

HEAVYDUTY[®]

M A G A Z I N E

Nº 15 - ANO III - R\$ 25,00

TRANSPORTES ESPECIAIS[®]



UMA PUBLICAÇÃO



Caminhões

Mercedes-Benz entra forte no segmento **extrapesado**

Operação
**Longas esperas nas rodovias
comprometem produtividade**



Gente
**Sem o glamour do passado,
faltam motoristas qualificados**



As melhores empresas de transporte de **cargas extrapesadas**

Divulgação

VEJA NESTA EDIÇÃO

Premiação Os grandes vencedores em 2014



Nomes & Notas 35

Semirreboques: manobras pelo celular

Operação 42

Entraves à produtividade no transporte

Implementos 48

Frota renovada para atender setor eólico

Gente 51

Porque faltam motoristas qualificados

Caminhões 44

Actros 4160 SLT, FH16 750 e R620: o fim dos dinossauros?

Divulgação



HEAVY DUTY MAGAZINE Transportes Especiais é uma publicação da Facto Editorial especializada em cargas pesadas e extrapesadas.

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

Redação Têbis Oliveira (Editora), Fernanda Mendes (assistente), Ricardo Gonçalves e Haroldo Aguiar

Direção de Arte Ari Maia

Publicidade Luís Carlos Garcia (Magal) · magal@hdmagazine.com.br e

Odair Sudário (gerentes de contas) · odair@hdmagazine.com.br

Tels.: [11] 5589.0340/5589.0283

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



SANGUE NOVO

Douglas Bizotto Gonçalves assumiu a gerência de vendas e marketing da Honeywell Transportation Systems. Com 30 anos de idade, Gonçalves terá como desafios ampliar o relacionamento com empresas fabricantes de motores e desenvolver o aftermarket.



CARGA HISTÓRICA

A ALE e a Aertssen trabalharam em conjunto no transporte da maior carga da história do Porto da Antuérpia, segunda maior cidade belga. Uma peça de 1050 t, comprimento de 24 m, largura de 11 m e altura de 23 m. A operação foi realizada na noite do dia 2 de dezembro.



MANOBRA NO CELULAR

A tecnologia de controle remoto iTAP (Intelligent Trailer Access Point), desenvolvida pela empresa alemã Knorr-Bremse, já está sendo incorporada à linha de semirreboques MPA, da Goldhofer, e deverá ser disponibilizada comercialmente a partir do próximo ano. É um aplicativo que permite uma comunicação sem fio entre o smartphone do motorista e os sistemas instalados no implemento.

SINAIS DE VIDA

Equipamentos superpesados, importados em 2011 pela Petrobras, enfim começaram a seguir para o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ). A Transdata responde pelo transporte, com a parte marítima a cargo da Manobrasso.



SISTEMAS PARA CARGAS PESADAS DA GOLDHOFER

SOLUÇÃO PARA TAREFAS DE TRANSPORTE EXTREMAS

Os nossos sistemas modulares para cargas pesadas podem ser adaptados individualmente aos seus requisitos. Por isso, solução na Goldhofer não significa apenas produtos extremamente resistentes da mais elevada qualidade padrão, mas também a elaboração de soluções de logística e de transporte inteligentes e de elevada funcionalidade, assim como uma vasta engenharia relacionada com o projecto e After Sales Programm. A Goldhofer está presente quando é necessário.

Para as melhores soluções, investimos durante gerações no desenvolvimento de novas tecnologias e no aperfeiçoamento da nossa assistência ao cliente. Uma questão é clara: A rentabilidade é uma questão de estabilidade de valores, de longevidade e de segurança. E é isso que defendemos.

Invista no seu futuro. Goldhofer – A original.

WWW.GOLDHOFER.DE

AS MELHORES DO TRANSPORTE ESPECIAL

Prêmio Heavy Duty'2014 é entregue às transportadoras que reuniram os melhores indicadores de desempenho no ano



© Gildo Mendes

O prêmio Heavy Duty'2014 foi entregue no último dia 23 de outubro, em cerimônia conjunta com o prêmio Top Crane'2014 (veja matéria na revista Crane Brasil desta edição). Em sua segunda edição, o evento foi realizado no buffet Lo Spazio, em São Paulo (SP), reunindo

do empresários, profissionais, fabricantes de equipamentos, prestadores de serviços e entidades vinculadas aos segmentos de elevação, movimentação e transporte de cargas extrapesadas. Assim como o Top Crane, em relação ao setor de içamento de cargas, o

**Única
premiação
no Brasil**
específica
para
transporte
pesado e
extrapesado

Heavy Duty é o único prêmio no Brasil voltado às empresas que atuam no transporte de cargas excedentes e indivisíveis. Neste ano, as transportadoras puderam concorrer em cinco categorias – Frota, Estrutura Operacional, Segurança e Treinamento, Integração e Case'2014. A



“OS PRÊMIOS HEAVY DUTY E TOP CRANE POSSUEM UM PRESTÍGIO MUITO GRANDE NO SETOR”

categoria Frota foi subdividida em Frota Standard (até 100 equipamentos), Frota Full (de 100 a 200 equipamentos) e Frota Advanced (mais de 200 equipamentos). Para cada uma são considerados dados quantitativos e qualitativos, compondo indicadores de desempenho econômico e operacional durante o ano-base (no caso, 2013). As empresas vencedoras são as que alcançam os melhores indicadores. A Primax Transportes Pesados, de São Paulo (SP), e a Transpes Transportes Pesados Minas, de Betim (MG), foram as únicas empresas que venceram duas categorias: Frota Standard e Segurança e Treinamento, no caso da Primax, e Frota Advanced e Estrutura Operacional, no da Transpes. As demais ganhadoras foram a Locar Guindastes e

Transportes Intermodais, na categoria Frota Full, a Transremoção Transportes Pesados, Remoções Técnicas e Armazenagem, na categoria Integração, e a Megatranz Transportes, na categoria Case'2014, todas de São Paulo (SP). A Locar também foi conquistou o Top Crane'2014 na categoria Estrutura Operacional. Os dois prêmios tiveram a XCMG como patrocinadora **Platinum** e a Hyva, Liebherr, Manitowoc, Tadano/TDB, Terex e PALFINGER como patrocinadoras **Gold**. Sua realização também contou com o apoio institucional de entidades representativas dos dois setores como as recém criadas Alatrans (Associação Latino Americana de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas) e Associpesa (Associação Brasileira das Empresas de Movimentação

➤
Deivid Garcia
(XCMG) e
Marcello Mari
(Locar)



➤
Rodrigo Borges
(Terex) e
Mario Lincoln
(Transpés)



➤
Leandro Schunke
(PALFINGER) e
Henrique Zupardo
(Megatranz)



➤
Marcio Silva
(TDB) **Fernando Almeida** e **João Henrique Leite**
(Primax)



➤
Rodrigo Werlang
(Hyva) com **Julio Apolinário** e **Rita Cassia da Silva**
(Primax)



➤
Deivid Garcia
(XCMG) com **Alex Custódio**, **Caio Julio Cezar**, **Dinival Rodrigues**, e **Silvano Bernard**, da Transremoção



➤
Rodrigo Bossa
(Liebherr) e **Mario Lincoln**
(Transpés)



“A PREMIAÇÃO RECONHECE NOSSOS ESFORÇOS DE ATENDER ÀS NECESSIDADES DO MERCADO”



e Transporte de Cargas Superpesadas] e o Sindipesa (Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais). Na edição de 2015, deve receber, ainda, o apoio do Setcesp (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de São Paulo e Região), segundo o presidente do órgão, Manoel Sousa Lima Júnior, presente no evento.

RECONHECIMENTO

Para as transportadoras entrevistadas, a premiação comprova o

▲ Prêmio HD foi entregue a **cinco empresas**, vencedoras em **sete categorias**

Antônio Luiz Leite, diretor da Primax: Frota Standard e Segurança e Treinamento ▼

acerto das estratégias adotadas pelas empresas, no que se refere aos investimentos em frota, planejamento estratégico, análise de mercado e capacitação técnica. “Resolvemos participar do Heavy Duty’2014 porque tínhamos um projeto logístico com grandes chances de ganhar o prêmio e tornar a empresa uma referência de qualificação em serviços”, explica Silvano Bernard, gerente comercial da Transremoção.

Fundada há quase 50 anos, a Transremoção concorreu ao Heavy Duty com uma operação que combinou equipamentos de elevação e transporte de cargas atravessando cerca de 3 mil km, do Porto de Santos (SP) até os estados do Maranhão (MA), Minas Gerais (MG) e Paraná (PR), para entregar componentes de plantas de beneficiamento, papel e celulose e mineração. Em 2014, ano que avalia como recessivo, Bernard lembra que a empresa buscou prospectar nichos de mercado com demanda ascendente, como o

de geração de energia eólica. Para atender a esse setor, a Transremoção adquiriu carretas Faymonville de 50 m para o transporte de pás. Para o empresário Henrique Zupardo, presidente da Megatranz, a conquista de mais uma edição do prêmio Heavy Duty, repetindo o feito de 2013, confirma que a empresa segue no caminho certo para se consolidar entre as melhores transportadoras brasileiras do segmento de cargas indivisíveis. “O fato de ganharmos na categoria Case’2014 traduz o reconhecimento dos nossos esforços em atender as necessidades do mercado com muita criatividade, tecnologia e planejamento”, acredita. A operação vencedora da categoria foi o transporte de 19 peças, entre reatores e torres de condensamento, do Cais da Base Naval de Aratu para a fábrica da BASF no Complexo Petroquímico de Camaçari (BA). Para o transporte da maior peça foi utilizado um conjunto transportador da





Transportes Pesados
Remoções Técnicas
Engenharia Industrial

Movendo o País
com **SEGURANÇA**



Gestão de Qualidade
ISO 9001:2008
Certificação 2007



Gestão Ambiental
ISO 14001:2004
Certificação 2012



Gestão da Saúde e
Segurança
no Trabalho
BS OHSAS 18001:2007
Certificação 2014



TOP Rubber
2014
Maiores e Melhores



Prêmio
Renault - Nissan
Melhor Fornecedor 2014



Prêmio
"HEAVY DUTY"
Segurança e Treinamento 2014



Prêmio
"HEAVY DUTY"
Frota Standard 2014

Matriz (SP) - R. Marina Ciufuli Zanfelicce, 440 - CEP: 05040-000 - Lapa - São Paulo - SP - Tel.: (11) 3616-4700 - Fax: (11) 3611-7670

Filial Bahia - Tel.: (71) 3296-6276

Filial Hortolândia (SP) - Tel.: (19) 3887-5095

E-mail: primax@primax.com.br - www.primax.com.br



◀ **Henrique Zupardo**, presidente da Megatranz, vencedora da categoria Case'2014

Scheuerle, importado da Alemanha, com configuração inédita na América Latina.

“Precisamos agradecer à oportunidade de concorrer e ganhar um prêmio como esses. É um marco, já reconhecido no mercado. Tanto o Heavy Duty quanto o Top Crane, já possuem um prestígio muito grande junto ao setor de içamento de cargas e de transportes pesados”, assegura Antônio Luiz Leite, diretor da Primax. Para ele, ainda, a conquista da premiação aumenta a responsabilidade da empresa não apenas em manter o nível atual de qualificação, como em buscar padrões ainda mais elevados.

O gerente de Operações e Suprimentos da transportadora, Júlio



◀ **Silvano Bernard**, da Transremoção, vencedora na categoria Integração



“EVENTO REÚNE PRINCIPAIS LIDERANÇAS DO SETOR DE TRANSPORTE DE CARGAS EXCEDENTES”

Apolinário, acredita que a premiação é resultado de um forte planejamento estratégico interno. “Procuramos sempre alinhar nossos passos com as necessidades do mercado, de acordo com o momento e com o que prevemos para o futuro”, justifica.

A empresa tem feito investimentos sequenciais, ultimamente na aquisição de guindastes, área cuja atuação quer ampliar. “Hoje, esse segmento representa 20% do nosso mix de serviços, mas a ideia é dobrar esse percentual em

breve”, sinaliza Leite. Na categoria Frota Standard, a Primax destacou-se pela frota de 143 equipamentos, com idade média de 5 anos e investimentos de R\$ 12 milhões em sua renovação e ampliação. Na categoria Segurança e Treinamento, os investimentos de R\$ 3,5 milhões, o menor número de acidentes de trabalho – três, sem afastamento – entre as concorrentes e o recorde de 250 dias trabalhados sem acidentes em 2013 foram os diferenciais que lhe garantiram a premiação. ●



MEGATRANZ

transports & heavylift

NOSSA VOCAÇÃO É SUPERAR DESAFIOS



Case 2011
Oxitemo / Camaçari



Case 2012
Petrobras / Replan



Case 2013
UTC / Refap



Case 2014
BASF / Camaçari

MEGATRANZ É A VENCEDORA DO PRÊMIO TOP CRANE / HEAVY DUTY PELO QUARTO ANO CONSECUTIVO.

Mais uma vez o Case de Transporte Superpesado realizado pela MEGATRANZ foi o vencedor do prêmio CASE DO ANO, isto significa que pelo 4º ano consecutivo, as maiores operações de heavylift e transportes superpesados com muita complexidade operacional realizadas no Brasil, foram confiadas a MEGATRANZ.



Torre de Condensação - 460 ton.
Dimensões: 64,0m x 9,5m x 8,9m

Conjunto Transportador - 40 linhas de eixo (20 + 20 com 3ª fila) Total de 480 pneus

• MATRIZ GUARULHOS

Av. Narain Singh, 1200
CEP 07250-000 - Guarulhos - SP - Brasil
Fone: + 55 (11) 2303 4000

• FILIAL RIO DE JANEIRO - RJ

Fone: + 55 (21) 2558 3445

• FILIAL ITAGUAÍ - RJ

Fone: + 55 (21) 2687 7908

www.megatranz.com
megatranz@megatranz.com

ENTRA-^{PARTE 01} VES À PRODUTIVIDADE NO TRANSPORTE



Como contrapartida ao investimento, empresários cobram maior celeridade nas liberações das operações



As cargas com excesso de peso e de dimensões, que impactam o tráfego das rodovias, não ultrapassam a 5% do segmento de transporte pesado, segundo avaliações da Associpesa (Associação Brasileira das Empresas de Movimentação e Transporte de Cargas Superpesadas). Mesmo assim, as empresas do setor convivem com dificuldades para a viabilização

Caminhões ficam parados no acostamento e prazos se estendem, aguardando programação da concessionária

dessas operações que vão além da mera obtenção das licenças de trânsito. “Por falta de conhecimento técnico, estão comprometendo a produtividade do setor”, alerta o empresário Henrique Zupardo, presidente da Associpesa. De acordo com suas estimativas, mesmo dispendo de todas as licenças, as transportadoras de cargas indivisíveis trabalham com uma taxa de produtividade média de 39%. “Nos outros 61% do tempo, os caminhões ficam parados no acostamento esperando para entrar em operação e os prazos se estendem por questão de progra-

mação da concessionária, pela falta de viaturas para escolta ou outros problemas.” A impressão que fica para os profissionais do setor é que, por não entender como funciona uma operação de transporte especial, autoridades e concessionárias optam por restringi-la. Como resultado, a atitude impacta o custo do frete e penaliza os contratantes do serviço, como os setores de infraestrutura, de óleo e gás e indústrias de base. “Já enfrentamos situações em que, para transportar uma carga por 4 km de rodovia, a programação demorou 15 dias”, afirma a advogada Luciana Maskow,



do departamento jurídico da Associação. Para os que atribuem tais restrições a possíveis acidentes, ela apresenta dados incontestáveis: o percentual de acidentes com transporte de cargas indivisíveis é muito pequeno em comparação com o total de ocorrências em uma rodovia. Mesmo nas situações que envolvem acidentes, a posição da entidade é de não penalizar empresas que investem em tecnologia com base nas que operam com equipamentos obsoletos. “A maioria

absoluta dos acidentes ocorre por falhas dos equipamentos antigos, motivo pelo qual defendemos restrições ao uso de cavalos mecânicos e carretas com mais de 10 anos de vida útil”, afirma Zuppardo. “Empresa que investem na modernização da frota, operam com altos índices de segurança e produtividade; portanto, não é justo classificá-las no mesmo nível de outras menos eficientes”, ele completa. O DER de São Paulo já estabelece uma redução no limite de carga por

eixo para implementos com mais de uma década de utilização e, na prática, alguns clientes também selecionam seus transportadores pelo estado da frota. Zuppardo defende ainda uma limitação nas linhas de eixo, com uma configuração máxima de 16 linhas para equipamentos mais antigos. “Os modelos anteriores a 1998 apresentam um raio de curvatura de 50°, menor que os 60° obtidos nos mais modernos, o que resulta em maior arraste e danos ao pavimento. ●



▶ INTERCÂMBIO LATINO-AMERICANO

Com a fundação da Alatrans (Associação Latino-Americana de Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas), em agosto último, as empresas do setor começam estabelecer uma pauta conjunta para ações voltadas à unificação de parâmetros e à valorização dessa atividade na América Latina. O objetivo não é estimular o transporte interfronteiras, já que cada país associado possui transportadoras qualificadas para esse serviço internamente, mas o de promover o intercâmbio entre essas empresas, conforme explica Henrique Zuppardo, proprietário da brasileira Megatranz e presidente da Alatrans. “A padronização está mais relacionada ao estudo das normas adotadas em cada país para a disseminação das melhores práticas”, diz ele. Como os equipamentos adotam uma plataforma tecnológica global, a entidade já estuda a criação de um curso de operadores, inicialmente voltado ao segmento de guindastes. “Também estamos fechando parceria com uma universidade que irá pesquisar nosso setor e estabelecer um plano estratégico, com vista à maior competitividade global dessas empresas.” Como a maioria das transportadoras são empresas familiares, a profissionalização

da gestão também vai merecer atenções, de forma a prepará-las para a próxima geração de comando. Outro ponto voltado à competitividade das transportadoras associadas é o estabelecimento de redes de contatos, a exemplo de iniciativas semelhantes adotadas internacionalmente. “A partir do momento que uma transportadora brasileira tem relacionamento sólido com outra na Argentina, Colômbia ou Panamá, ela sabe que pode contar com esse parceiro local para um contrato de transporte entre os países”, afirma Zuppardo. A parceria não deverá se limitar apenas às operações de transporte, estendendo-se também ao intercâmbio de equipamentos de maior porte e valor agregado. Além de Zuppardo, a direção da Alatrans é composta ainda por Xavier de Bonis (Coamtra – Argentina), na vice-presidência, Enrique Almanza (Gruas Mar – Uruguai), no cargo de diretor gerente, Fabian Lena (Roman – Argentina), na diretoria de transportes pesados, e David Rodrigues (Makro – Brasil), na direção da área de guindaste e içamento. A entidade reúne 22 transportadoras de cargas especiais de 10 países da América do Sul, Central e Caribe.



Acima: reunião em novembro da diretoria da Alatrans, em Miami; **abaixo:** operação da Tradelossa, do México

DEPOIS DOS DINOSSAUROS

Os caminhões Actros 4160 SLT, FH16 750 e R620 mostram do que são capazes em operações de transportes especiais



Uma imagem que se associou de forma indelével ao transporte de cargas excedentes e indivisíveis, no qual a força de tração do caminhão pesa mais que a potência de seu motor, caminha rapidamente para a extinção. Aqueles veículos robustos e de marcas estranhas aos brasileiros, que chegaram ao mercado há 30 anos ou mais, para o transporte de carga de projeto no ciclo desenvolvimentista das décadas de 70 e 80, estão sendo aposentados para a entrada em operação de caminhões mais modernos e eficientes.

Tais “dinossauros”, que merecem a denominação tanto pelo porte quanto pelo design e estado de conservação, vão cedendo espaço para caminhões eletrônicos, que atingem uma capacidade de tração (CMT) de 250 t e até mais. Segundo especialistas, as cargas acima de 100 t representam cerca de

10% a 15% do segmento de transportes especiais, o que determina que uma pequena parcela da frota seja configurada para CMTs mais elevados. Entretanto, as demandas por produtividade justificam os investimentos das empresas especializadas nesse tipo de serviço na modernização dos equipamentos. “Além da redução nos custos operacionais, com menor consumo de combustível e diminuição nos índices de manutenção, há de se considerar também os ganhos de segurança para o transporte”, afirma Henrique Zuppardo, presidente da Megatranz. Sua transportadora adquiriu recentemente dois cavalos mecânicos Kenworth de 600 cv de potência e um Mercedes-Benz Actros 4160 SLT, de 598 cv, que segundo ele estão homologados com a maior capacidade de carga do país: nada menos que 500 t de CMT.

Além da redução de **custos operacionais**, veículo também representa **ganhos em segurança**, segundo frotista

30% de economia

Ele ressalta que, apesar de não ser o modelo mais potente do mercado, o Actros 4160 atinge esse desempenho superior em função da redução no trem de força e de customizações realizadas pela Mercedes-Benz para atender às necessidades da empresa. “Ele foi configurado com quinta roda, com tração 8x8 e um tanque de óleo adicional, que serve para abastecer o sistema de lubrificação do implemento”, afirma o empresário. Além disso, o veículo ganhou reforço estrutural no quadro e duplicação nas conexões pneumáticas de freio e nas conexões elétricas para o implemento.

Em julho, o caminhão estreou no mercado brasileiro ao transportar um motor de 300 t de peso, do Porto de Pecém à usina termelétrica de Maracanaú, no Ceará. A operação mobilizou um semirreboque

com 24 linhas de eixo, totalizando mais de 420 t de peso bruto para tração. “Realizamos o transporte com um único veículo, sem o segundo caminhão trator e as complexas operações *push-pull*”, diz Zuppardo. Com isto, ele estima uma redução de 30% no custo da operação, eliminando um motorista e o peso do outro veículo – algo fundamental para viabilizar o transporte de cargas excedentes. Durante a operação, a transportadora utilizou linhas de eixo motorizadas (Power Booster), cujo sistema entra em operação para auxiliar o motor do caminhão ou atuar como freio motor quan-

▶ Responsável pela difusão do modelo no Brasil, Zuppardo já encomendou **outras cinco unidades**



do o veículo reduz a velocidade, em aclives e pistas de terra. “Foi apenas um teste, pois o veículo demonstrou capacidade para as condições enfrentadas.” Segundo Zuppardo, a Megatranz tem pedido para mais cinco unidades do Actros 4160 e os novos Kenworth ficarão reservados para operações

muito especiais, que demandam mais força que velocidade. “São verdadeiros tratores, com uma relação de redução de 14:1.”

Segurança na frenagem

Seguindo o mesmo princípio, a cearense Daniel Transportes adquiriu um cavalo mecânico Scania R620 8x4, de 620 cv de potência, para se adequar aos contratos envolvendo cargas cada vez mais pesadas. Ela opera um terminal no Porto de Mucuripe e atua no transporte de contêineres e de carga de projeto, segmento no qual atende a Vale e as obras da Companhia Siderúrgica de Pecém. “Com esse



**Há mais de 65 anos
fabricando cabos de aço
de alta performance**

Rua Nova São Paulo, 110 - 06696-100
Itapevi -SP- Brasil - Tel.: 55 11 4774-7000
iph@iphdobrasil.com.br
www.iphdobrasil.com.br

Soluções IPH

- Laços de cabos de aço
- Acessórios para cabos de aço e correntes grau 8/10
- Procinta: Cintas de poliéster.



veículo, o mais potente fabricado no país e único a atingir 250 t de capacidade de tração, estamos preparados para a demanda do mercado”, afirma José Daniel Neto, proprietário da transportadora. Segundo ele, o caminhão já atuou em diversas operações, incluindo o transporte de uma carga de 113 t para a Vale, de Salvador a Marabá (PA), que totalizou um percurso de 1.700 km. “Considerando o peso total, com a carreta de seis eixos e

dolly, foram 152 t e seu desempenho surpreendeu, principalmente em função da qualidade das vias e do fato de ter enfrentado uma serra que atinge 1.110 m de altura do nível do mar.” Ao operar com apenas um cavalo tractor, eliminando o sistema *push-pull*, Daniel Neto ressalta a economia de combustível obtida, já que os veículos trafegam com alto torque e baixa rotação, apresentando um consumo médio de 1,6 l/km.



Luiz Natal Laurenti: **aumento de 20% na capacidade de tração** em relação aos caminhões mais potentes

◀ José Daniel Neto: desempenho **surpreendeu e eliminou sistema push-pull**, economizando combustível

Ele também destaca a segurança proporcionada pelo freio auxiliar retarder, que reduz os custos com manutenção do sistema de frenagem. A mesma opinião em relação aos novos modelos é compartilhada por Luiz Natal Laurenti, diretor de operações da Transdata, que adquiriu quatro cavalos mecânicos Volvo FH16 750. “Ele vem com a proposta de ser o mais seguro para nosso tipo de trabalho, contando com um sistema de frenagem elétrico que permite parar o veículo de forma controlada com uma potência que chega a 1.180 CV”, afirma Laurenti.

Apresentado pela Volvo como o caminhão mais potente do mundo, com um motor de 750 cv, o FH16 conta com cerca de duas dezenas de unidades comercializadas para diversas transportadoras do segmento de cargas especiais, como a Transpes, de Belo Horizonte, o grupo Santin, de Araraquara, a Transpi e a Gislon, de Blumenau, e Open-cargo, de Porto Alegre. “Com essa aquisição, aumentamos cerca de 20% na capacidade de tração em relação aos caminhões mais potentes de nossa frota”, comemora Alfonso Gonzalez, diretor de logística e infraestrutura da Transpes. Segundo Laurenti, da Transdata, as unidades adquiridas pela empresa ainda não entraram em operação, mas estão sendo preparadas para um projeto que envolverá a mobilização de viga e um peso bruto total de 800 t. “Com o novo equipamento, pretendemos otimizar a operação com ganhos de custo e de produtividade”, ele conclui. ●

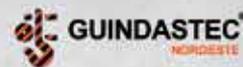
O DESEMPENHO DE CADA MODELO

MODELO	MERCEDES ACTROS 4160 SLT 8X8	SCANIA R620 8X4	VOLVO FH16 750
MOTOR	16 LITROS V8	16 LITROS V8	16 LITROS EM LINHA
POTÊNCIA	598 CV	620 CV	750 CV
TORQUE	2.800 NM	3.000 NM	3.550 NM
CMT	500 T	250 T	250 T

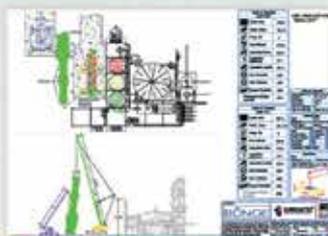
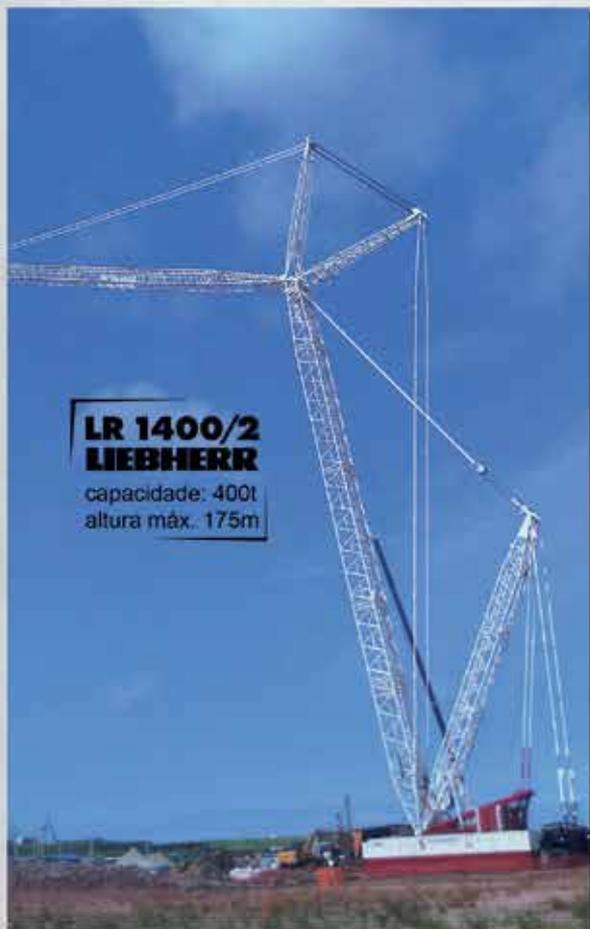


GUINDASTEC®

GUINDASTES E SERVIÇOS TÉCNICOS LTDA.



GUINDASTES DE 8t A 400t HIDRÁULICOS E TRELIÇADOS



Planos de Rigging



Único no País, o prêmio Top Crane 2012, realizado pela revista Crane Brasil, elegeu a Guindastec como a melhor empresa nacional de elevação na categoria frota de grande porte.

ALCANCE ACIMA E ALÉM DAS SUAS EXPECTATIVAS.

Atuando desde 1979 no segmento de locação de guindastes e prestação de serviços de movimentação horizontal e vertical de cargas. Acumulamos experiência e construímos uma empresa moderna e preparada para os novos desafios, solidificando parcerias duradouras e visando promover soluções eficientes nos mais variados projetos da indústria em todo o território nacional.

A Guindastec tem o orgulho da sua história e acredita no futuro buscando novas tecnologias e assegurando aos seus clientes as parcerias mais adequadas desde o planejamento até a entrega final do projeto.

Matriz

Rua dos Sentinelas, 500 - Parque Industrial
CEP 06330-287 - Carapicuíba - SP
www.guindastec.com.br

Filial

Rua Almirante Paulo Moreira, Quadra 135, S/N, lotes 5 e 6, Bairro
Cidade Garapu - Cabo de Santo Agostinho - PE Cep: 54.590-000
www.guindastecnordeste.com.br

EXPANSÃO

DA FROTA ALIADA À EXPERIÊNCIA

Uma opção de qualidade para o transporte de componentes de turbinas eólicas



Em meados do mês de novembro deste ano, a Transreemção Transportes Pesados, Remoções Técnicas e Armazenamento promoveu, em sua matriz, em São Paulo, um coquetel aos seus clientes e parceiros, para comemorar a chegada e apresentação das carretas Telemax, do fabricante belga Faymonville. As carretas Telemax são especialmente fabricadas para o transporte de pás de turbinas eólicas. Elas possuem a maior extensão do mercado, chegando a impressionantes 51 m quando seus módulos estão totalmente estendidos. Além de serem as maiores, com construção robusta e primorosa, são dotadas

ainda de suspensões hidráulicas, com todos os eixos direcionáveis. Em paralelo, a Transreemção já se prepara para a capacitação dos profissionais envolvidos nesse tipo de operação. A empresa selecionou, dentro do seu time de motoristas, um grupo de colaboradores que passaram por treinamentos específicos para o segmento eólico, ministrados pela FABET (Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte), que preparou um curso específico para transporte de pás de turbinas eólicas e seus demais componentes. A somatória dessas ações credencia a Transreemção a ofertar ao mercado uma nova opção com padrões

diferenciados de qualidade, para este segmento de energia limpa e renovável, em franco crescimento no Brasil.

A Transreemção é uma empresa com 50 anos de mercado, especialista em remoções técnicas, transportes pesados e excedentes, locação de equipamentos e armazenamento. Durante a última década, expandiu sua frota em mais de 50%, investindo massivamente em equipamentos de transportes pesado, como: cavalos mecânicos 6x4 e 6x2 de 420, 440, 480 e 520 CV, além de 48 eixos do sistema modular hidráulico, pranchas especiais (retas, rebaixadas, super re-

Matriz da Transreemção, em São Paulo: investimento incluiu treinamento específico para segmento eólico



baixadas e extensíveis) e carretas convencionais, extensíveis e porta containers. Além de equipamentos de remoção, movimentação e acesso, tais como: manipuladores telescópicos; plataformas articuladas e telescópicas, guindastes convencionais e elétricos; guindautos de até 30 t de capacidade operados por controle remoto, pórticos hidráulicos da marca americana “Lift Systems” de até 500t e o traksporter - equipamento voltado para remoções horizontais, que necessitam de um tracionador hidráulico compacto e ágil, com capacidade de movimentar cargas de até 100 t, igualmente operados por controle remoto.

Agora, com o investimento nas carretas Telemax da Faymonville, a Transremoção abre mais ainda o leque de fornecimento de serviços especializados e amplia suas possibilidades de atuação no segmento de transportes. “Analisamos o mercado e suas tendências, onde percebemos pelas projeções dos investimentos em cada setor, uma demanda crescente no segmento eólico, que nos motivou a investir e capacitar nossa empresa ao longo de 2014 para, em 2015, estarmos totalmente preparados para ofertar ao mercado, um serviço diferenciado dos costumeiramente ofertados, com a qualidade e tradição de nossa marca Transremoção”, explica Silvano Bernard gerente comercial/

▲ Frota renovada. À direita, carreta Telemax, da Faymonville: **com a maior extensão do mercado**

marketing e qualidade da empresa. A equipe está preparada, segundo ele, para poder prestar esse serviço com a mesma qualidade alcançada nos outros segmentos em que a Transremoção atua. O treinamento foi complementado por novos procedimentos e melhorias. Dentre os quais, backup de comunicação entre motoristas e batedores, procedimentos de rechecagem de altura antes de passagens sob viadutos e pontes, e de estacionamento e sinalizações das carretas Telemax.

Tudo isso, contribuiu para que a Transremoção fosse homologada pela GE e por outras empresas do segmento, antes mesmo de as carretas extensíveis desembarcarem no Brasil. Silvano Bernard lembra que a Transremoção já iniciou suas atividades no segmento eólico, com transporte de outros componentes. “Temos recebido elogios e ótimas notas nas avaliações dos serviços prestados, pelas excelentes condições dos equipamentos e também pelas práticas adotadas, sendo essas consideradas exemplares e passando a ser adotadas como novo padrão de qualidade exigido pelos próprios clientes contratantes”. ●



◀ Coquetel realizado na empresa para **apresentar equipamentos** a parceiros e clientes

Parabéns às Melhores Empresas do Brasil em Elevação e Transporte de Cargas Pesadas e Especiais



TOP CRANE'2014

**CRANE
BRASIL**

Frota Standard	Guindastes Centro Oeste
Frota Full	Guindastes Tatuapé
Frota Advanced	Makro Engenharia
Estrutura Operacional	Locar Guindastes e Transportes Intermodais
Plano de Rigging	Makro Engenharia
Inovação	IPS Engenharia de Rigging
Integração	Saraiva Equipamentos
Segurança e Treinamento	Guindastes Tatuapé
Sustentabilidade	Makro Engenharia



HEAVY DUTY'2014

HEAVYDUTY
MAGAZINE

Frota Standard	Primax Transportes Pesados
Frota Full	Locar Guindastes e Transportes Intermodais
Frota Advanced	Transpes – Transportes Pesados Minas
Estrutura Operacional	Transpes – Transportes Pesados Minas
Integração	Transremoção Transportes Pesados, Remoções Técnicas e Armazenagem
Segurança e Treinamento	Primax Transportes Pesados
Case'2014	Megatranz Transportes

Patrocinador Platinum



Patrocinadores Gold



LIEBHERR



Apoio



Realização



DIESEL NA VEIA

Romantizados nas telas, vida de motorista nunca foi fácil e hoje há falta de profissionais qualificados

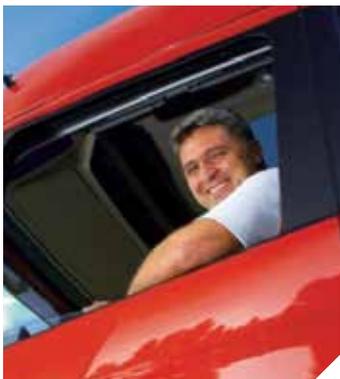


Representado em filmes hollywoodianos como “Falcão – O Campeão dos Campeões”, protagonizado por Sylvester Stallone, “Agarre-me se puderes”, com Burt Reynolds, e “Estrada Alucinante”, com o já falecido Patrick Swayze, a profissão de caminhoneiro começou a ser envolvida por um certo romantismo, especialmente a partir do fim dos anos 70. Isso foi traduzido inclusive em séries brasileiras, como a clássica “Carga Pesada”, dos inesquecíveis personagens Pedro e Bino, respectivamente representados por Antônio Fagundes e Stênio Garcia. Ou seja, a profissão ganhou certo glamour, transmitido das telinhas de TV para a realidade. Por onde o caminhão passasse, o homem ao volante era tido

como uma figura imponente, afinal o veículo não era apenas seu ganha-pão, mas também, em muitos casos, sua residência, onde ele dormia e passava a maior parte do tempo. “Realmente existia essa questão do romantismo e do companheirismo, dos que se consideravam ‘Jovem Guarda’. Quem trabalhasse com um grande caminhão era ‘o cara’. O laço entre os motoristas era forte”, relembra Rogério Matheus, master driver da Scania. Ele tirou sua habilitação aos 18 anos, na transição da década de 70 para 80. Naquela época, quem dirigisse uma carreta de três eixos era tido como o “bam bam bam”. Além disso, a roupa e o perfume para trabalhar eram escolhidos a dedo.

Tecnologia facilita as coisas ao volante, mas exige um motorista **melhor qualificado e atualizado**

Essa opinião, no entanto, não é unânime. “Isso era mais americano, enfatizado pelos filmes internacionais. Aqui no Brasil, a vida do motorista sempre foi muito complicada”, pontua Alvaro Mariotto, consultor da MAN Latin America. O medo de perder a vida na estrada era grande. O beijo nos familiares antes de cair na estrada poderia ser sempre o último. “Os profissionais de décadas passadas preferiram juntar dinheiro, muitos conseguiram abrir uma empresa e hoje colhem os bons frutos plantados”. “Antes, pagava-se bem os motoristas”, complementa Matheus. “Dessa forma, a maioria deles conseguiu prover aos seus filhos uma boa educação. A estrutura não é



◀ **Rogério Matheus, master drive da Scania:** quem pilotava uma carreta de três eixos era o bam-bam-bam"



◀ **Motoristas qualificados:** um diferencial a cada dia mais raro nas transportadoras



◀ **Apolinário, da Primax:** investimento em direção defensiva, legislação e segurança no trânsito



◀ **Álvaro Mariotto, da MAN:** vida ao volante sempre foi dura; quem pode estruturou seu próprio negócio

ruim, mas é preciso gostar muito. O motorista precisa ter diesel na veia. Os fretes antes eram maiores e o combustível tinha um custo muito menor. Mas isso eram outros tempos".

ATUALIDADE - Com prazos cada vez mais apertados, a entrega da carga se tornou um desafio, tornando necessário o trabalho por várias horas seguidas. Isso fez com que muitos motoristas passassem a rodar à noite e, com medo de dormir ao volante, fazer uso de drogas, em especial os chamados "rebites". Somente em 2012, esse problema começou a ser considerado com a Lei 12.619, a chamada "lei do descanso", que visa regulamentar a jornada de trabalho e o tempo de direção dos profissionais do volante. Agora, em setembro de 2014, passou a ser obrigatório também um exame toxicológico nos caminhoneiros.

"De nada adianta a lei sem a devida aplicação. A fiscalização precisa ser feita de uma forma muito melhor. As *blitzen* são feitas em postos rodoviários apenas na parte da manhã, por exemplo. Na minha opinião, era necessário ter policiais a cada 100 km para uma segurança maior nas estradas", afirma Matheus. Seria uma forma de aumentar a segurança do próprio motorista. "Na Rodovia Castelo Branco, reparem que as pessoas dirigem com os olhos completamente arregalados, por medo de assalto ou sequestro", exemplifica. Aos poucos, a lei vai "pegando" e as próprias transportadoras tomam parte dessa fiscalização.

Elas têm procurado conscientizar seus profissionais da importância de dormir mais e investido, inclusive, em assistência médica, com o objetivo também de atrair os profissionais mais qualificados.

"Procuramos oferecer um salário e benefícios, como atendimento médico (plano de saúde e serviço odontológico para o motorista e a família), acima da média do mercado. Também valorizamos os funcionários com maior tempo de casa, que pegam cargas bem maiores, às vezes acima de 100 t, para o trabalho", diz Julio Apolinário, gerente de Operações e Suprimentos da Primax Transportes Pesados e Remoções Técnicas.

A despeito disso, ele reconhece que a profissão tem perdido seu glamour, faltam caminhoneiros no mercado, tanto em quantidade quanto em qualificação. "Mesmo com cerca de 100 funcionários na área, temos um déficit de 20% de frota sem motorista", relata Apolinário. A Primax busca pessoas com 2º Grau completo e para qualificá-los, realiza treinamentos nas montadoras e internamente, com direção defensiva, legislações, segurança no trânsito, entre outras. Isso é fundamental por conta de uma tecnologia muito mais avançada do que antigamente nos equipamentos. Um grande exemplo já apresentado, mas ainda não oficialmente lançado, é o "Mercedes-Benz Future Truck 2025", veículo que poderá ser conduzido de forma autônoma por um piloto automático. Simbólico para uma profissão que anda em baixa. ●

A FORÇA E TRADIÇÃO DA TRANSREMOÇÃO, AGORA TAMBÉM PARA O SEGMENTO DE ENERGIA EÓLICA



EXTENSÍVEL ATÉ 51m



Possibilidade de controle por operador externo



Eixos Direcionais



Suspensão Hidráulica

TELEMAX
by

FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

A Transremocão esta presente no mercado de transportes pesados, remoções técnicas, içamento de cargas e logística industrial há mais de meio século. Nesse tempo entregamos qualidade e confiabilidade para dezenas de segmentos industriais, auxiliando-os a solucionar suas demandas em termos de movimentações verticais e horizontais.

Com a aquisição de carretas extensíveis de até 51m da Faymonville, podemos oferecer a mesma qualidade empregada em outros segmentos, agora para o transporte de componentes de turbinas eólicas. Por isso, conte com a nossa força!



Transremocão
SOLUÇÕES EM MOVIMENTO