminhões. No primeiro caso, os usuários atribuirão notas aos motoristas, um procedimento já adotado em empresas como a UBER. No segundo, através de um app, um aplicativo para celular, onde motoristas em trânsito por todo o país poderão contribuir para a localização de veículos roubados. “É simples. Vamos sistematizar essas informações que hoje correm em grupos de whatsapp”, explica Rossetti. “Com um simples comando ‘Eu vi’, como ele estará georeferenciado, iniciaremos o rastreamento do caminhão procurado”.



VOLVO AVANÇA EM DIREÇÃO A UMA NOVA ERA

A Volvo Caminhões se move em várias frentes para entrar fortalecida na era de eletrificação veicular. No início de 2021, começará a produzir o Volvo VNR Electric em sua fábrica na Virgínia (EUA) e oferecerá uma linha completa de caminhões elétricos pesados na Europa. O objetivo é caminhar para estar livre de combustíveis fósseis até 2040. Essa determinação não exclui, inclusive, parcerias com a concorrência. Maior prova disso é a parceria assinada em novembro com o Grupo Daimler, para aquisição de 50% da Daimler Truck Fuel Cell (fornecedora de células de combustível). A joint venture irá desenvolver um sistema com vários níveis de potência, incluindo um sistema duplo com potência contínua de 300 kW para caminhões pesados de longa distância. Enquanto pensa no futuro, a Volvo não descuidou do dia a dia. Também em novembro, a Volvo atingiu a marca de 100 concessionárias de caminhões e ônibus em todo território brasileiro. São três novas unidades, nas cidades de Barro Alto (Goiás), Balsas (Maranhão) e Três Lagoas (Mato Grosso do Sul).



ENERPAC REVELA SEU CARRINHO ELÉTRICO

A Enerpac desenvolveu um carrinho elétrico para manuseio e movimentação horizontal de estruturas pesadas, ao longo de um sistema de esteira guiada fixa. Trata-se de uma alternativa, operacionalmente mais eficiente, aos métodos tradicionais de arraste. Com capacidade de 500kN (50 toneladas) e 1000kN (100 toneladas) por carrinho, os movimentos de carga são mais estáveis devido ao movimento contínuo e capacidade de controlar com precisão a velocidade de deslocamento. Um sistema típico da série ETR inclui 4 carrinhos, 2 pistas e 1 controlador. Ele opera a velocidades de até 50 m/ hora, quando carregado. O controle de rádio sem fio é padrão. O ETR Enerpac é facilmente expansível e fácil de transportar e configurar, enquanto a elevação hidráulica e o suporte para estruturas mais complexas são opcionais.

TESTES DE CAMPO PARA CAMINHÕES AUTÔNOMOS

A Goodyear iniciou um relacionamento estratégico com a TuSimple, uma empresa de tecnologia para caminhões autônomos. A Goodyear fornecerá pneus, soluções de gerenciamento e serviços de reparo para aumentar a segurança e a operação de caminhões autônomos. Além disso, Goodyear e TuSimple conduzirão estudos de desgaste específicos para entender como caminhões e pneus autônomos podem ajudar a prever melhor a manutenção, entender a longevidade dos pneus e reduzir o impacto do carbono nas frotas. Os dados coletados do estudo também fornecerão percepções sobre a diferença entre um motorista autônomo e um humano no que diz respeito aos pneus. A TuSimple lançou o AFN, um serviço de fretamento, em julho, com o objetivo de fornecer transporte de carga confiável de baixo custo nos 48 estados dos Estados Unidos por meio do uso de caminhões autônomos Nível 4.



ROTA DESAFIADORA NAS MONTANHAS DE HATTA

A Al Faris, locadora e transportadora com atuação no Oriente Médio, teve pela frente mais uma operação desafiadora neste ano de 2020. A empresa foi contratada para levar um rebocador e estruturas flutuantes (pontões) para a barragem da hidrelétrica de Hatta (250 MW), que está sendo construída nos Emirados Árabes Unidos. Mais que o peso e mesmo as dimensões da carga, a equipe técnica teve que superar um percurso literalmente tortuoso. A rota de transporte de 140 Km caracteriza-se por passagens estreitas, bem como beirais e linhas de energia relativamente baixas. Seguindo um planejamento cuidadoso, a Al Faris optou por uma combinação pesada de drop-deck Goldhofer para a primeira etapa do trajeto, do porto, seguindo pela área urbana – o que facilitou o trabalho por passagens estreitas e rotatórias. Para gradientes de até 23 graus nas montanhas de Hatta, no entanto, foram usados módulos rebocados THP e PST autopropelidos.



MAMMOET CONCLUI LOAD-OUT DE 34 MIL T

A operação de load-out do primeiro casco semissubmersível para o projeto de campo de gás Ling Shui 17-2 foi concluído com sucesso pela Mammoet no sul da China. Foi a primeira operação desse porte (estrutura de casco com peso de 34.000 t), utilizando-se sapata hidráulica transversal, a ser concluída no país. O sistema de deslizamento consistia em 48 sapatas de 800 t e 24 de 650 t. Todo o equipamento foi projetado pela Mammoet. O carregamento deslizante levou 24 horas para ser concluído. O trabalho agora continua no desenvolvimento do Lingshui 17-2 da China, que será o primeiro projeto de campo de gás em águas profundas do país, e deve produzir aproximadamente 3 bilhões de metros cúbicos de gás anualmente.

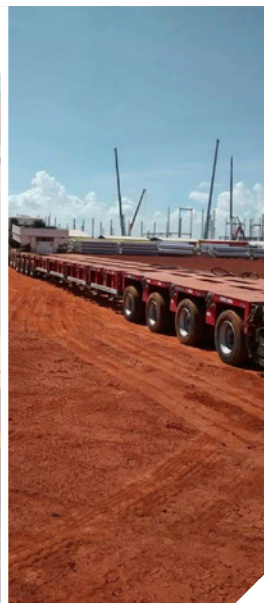
FAMÍLIA THP / SL IMBATÍVEL “COMBINABILIDADE”

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

MADE FOR YOUR MISSION



Concepção modular da linha THP/SL garante flexibilidade operacional em diferentes situações de transporte

SUORTE À OPERAÇÃO VIROU NEGÓCIO

Performance superior de linhas de eixo Goldhofer levou Guindastec a investir em área de transportes para prestação de serviços a terceiros

A Guindastec-Guindastes e Serviços Técnicos, com 40 anos de atividades, sediada em Carapicuíba (SP) e atuação nacional, é mais conhecida pelas operações de elevação de cargas. A partir de 2012, no entanto, a empresa passou a investir também em equipamentos de transporte de primeira linha, inicialmente para dar suporte às suas próprias operações. A performance revelada pelas linhas de eixo Goldhofer na mobilização e, principalmente, no transporte de vigas

pré-moldadas estimulou a locadora de guindastes a desenvolver uma área própria de transportes especiais para prestação de serviços a terceiros. Um marco recente nas operações da Guindastec, com uso intenso de linhas de eixo no próprio canteiro de obras, justificou plenamente essa decisão. Há três anos, na obra do Rodoanel Norte, todo o potencial dos equipamentos da fabricante alemã foi colocado à prova, na movimentação de vigas de 40 m e 140 t, e superou as

expectativas. Foram utilizados conjuntos compostos de pescoço hidráulico, plataforma intermediária de 3 m, módulos THP/SL 2 de 2 eixos e THP/SL 4 de 4 eixos e duas mesas de giro flutuantes para 100 t cada, totalizando 6 [2+4] em cada conjunto. Hoje, a frota de transportes especiais da Guindastec já conta com 24 eixos, em módulos de 2 e 4 eixos, todos Goldhofer, da família modular pesada tipo THP/SL. “Optamos pela Goldhofer pela robustez, qualidade e capacidade téc-



nica superior por eixo. Com essa linha modular, podemos pensar em fazer qualquer tipo de transporte pesado especial. É só acrescentar módulos e os acessórios adequados para cada situação de transporte”, explica Nilson Balmaceda Rocha, diretor da empresa. Várias operações de transporte, além de vigas pré-moldadas, já foram realizadas, segundo Nilson Rocha. Dentre as quais, a movimentação de prensa de 88 t, transformadores de até 95 t, digestor de 105 t, módulos de pipe rack com 35 m e 120 t, e turbina de 170 t. “Com nossos 24 eixos em módulos de 2 e 4 eixos e plataformas intermediá-

Guindastec já conta com 24 eixos, todos Goldhofer, da família modular pesada

rias, é possível fazer quase todo tipo de combinação”, diz ele. A única limitação, na verdade, são as restrições técnicas e legais das rodovias. Por isso, embora a capacidade técnica da carreta Goldhofer seja de 45 t por eixo, a Guindastec considera a movimentação de até 250 t como a capacitação técnica atual de sua frota de transportes. Um patamar bastante significativo. “Como os conjuntos da Goldhofer são modulares e com as 4 plataformas intermediárias de 3 m que temos em nossa frota, praticamente podemos puxar cargas de todas as dimensões de largura e comprimento”. O fato da Goldhofer não ter um escritório ou representante no Brasil não tem sido um problema para a Guindastec. “Eles têm um pós-venda muito bom, com pessoas que falam português, e são muito ágeis na solução de problemas, seja diretamente da matriz na Alema-

nha ou de sua filial nos EUA”, diz Nilson Rocha. “Durante a garantia, tivemos problema com uma bomba e, com um telefonema, recebemos outra bomba nova em 36 horas sem nenhuma burocracia”. Um técnico da fábrica também realizou treinamento de uma semana, para motoristas e auxiliares, no pátio da empresa em Carapicuíba [SP]. Complementarmente, além dos equipamentos de transporte, a Guindastec investiu, para tracionamento, em cavalos mecânicos novos Volvo FH 540 8x4 com CMT de 200 t. E, dada a experiência positiva que vem tendo com a Goldhofer, Nilson Rocha não descarta, como o próximo passo da nova área de negócios Transporte da Guindastec, o investimento futuro em carretas autopropelidas da marca, aliás plenamente compatíveis com os módulos atuais. ●



Robustez, qualidade e capacidade técnica superior por eixo **definiram a escolha**

