

REVISTAHD.COM.BR

# REVISTA

Nº 25 - ANO IV - R\$ 25,00

TRANSPORTES ESPECIAIS



UMA PUBLICAÇÃO



Hannover'2016

a nova  
ERA da

# CONEXÃO VEICULAR



*Nomes&Notas*

**Luiz Gustavo Pereira, CEO da Tracel, agora representante dos caminhões Volvo no Norte do país**

*Internacional*

**Os últimos lançamentos no mercado europeu e uma operação na Guatemala**



### CAMINHÕES-ESCOLA

A Scania entregou dois caminhões-escola do modelo Streamline R 440 6x2, em regime de comodato, ao Centronor (Centro de Treinamento de Motoristas da Região Nordeste do Rio Grande do Sul). A entrega foi feita durante a 18.ª edição da Feira e Congresso de Transporte e Logística (Transposul), realizada em Porto Alegre (RS) entre 12 e 14 de julho e promovida pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Rio Grande do Sul (Setcergs).



### TRANSPOR EM BH

Belo Horizonte (MG) sediou, entre os dias 17 e 19 de agosto, o 17º Encontro Mineiro dos Transportadores Rodoviários de Cargas (EMTRC) e a feira RIOMINASTRANSPOR 2016. Luciano Medrado, consultor do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de Minas Gerais (SETCEMG) e da FETCEMG, resumiu as expectativas do setor: "Nosso grande desafio, em um cenário adverso da economia em 2016, é enfrentar o imobilismo gerado pela crise e promover uma retomada nos negócios. Todo o setor e a cadeia produtiva estão vislumbrando uma nova fase positiva nos próximos meses".



### VOLVO NO NORTE

A Tracbel assumiu a representação de caminhões e ônibus Volvo no Amazonas, Pará, Roraima e Amapá. Ela substituiu a Apavel, que decidiu concentrar sua atuação no Ceará, Maranhão e Piauí. A Tracbel já está presente na região, representando a divisão de equipamentos do Grupo Volvo. "Enxergamos no Norte muitas oportunidades de sinergia entre os produtos, uma vez que existem vários clientes comuns, para quem poderemos oferecer soluções integradas de movimentação de materiais ao transporte", diz Luiz Gustavo R. de Magalhães Pereira, CEO do Grupo Tracbel. No Amazonas, em particular, a Tracbel também passa a dar suporte aos motores marítimos da Volvo.



### SELECT TRUCKS

Seguindo os passos do Volvo Viking, a Mercedes-Benz tem alcançado bons resultados com a venda de caminhões seminovos. Denominada SelectTrucks, essa unidade de negócios foi criada há três anos, tendo respondido pela comercialização de mais de 1.000 caminhões seminovos – e participação nas vendas de outros 1.100 caminhões novos. O SelectTrucks envolve todas as marcas, modelos e anos de fabricação. Os caminhões Mercedes-Benz são entregues revisados e com garantia de até 12 meses. Depois da loja em Mauá (SP), o SelectTrucks acaba de inaugurar um novo ponto de revenda em Betim (MG) e planeja uma nova loja em Curitiba (PR).

### CARGA PROJETO

No início de agosto, estavam em cotação no mercado propostas para o transporte, bastante especial, de um alimentador metálico da Tecnometal, com peso de 240 t e dimensões de 3,4 m x 17 m x 3 m, entre Vespasiano (MG) e Parauapebas (PA). Valor estimado da carga: R\$ 8.400.000,00. Esperamos poder relatar esse case já em nossa próxima edição.



### APP DE DIREÇÃO

O projeto Ford Smart Mobility tomou por base os APPs para ginástica e condicionamento físico e está testando um algoritmo para avaliar o comportamento dos motoristas. Durante quatro meses, sensores colheram dados de mais de 40 Ford Fiesta dirigidos por voluntários em Londres para registrar as ações de cada motorista em mais de 160 mil quilômetros e 4 mil horas de testes. A análise incluiu desde o mais leve movimento do volante até frenagens bruscas, assim como a hora do dia, o clima e o histórico de condução da pessoa.



### MELHOR QUE A META

Em agosto de 2016, a UPS, empresa global de logística, antecipou a meta, estabelecida em 2012, que previa atingir 1,6 bilhão de quilômetros rodados com combustíveis alternativos até ao final de 2017. Hoje, cerca de 12 por cento do diesel e da gasolina convencionais utilizados anteriormente pela frota terrestre foram substituídos por combustíveis alternativos, incluindo o gás natural renovável e o diesel renovável.

# A FORÇA DA TRADIÇÃO

Criada para o transporte de cargas gerais, Pesado Sul faz jus ao nome e conquista espaços no mercado de cargas excedentes

A vocação rodoviária dos gaúchos tem sido fundamental para o transporte de cargas, em um país de dimensões continentais como o Brasil. Grandes transportadoras, com atuação nacional, tem origem ou bases operacionais estratégicas no Rio Grande do Sul. Há também empresas de médio porte, como é o caso da Pesado Sul Transportes que, em apenas sete anos de atividades, tem justificado essa tradição. Fundada em 2009 para o transporte de carga seca em veículos convencionais (como tantas outras transportadoras no estado) e uma média de 20 a 50 embarques mensais, a Pesado Sul Transportes já tem um considerável portfólio na movimentação de cargas excedentes.

Estabelecida em Canoas (RS), em um “pavilhão” de 400 m<sup>2</sup> e uma área livre de 10.000 m<sup>2</sup> para armazenagem, logística e pátio de apoio a seus clientes, e na filial em Parobé (RS), as atividades da empresa diversificaram-se ao longo dos últimos anos, conforme a demanda de serviços de seus clientes. O transporte de cargas excepcionais começou assim, já no ano de fundação, e ganhou corpo e especialidades.

A Pesado Sul, obviamente, não recusa hoje o frete de carga seca ou fracionada, mas seu diferencial entre os pares na Região Sul é o transporte de equipamentos agrícolas,



guindastes, vigas de concreto e máquinas industriais – com serviços agregados de remoção técnica e, até mesmo, escolta, obtenção de licenças e realização de estudos de viabilidade. Para arrematar o leque de opções oferecidas aos clientes, a Pesado Sul Transportes entrou, no início de 2016, no mercado de locação de equipamentos de içamento – inicialmente, empilhadeiras e guindautos.

Isso não significa que a empresa tenha tirado os pés (no caso, as rodas) do chão. A frota de equipamentos e veículos (veja quadro abaixo) é especializada e atende prioritariamente as operações da Pesado Sul. “O objetivo não é apenas prestar serviços de transporte, mas estabelecer relações de fidelidade e parceria com nossos clientes. E, nesse sentido, investimos em métodos de carregamento e acompanhamento operacional

para cada tipo de carga, garantindo padrões de qualidade em todos os processos, da retirada até a entrega do produto no destino”, diz Richard Minuzzo Padilha, diretor administrativo da Pesado Sul.

Com bases operacionais nas cercanias de Porto Alegre, as rotas da Pesado Sul estão mais direcionadas Brasil adentro do que para as regiões de fronteira. “Quando surgem operações internacionais ou que excedam nossa capacidade máxima de transporte, recorremos a parcerias”, explica Padilha. Segundo ele, os maiores desafios cotidianos ocorrem mesmo no Brasil, principalmente na Região Norte, pela precariedade da infraestrutura, e em outras localidades, onde a falta de cobertura de operadoras de celular, potencializa a ocorrência de assaltos. Tanto que a empresa, já há bastante tempo, incorporou sistemas de

▲ Transformador de 84 t, um dos marcos na operação

rastreamento (SASCAR e Link Monitoramento) na frota – e trabalha com seguro com apólice no valor de R\$ 2.000.000,00.

O transporte mais longo feito até hoje pela Pesado Sul foi de um guindaste, com carregamento inicial na cidade de Chuí (RS), no extremo Sul, e destino final em Altamira (PA). A carga maior e mais pesada foi um transportador de 84 t – e outra, bastante desafiadora, foi a passagem sob um viaduto no Rio de Janeiro com margem de apenas 10 cm.

Promovendo cursos regulares de qualificação e instrução para seus profissionais na unidade regional do SEST-SENAT, a Pesado Sul Transportes tem se notabilizado nos últimos



três anos pelos projetos sociais realizados anualmente – por ocasião do Natal, Dia das Crianças e os meses de inverno. “Não tenho dúvidas que o foco mesmo são as crianças. Não poderemos mudar o futuro, se não cuidarmos de nossas crianças. O futuro não é nada mais do que um brinquedo das nossas crianças. Basta ensiná-las a brincar”, lembra Richard Minuzzo Padilha. ●

## FROTA ATUAL DA PESADO SUL TRANSPORTES

- › Caminhão 3/4 – até 3,5 t
- › Caminhão Toco – até 8 t
- › Caminhão Truck – até 12 t
- › Cavalo Mecânico Simples (4x2) – até 45 t
- › Cavalo Mecânico Trucado (6x2) – até 75 t
- › Cavalo Mecânico
- › Traçado (6x4) – até 250 t
- › Carreta Carga Seca
- › Carretas Lagartixa 03,04 e 05 eixos
- › Carretas Pranchas de 02,03,04,05 e 06 eixos (retas)
- › Carretas Pranchas de 02,03,04,05 e 06 eixos (rebaixadas)
- › Dolly de Arrasto
- › Carretas Extensivas até 30 m
- › Carretas Porta Container
- › Plataformas
- › Empilhadeiras 2 a 10 t
- › Guindautos de 10 a 35 t.
- › Guindastes de 25 a 90 ton.
- › Equipe de remoção



**INNOVATION BY GOLDHOFER**  
**IMPULSIONE SUA FROTA PARA MAIS EFICIÊNCIA!**

**Goldhofer**

# SOB AS SOMBRAS DO VULCÃO

Tecnologia embarcada supera obstáculos em serra da Guatemala



Um voo de drone, postado no youtube <http://bit.ly/2blMdy3>, no último dia 2 de maio, pela Daco Heavy Lift, da Guatemala, revela, sobre as montanhas, o canteiro de obras do Parque Eólico Viento Blanco, no município de San Vicente Pacaya, aldeia de Los Rios, departamento de Escuintla, no sul do país e a 44 km da capital. Há um vulcão ativo por perto (o Pacaya, claro), mas o controlador do VANT, prudentemente, não registra. Somente, a mobilização de equipamentos e operários – e componentes eólicos com a marca da gigante dinamarquesa Vestas. Viento Blanco (21 MW) é um dos três primeiros parques eólicos da Guatemala. Está em fase de instalação, assim como o Central (30 MW) – o terceiro, Santo Antonio El Sitio, foi comissionado em 2015, com 52,8 MW.

Há um outro vídeo anterior (<http://bit.ly/2bUHbec>), também envolvendo Viento Blanco, que faz o registro de como parte de todo esse arsenal chegou lá em cima. Já tem uns meses (a operação foi realiza-

da entre 15 de agosto e 24 de setembro do ano passado), mas não perde a atualidade – pelos desafios e soluções encontradas.

Sete turbinas eólicas Vestas V112 foram transportadas a partir de Puerto Quetzal por uma estrada razoável em um percurso de 70 quilômetros. Faltavam, no entanto, outros 10 quilômetros até o canteiro de Viento Blanco e isso teria que ser feito em um trecho de serra por uma estrada estreita traçada nas montanhas, com aclives de 18% e declives de 13%. Outro complicador: várias seções das turbinas (63 no total) tiveram que ser transportadas à noite, para não comprometerem o tráfego local.

A calada da noite não valeu para as pás, com 55 m de comprimento, pois requeriam excelente visibilidade, em razão dos obstáculos ao longo do caminho: redes aéreas de energia e curvas acentuadas, além de rochas salientes camufladas pela vegetação densa de ambos os lados.

A subsidiária Daco Heavy Lift na América Central conhece bem a re-

gião. Tanto que tem em seu portfólio serviços que costumam ser terceirizados em outros países, como “remoção de obstáculos, construção de by-pass e reforço de pontes. Mas não houve necessidade de todo esse aparato. A empresa usou um conjunto transportador FTV 300 Goldhofer específico para o transporte de pás e com alguns recursos embarcados que possibilitaram superar esse trecho rapidamente: a intervalos de três horas, cada uma das 21 pás chegou a seu destino no alto da montanha.

Com o FTV 300, a Daco Lift pôde erguer as pás até um ângulo de 60 graus para vencer as curvas estreitas e passar longe das margens da estrada. Claro que, ao senti-las erguidas a 50 m o vento resolveu antecipar a geração de energia, testando o fantástico design desenvolvido pela Vestas. Mas houve como monitorar isso, no anemômetro integrado no FTV 300, e fazer as devidas compensações no sistema de pivotamento central (360°) – que permite girar, quando necessário, a pá em volta de seu próprio eixo. Não houve crise, também, para passar por baixo das linhas de transmissão: bastou reduzir o ângulo de inclinação da garga. Feito. ●

▲ Curva no trecho final de 10 Km com **obstáculos acima e nas laterais**

# CONNECTIVIDADE SOBRE RODAS

Veículos conectados, direção automática, trens de força alternativos, logística urbana e serviços de transporte. Em debate e apresentação na maior feira do setor



A 66ª edição da feira de veículos comerciais (IAA Commercial Vehicles), que será realizada na cidade de Hannover, na Alemanha, entre os dias 22 e 29 de setembro, é o evento mundial, referencial em mobilidade, transporte e logística. Sua origem remonta ao longínquo ano de 1897, quando oito veículos motorizados foram exibidos para o público no Hotel Bristol, em Berlim. O gigantismo da feira, ao longo dos anos, levou a um desdobramento em 1991. Nos anos ímpares, realiza-se uma feira de automóveis, em Frankfurt, e nos anos pares, uma feira de veículos comerciais, em Hannover. Neste último caso, estão representados praticamente todos os fornecedores mundiais. A feira de veículos comerciais está segmentada em 15 áreas –

▲  
Conectividade:  
**o paradigma atual** da indústria veicular

Wissmann: caminhões continuarão com a "**parte do Leão**"

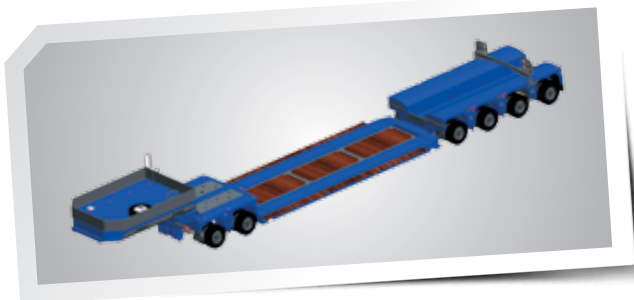


incluindo caminhões e cavalos mecânicos, implementos, peças, acessórios e serviços – e obviamente serve de palco para debates e apresentações com foco nas novas tendências dessa indústria. O slogan deste ano é "Driven by ideas" e a imagem é a de vans, caminhões e ônibus digitalmente conectados. É a conexão "entre mercados e pessoas", como diz Matthias Wissmann, presidente da associação alemã de fabricantes automotivos (VDA). E é, claro, a conectividade no mundo atual, na qual os veículos comerciais estão se integrando. Em defesa da modalidade de transporte rodoviário, Wissmann mostra que, na Alemanha, 73% de todas as mercadorias são transportadas por caminhões. E a tendência, diz ele, é que continuem com a "parte do Leão" no futuro.

Dados da VDA apontam que, em 2014, o total chegou a 436,9 bilhões de ton-Km – 10 bilhões de Km a mais do que em 2013". O grande limitador, a questão ambiental, segundo Wissmann, vem sendo equacionado, com a redução da ordem de

30% no consumo dos caminhões pesados – e da redução de 60% nas emissões de CO2 por ton-km desde meados dos anos 60. Ele também reitera o compromisso da indústria em reduzir em mais 20% os níveis de emissão atuais.

A conectividade, que já é um fato na sociedade, mas não é ainda, em larga escala, para os veículos comerciais, e a "licença social" que o modal rodoviário precisa para continuar crescendo – e que só estará garantida com a redução das emissões – permeiam o temário da 66ª edição do IAA Commercial Vehicles. A "nova mobilidade na logística mundial", como chamada pelos organizadores do evento, subdivide-se em: Veículos conectados; Direção Automática; Trens de Força alternativos, Logística Urbana; e Serviços de Transporte. Esses temas macro são abordados nos vários painéis previstos no congresso. Dentre os quais, "Ônibus no transporte local e de longa distância – livres de emissões, seguros e conectados; Uso de drones na Logística; Digitalização nos veículos comerciais; Startups na indústria de veículos comerciais; Revolução digital na indústria automotiva; e Logística urbana no futuro". ●



## O ESPECIALISTA PARA QUALQUER TRABALHO

Os semirreboques rebaixados da série STZ-VP da Goldhofer são agora um tipo de "clássico moderno" da indústria de transporte pesado. Com a sua comprovada tecnologia de eixos pendulares, a grande amplitude das suspensões e a excelente manobrabilidade, eles são também um padrão de versatilidade e confiabilidade. Neste ano, na feira de veículos comerciais de Hannover (Hall 25 Stand C07), a fabricante alemã estará apresentando o modelo STZ-VP TZ-VP 6 dessa mesma série – um veículo "drop deck" com seis linhas de eixo (2+4). Leve, baixo e ágil – termos geralmente usados para descrever um carro espor-

tivo. Mas, nesse caso, são justamente algumas das características do semirreboque STZ-VP 6 da Goldhofer. E isso não é tudo. Esses semirreboques de leito rebaixado, com um espaçamento dos eixos de apenas 1360 mm e saliências baixas, estão disponíveis com opções de dois a oito eixos e podem ser configurados com vários tipos de plataformas de carregamento -- leitos simples, sobre esteiras ou até mesmo com as chamadas "vessel bridges". Outra vantagem é que, em razão de seu reduzido peso morto, tem alta capacidade de carga. É uma solução bastante versátil, podendo ser configurada para cargas entre 17 e 45 t - mantendo um peso por eixo de 12 t (até 80 Km/h) - duas diferentes larguras de veículo (2550 e 2750 mm) e um flat deck com altura entre 200 e 350 mm. Um ângulo de manobra de 60 graus e uma suspensão com amplitude total de 600 mm também garantem alta manobrabilidade para esses veículos em terrenos acidentados, tais como canteiros de obras. Embora a tecnologia de eixos pendulares também garante ótima performance em jornadas de longo curso em estradas – considerando-se suspensão, dirigibilidade e rodagem -- e também baixos custos de manutenção. "Um semirreboque rebaixado da série STZ-VP coloca você no comando, à frente dos desafios que toda operação de transporte pode ter", diz Renato Ramella, diretor de vendas para Europa e Ásia da Goldhofer. "Para nós, ele é simplesmente o especialista para qualquer trabalho".

## SCANIA LANÇA LINHA 2017 NA EUROPA

A Scania antecipou em agosto a sua nova geração de caminhões – resultado de dez anos de desenvolvimento e investimentos da ordem de US\$ 2,38 bilhões. A produção dos novos caminhões começa imediatamente na fábrica da Scania, em Södertälje. Inicialmente, o foco estará em veículos e serviços para o transporte rodoviário de longa distância. As opções adicionais serão continuamente implementadas de acordo com os ajustes das demais unidades de produção da Scania. A nova geração de caminhões da Scania reduz o consumo de combustível em média 5%, graças aos extensos desenvolvimentos no trem de força e nas soluções aerodinâmicas. As características mais notáveis são as novas cabines, mas a verdadeira inovação, segundo a fabricante, é a introdução de novas tecnologias, serviços e conhecimentos. A nova geração de caminhões Scania não substitui a atual, que permanecerá sendo comercializada em todo o mundo, inclusive na Europa. Não há previsão para o lançamento da nova linha de caminhões no Brasil.



## OLHO MÁGICO NO RETROVISOR

A Orllaco fará uma demonstração em Hannover do MirrorEye, um sistema de câmeras inteligentes para retrovisores laterais de caminhão que será lançado em 2017. Suas funcionalidades incluem visão noturna, detecção de ultrapassagem e visão panorâmica automática. O sistema conta com duas câmeras HD, de alta definição, instalada nas duas laterais da cabine. O motorista pode ver as imagens em tempo real em um monitor em padrão Windows – permitindo que ele monitore todos os usuários da rodovia ao longo e atrás do caminhão. Testes de campo comprovaram que, além do aspecto segurança, o MirrorEye garante melhor performance na condução do veículo e uma economia de 1 a 2% no consumo de combustível.



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

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](mailto:editor@cranebrasil.com.br)

**Redação** Têbis Oliveira (Editora), Fernando Rezende e Marisa Santos

**Publicidade** Taís Malta [tais@cranebrasil.com.br](mailto:tais@cranebrasil.com.br)

**Direção de Arte** Ari Maia

**Tels.:** [11] 3477.6768