

REVISTA

Nº 35 - ANO V - R\$ 25,00

TRANSPORTES ESPECIAIS



UMA PUBLICAÇÃO editora **FACTO**

Mercado

LIBERANDO OS CAMINHOS

DER-SP passa a emitir Autorizações Especiais de Trânsito (AETs) por via digital

NOMES&NOTAS

Randon Implementos inaugura unidade de produção em Araraquara (SP)

INTERMODAL

Perspectivas de investimentos e oportunidades logísticas para reduzir o "Custo Brasil"



LASO INVESTE EM FTV GOLDHOFER

A LASO, transportadora de cargas especiais de Portugal, investiu em um equipamento do tipo FTV 500 da Goldhofer para transporte de turbinas eólicas com até 74 m de comprimento. Um outro recurso importante é que ele permite rotacionar os componentes que estão sendo transportados e ajustar o ângulo de inclinação em até 60 graus. A LASO, sediada em Venda do Pinheiro, diz que o equipamento lhe dará condições de superar, a um só tempo, três grandes desafios: a tendência de aumento de tamanho dos componentes eólicos (o que agrava o transporte por estradas difíceis ou de má qualidade), a necessidade permanente de garantir a segurança operacional e o aspecto ambiental, já que a expectativa é de que não será necessário cortar mais nenhuma única árvore no percurso. Um total de 48 linhas de eixo Goldhofer também estão a caminho da LASO. São seis conjuntos Goldhofer 3+5 com leito porta tubos de até 30 m, e capacidade para 120 t cada.

SIEMENS ENTREGA SGT-700 NO PERU

A Siemens está prestes a entregar uma unidade de compressão de grande porte do tipo SGT-700 para usina da Pluspetrol no Peru. Trata-se de uma turbina de gás medindo 12 m de comprimento e peso de 63 t. A carga inclui também dois compressores centrífugos STC-SV e outros componentes. A unidade de compressão permitirá significativa redução de prazos e custos na execução, instalação e treinamento de pessoal para o projeto.



PACOTE DE OBRAS DO DER-SP

O DER-SP anunciou no início de abril um investimento de R\$ 506,3 milhões na melhoria de 936 Km em 73 rodovias estaduais e municipais. Além de recuperação do pavimento asfáltico e implantação de nova sinalização, também serão construídas duas novas pontes em rodovias estaduais e três outras em estradas vicinais.

RANDON INAUGURA UNIDADE EM SP

Duas semanas depois de ter inaugurado a Randon Peru, em Callao, a Randon Implementos fortaleceu sua presença em São Paulo, com a abertura de uma unidade na cidade de Araraquara. Com uma capacidade de produção de até 2.000 unidades/ano, num mix otimizado entre semirreboques e vagões ferroviários, a empresa visa atender, nesta primeira etapa, a demanda de produtos característicos da região Sudeste do país, utilizados no cultivo da cana-de-açúcar, no transporte de cargas industrializadas e que se beneficiam da infraestrutura rododferroviária existente. A mais nova unidade do Grupo Randon recebeu investimentos na ordem de R\$ 100 milhões.



FOX BRASIL TRANSPORTA PLANTA DE BIOMASSA

A FOX Brasil completou em abril um contrato de dois anos, transportando componentes fabricados em diversas localidades do país para a planta de geração de energia com biomassa da localidade de Chiriqui, no Panamá. Foram transportados no total 3.650 t de equipamentos, incluindo uma caldeira de 31 t, uma turbina a vapor de 60 t, e um gerador de 71 t, assim como , caixas de engrenagens, transformadores, torres de refrigeração e materiais de construção. A Fox Brasil é um agente de cargas com 10 anos de atividades e atendimento em nível global.



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 Têbis 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



HARMONIZAÇÃO DE TRANSPORTES NOS EUA

A Specialized Carriers & Rigging Association (SC&RA) está a frente de uma iniciativa para harmonizar os limites de peso e sistemas de licenciamento para composições de transportes pesados e cargas projeto nos 50 estados norte-americanos. Em março, tornou público o documento “Uniform Permit Transport 2021 (UPT2021)” que mostra como os diferentes requerimentos resultam em atrasos e aumento de custos para os clientes. A **SC & RA** propôs 11 configurações que compõem a maioria das autorizações típicas de sobrepeso emitidas por estados nos EUA. As 11 configurações selecionadas já estão aprovadas em vários estados. O objetivo é atingir 100% de conformidade em todo o país até 2021. “A falta de uniformidade entre os estados está custando milhões de dólares anualmente às empresas associadas”, disse o vice-presidente da **SC & RA**, Steven Todd. “Os fabricantes pagam mais pelo transporte de seus produtos e esses custos são repassados aos consumidores. Em última análise, quase todos os cidadãos / contribuintes suportam o ônus. “Além do consumidor, a falta de uniformidade entre os estados faz com que as permissões de peso tenham um impacto muito real na infraestrutura do país, já que cargas excessivas e sobrepesadas são redirecionadas milhares de quilômetros adicionais, causando mais estresse nas estradas e pontes”, explicou Todd.

DAF COMEMORA 90 ANOS

A DAF comemorou 90 anos de história em 1º de abril de 2018. Fundada em 1928, na cidade de Eindhoven, na Holanda, a companhia é subsidiária do grupo americano PACCAR desde 1996, que também conta com as marcas Kenworth e Peterbilt. Atualmente, a montadora conta com fábricas localizadas em Eindhoven, na Holanda; Westerlo, na Bélgica; Leyland, no Reino Unido; e Ponta Grossa, no Brasil. No ano passado foram produzidos mais de 60 mil caminhões na Europa e Brasil, o melhor resultado dos últimos 9 anos



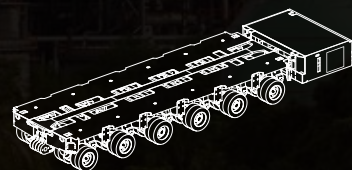
Goldhofer

Made for a mission.

REFERÊNCIA#27:

TRANSPORTE DE UMA TURBINA. 250 TONELADAS, COMPRIMENTO 48 METROS.

Utilizável como máquina automotriz e módulo de tração, com 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». Desenvolvido por Goldhofer. Construído para uma missão. A sua missão?



»ADDRIVE«

EMIÇÃO DE "AET" (FINALMENTE) ENTRA NA ERA MODERNA

Serviço digital lançado em São Paulo agiliza, possibilita maior controle e reduz custos para a liberação da Autorização Especial de Trânsito

Divulgação



Há muito vivemos, como se diz, em tempos pós-modernos. E, por incrível que pareça, a emissão de uma Autorização Especial de Trânsito (AET), em um setor tão dinâmico como a logística, ainda dependia no Brasil de toda uma papelada e de um serviço de balcão. Como se nada de novo tivesse ocorrido no mundo nos últimos anos em termos de comunicação e automação de processos. Como se a era digital, que agora chega à inteligência artificial, fosse uma ficção, algo que ainda está por vir.

Pelo menos no Estado de São Paulo (e espera-se que, em breve, em todo o Brasil), essa discrepância começou a cair por terra com o serviço de emissão online da AET, anunciado dia 2 de abril, em

cerimônia no Palácio dos Bandeirantes, pelo governador Geraldo Alckmin, nos seus últimos dias no cargo, antes de sair para concorrer à Presidência da República.

Como se sabe, a Autorização Especial de Trânsito (AET) é um documento expedido pelo DER (Departamento de Estradas de Rodagem) para veículos ou combinação de veículos utilizados no transporte de carga que não se enquadrem



Eduardo Júlio Simões,
presidente do
SINDIPESA,
executivos e
empresários
do setor

nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). O DER emite cerca de 100 mil dessas AETs por ano. Até agora, as solicitações eram feitas exclusivamente no Atendimento Público Centralizado (APC), localizado na sede do órgão estadual, na cidade de São Paulo. O processo cumpria trâmites extensos, desde as providências para juntar a documentação e preencher os formulários, até a retirada da AET física no balcão.

É importante notar que esse procedimento tradicional, a par da burocracia em si, sempre gerou custos significativos para os transportadores – com deslocamentos e serviços de despachantes, por exemplo – e em nada contribuiu para maior controle social e melhoria do serviço público e seu compromisso público de fiscalizar peso, volume e tipo de material transportado para garantir a integridade da malha viária. O DER-SP estima, por baixo, uma economia de aproximadamente R\$ 500 mil por ano com o fim dos deslocamentos e atendimento presencial para solicitação e retirada das AETs. Deve-se, no entanto, levar em conta outros custos decorrentes da morosidade que o procedimento tradicional acarretava em operações rodoviárias que movimentam grande parte do PIB do país.

É de se estranhar que a emissão digital da AET só tenha sido viabilizada agora, já que o Estado de São Paulo conta, há algum tempo, com uma plataforma eletrônica multiserviços, facilmente acessada a partir de qualquer dispositivo co-



nectado à internet pelo link www.viadigital.sp.gov.br. Por outro lado, é preciso ressaltar o processo criterioso que foi seguido na compatibilização do sistema de emissão de AETs no Via Digital – um trabalho conjunto do DER, DERSA, em parceria com vários órgãos públicos. O Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (DETRAN) viabilizou a troca de dados sobre o cadastro dos veículos existentes nas bases estadual e nacional e o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado (CREA) permitiu a verificação automática da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART). Além disso, a Imprensa Oficial do Estado forneceu tecnologia que garante a segurança da assinatura digital das AETs por meio do Certificado Digital padrão ICP-Brasil, que atende aos requisitos da norma internacional de qualidade ISO 9001:2008. Laurence Casagrande, Secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo que também preside a DERSA, destacou



Antonio Luiz Leite (SETCESP) e **Flávio Benatti** (FETCESP), entre o governador **Geraldo Alckmin**, também prestigiaram o evento

na solenidade a importante contribuição também do Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais (SINDIPESA), que disponibilizou voluntários que fizeram os testes de bancada durante a elaboração do projeto.

A entidade esteve presente no lançamento da AET Digital, representada por seu presidente Eduardo Júlio Simões, pelo Vice-Presidente Executivo, Dasio de Souza e Silva Junior, vários diretores da entidade, diretores de empresas associadas e executivos das empresas Locar, Cruz de Malta, Transdata, Irga, Tomé, Grupo Santin, JB e JSL. Também prestigiaram o evento o presidente da FETCESP, Flávio Benatti, e o vice-presidente, Antonio Luiz Leite e o diretor Celso Masson, do SETCESP.

COMO FUNCIONA?

Para solicitar uma AET Digital, o requerente preenche o cadastro online, paga o boleto que receberá por e-mail e faz o download da AET em arquivo PDF. Os solicitantes podem requisitar a AET por meio dos dispositivos móveis conectados à internet em qualquer região do país. Além disso, a autenticidade do documento poderá ser verificada por

qualquer usuário através do ATES-TADO SEGURO, outra ferramenta disponível no VIA DIGITAL que atesta de forma pública a autenticidade e a integridade do conteúdo de documentos emitidos digitalmente, garantindo total confiabilidade e transparência ao processo e oferecendo segurança contra fraudes. Nesse primeiro momento, os usuários poderão solicitar a AET DIGITAL com apoio total das equipes de DER e DERSA, por meio de uma operação assistida. O atendimento no balcão também continuará disponível pelos próximos 60 dias. A partir de então, será possível solicitar uma AET através do VIA DIGITAL. A AET deverá ser impressa para apresentação na fiscalização da Polícia Rodoviária Militar.

Outra característica da AET Digital é sua capacidade de expansão e disponibilidade para outros órgãos públicos. A DERSA garante que a solução poderá ser facilmente utilizada por DERs de outros Estados ou departamentos municipais de trânsito que necessitem emitir Autorizações Especiais de Trânsito, mediante um processo bastante simplificado de adesão ao serviço. Acesse www.viadigital.sp.gov.br e conheça a nova ferramenta. ●

PERSPECTIVAS E OPORTUNIDADES LOGÍSTICAS

24ª edição da Intermodal South America confirma retomada da economia e os projetos em curso para reduzir o quanto antes o “Custo Brasil”

Opções hidroviárias – O transporte de cargas pelos rios brasileiros ganha, a cada dia, novos operadores e investimentos em terminais. Tradicional no setor, a Hidrovias Brasil anunciou durante a Intermodal’2018 a construção de um armazém e píer em Mirituba, no Pará, com investimento de R\$ 90 milhões. O Porto de Santos também apresentou seu projeto de hidrovía para poder atender a demanda de movimentação de 150 milhões de toneladas prevista para 2020. Segundo o presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), José Alex Oliva, as etapas de conceito, avaliação, balizamento do canal, regramento da atividade e homologação pela Marinha já foram concluídos e o projeto caminha para a implantação. “Meu objetivo é ver barcaças de até 350 contêineres cruzando o estuário”, frisou Oliva. Também será possível fazer a travessia de uma margem à

outra do Porto. Novas opções logísticas nesse sentido também foram apresentadas pela autoridade portuária de Porto Velho, em Rondônia, e pelo Porto Pontal Paraná, a nova marca do Porto Pontal, no Paraná. “As obras de instalação deverão ser iniciadas nos próximos meses. Com investimentos de mais de R\$ 1,5 bilhão, vai ocupar um espaço de mais de 600 mil m² e abrigar uma das maiores áreas de depósito de contêineres do país, com cerca de 450 mil m².

Na área portuária, um dos principais projetos apresentados na Intermodal’2018 foi o do Complexo

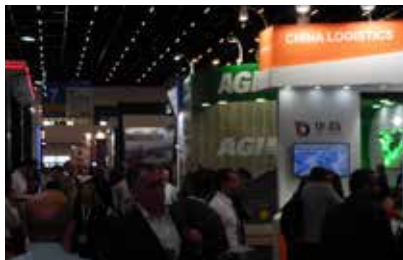
Divulgação



A 24ª edição da Intermodal South America, realizada entre os dias 13 e 15 de março, em São Paulo, com participação de cerca de 400 marcas nacionais e internacionais, reservou algumas boas surpresas aos visitantes e participantes dos fóruns de discussão. Duas importantes resoluções recentes do governo federal – o Decreto dos Portos e a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 39/2015 – foram amplamente debatidas e entendidas como primordiais para alavancar investimentos e resolver os gargalos logísticos do país. “Com o Decreto dos Portos, cerca de 60 projetos de melhorias em

Fóruns de debate aberto, um dos pontos altos da 24ª Intermodal

complexos foram apresentados”, afirma Willen Mantelli, ex-presidente da ABTP (Associação Brasileira de Terminais Portuários). “É um grande avanço, pois simplificou os procedimentos tanto dos terminais públicos como privados”. A PEC nº 39/2015, em trâmites no Congresso Nacional, também é vista de maneira positiva pelos executivos da área logística. “Ela garante segurança jurídica e estabilidade nos investimentos”, explicou na Intermodal’2018 o senador Wellington Fagundes (PR-MT), que também é presidente da Frente Parlamentar de Logística de Transporte e Armazenagem (Frenlog).



Divulgação

Industrial Porto Central, localizado em Presidente Kennedy, no sul do Espírito Santo. O presidente da empresa, José Maria Novaes, anunciou que o Ibama já emitiu a licença de instalação. O Porto Central terá como um canal de acesso de 25 m de profundidade, quebra-mar, cais e vias de acessos internos. Os terminais terão uma área de 2.000 hectares para construir e operar suas atividades. “Esta primeira etapa de quatro anos de obras envolve um investimento de aproximadamente R\$ 4 bilhões.

Condomínios logísticos – O mercado de condomínios logísticos no País tem perspectivas de melhora com a retomada da economia, embora a taxa de desocupação continue alta, por conta da expansão de 70 % e a entrada de grandes players internacionais nos últimos anos. O Cone – Condomínio de Negócios é um dos grupos que está investindo no desenvolvimento de plataformas logísticas e industriais junto a portos, aeroportos e polos de desenvolvimento, seguindo um modelo de plataformas já existentes na Europa e nos EUA. A empresa desenvolve atualmente duas plataformas, em Suape (PE) e Aratu (BA). Segundo Marcos Roberto Dubeux, presidente do Cone, o projeto

do Cone Aratu está em desenvolvimento desde 2013. Atualmente encontra-se em obras civis e tem previsão de operação aos primeiros clientes no início de 2019. Já a operação de Suape está no seu 6º ano e vem crescendo ano a ano como o esperado, de acordo com Dubeux. “Estamos atingindo todas as suas métricas de performance”. Nas duas plataformas, ainda vigora o regime de isenções fiscais. “Em ambas as plataformas temos, além dos serviços do Cone, uma base de incentivos variados (municipais, estaduais e federais) em função da atividade e do regime de tributação do cliente”.

Antes mesmo da Intermodal’2018, o Cone promoveu em Pernambuco, a primeira edição do Fórum Solution to Suit, “Logística e Inovação: uma estratégia para Pernambuco”? E trouxe para o evento em Recife dois especialistas: Yossi Sheffi,



Marcos Roberto Dubeux, presidente do Cone: investimento em condomínios logísticos

diretor do Centro de Transportes e Logística do Massachusetts Institute of Technology (MIT), e Jorge Quijano, CEO do Canal do Panamá. Segundo Dubeux, duas importantes contribuições dos palestrantes ficaram registradas: “O professor Yossi trouxe a visão da formação de clusters logísticos globais para a realidade local e como podemos alcançar esse posicionamento. Já Quijano nos demonstrou a importância das rotas internacionais utilizando o Canal do Panamá, assim como a busca por eficiência operacional como uma obsessão”. ●



Mais de 400 marcas, do Brasil e exterior, apresentaram soluções logísticas

ADDDRIVE 6 E REBOQUE PARA EQUIPAMENTOS



A Goldhofer apresentará na Intermat'2018, feira internacional de construção a ser realizada em Paris, de 23 a 28 de abril, dois conceitos de veículo que têm uma coisa em comum: a versatilidade necessária para um suporte total e eficaz face aos exigentes requisitos atuais nas indústrias de construção e engenharia. Na exposição estará será apresentado o Goldhofer AddDrive 6, uma versão de seis eixos do sistema usado para combinar módulos rebocados e auto-propelidos em um veículo. O AddDrive pode ser instalado em combinações de reboque e plataformas suspensas e mesas giratórias. O acionamento pode ser selecionado via

rádio controle remoto para fornecer uma velocidade máxima de deslocamento ou tração extra, de acordo com as condições.

A Goldhofer também exibirá o reboque STZ-L4 com reentrâncias nas rodas. Ele é projetado para transportar equipamentos de construção de grande porte autopropelidos, onde os recessos da roda no leito do reboque reduzem a altura total. O STZ-L4 também pode ser rapidamente convertido de modo que o deck esteja nivelado para acomodar veículos de esteira ou outras cargas grandes e pesadas. A carga útil é de 43 t ou, com a adição de tecnologia MPA, de 50 t, onde as regulamentações permitem.



NOVAS OPÇÕES DE AÇOS ALTA RESISTÊNCIA

A Arcelor Mittal, gigante mundial da indústria siderúrgica, também estará presente na Intermat'2018 com três novos produtos que ampliam sua linha de aços especiais: Ultra 700MCL, 900MCL e 960MCL. O novo Ultra 700MCL é particularmente adequado em aplicações com exposição à fadiga, multidirecional e altamente carregadas - como em guindastes montados em caminhões. Segundo a Arcelor Mittal, os três produtos permitem o desenvolvimento de guindastes que podem alcançar mais e elevar cargas mais pesadas. As propriedades mecânicas garantidas incluem dureza nas direções de laminação e transversal, boas características de superfície, nivelamento, flexibilidade, soldabilidade e durabilidade excepcional. Está disponível em larguras de até 2 metros.



SUBSTITUIÇÃO DE ROLAMENTOS DE RODAS

O FAG SmartSET é uma solução desenvolvida pela Schaeffler para substituição de rolamentos de rodas de ônibus, caminhões e reboques. A proposta é a de facilitar a montagem dos rolamentos de roda e evitar o mau funcionamento causado por erros no reparo, condição inadequada de alojamento, eixo, peças contíguas e o alto custo da parada de veículos comerciais. O conjunto é composto por dois rolamentos [interno e externo] pré-montados, com defletores especiais e anéis internos e externos revestidos, além de incluir uma ferramenta de prensagem.



VOLVO LIDERA EM PLANOS DE MANUTENÇÃO

Pioneira no Brasil na introdução de planos de manutenção no setor de transportes, a Volvo tem hoje uma posição avançada e de liderança nesta área: oito em cada 10 caminhões da marca vendidos no País já começam rodando pelas estradas com algum tipo de cobertura. A Volvo tem cinco modelos de planos de manutenção: Ouro, Prata, Azul, Verde e Branco. O principal e mais completo do mercado é o Ouro, que cobre todas as manutenções preventivas e corretivas do veículo durante o período contratado. Com o Plano Ouro, o transportador tem serviço do Voar [Volvo Atendimento Rápido] 24 horas por dia, sete dias por semana e atendimento preferencial na rede de 94 concessionárias distribuídas pelo Brasil.

REBOQUES MODULARES E AUTOPROPELIDOS

Dentre os destaques no estande da Faymonville estará um reboque CombiMax de 6 eixos, extensível e duplo, com eixo PA-X e um bogie CombiMax de 2 eixos com eixos pendulares. O PA-X é um eixo pendular com muitas aplicações, desde o carregador semi-rebaixado MultiMax até o CombiMax modular. Também estará em exposição a prancha semi-rebaixada MultiMax, um reboque extensível de 1 + 3 eixos com recesso da roda e área de carga com alargamento hidráulico - de 2,54 a 3,2 m através de um controle remoto ou diretamente no reboque.

Da linha Cometto, a novidade será um reboque modular autopropelido MSPE de 4 eixos, que é normalmente usado para instalação industrial, operações roll-on roll-off e cargas pesadas. O sistema eletrônico e o software Cometto permitem um ângulo de direção máximo de ± 135 graus. O MSPE Evo3 oferece uma capacidade de 70 toneladas por linha de eixo.

