

EURO DEPENDÊNCIA



Por falta de fornecedores locais, tecnologia necessária ao transporte pesado acima de 65 t só é encontrada em equipamentos importados

Diferentemente de outros segmentos do transporte, as empresas especializadas em cargas extrapesadas e indivisíveis convivem com a difícil situação de ter que operar quase exclusivamente com implementos importados, diante da inexistência de carretas e linhas de eixo de tecnologia nacional para aplicações desse porte. De tão acostumadas a esse tipo de restrição, já se habituaram às dificuldades e desenvolveram mecanismos internos para lidar com os custos de operação e manutenção de uma frota composta predominantemente por equipamentos adquiridos no mercado externo.

Aços especiais e sistema de direção dão maior desempenho aos importados



“Devido à baixa demanda do mercado, a indústria brasileira atende nossas necessidades somente até a faixa de 65 t de carga, com carretas de no máximo quatro eixos”, afirma Gladir Dassoler, sócio fundador da Transportes Pesados Itajaí (Transpi). Ele destaca o esforço de alguns fabricantes no desenvolvimento de modelos específicos, como os indicados para transporte de pás eólicas, mas ressalta que quando o assunto são as linhas de eixo ou pranchas mais sofisticadas, com suspensão hidráulica, não há para onde correr. É necessário importar.

“Esse mercado requer confiabilidade, pois qualquer falha pode comprometer a entrega da carga e todo o projeto do cliente. Por esse motivo, para transportar um transformador de R\$ 7 milhões, temos que mobilizar uma viga de R\$ 2 milhões”, diz Dassoler. Apesar desses equipamentos não terem similar nacional, o que reduz sua tarifa de importação, os efeitos sobre o custo operacional são inegáveis. “O investimento é feito 100% em moeda forte”, completa Luiz Natal Laurenti, diretor de operações da Transdata.

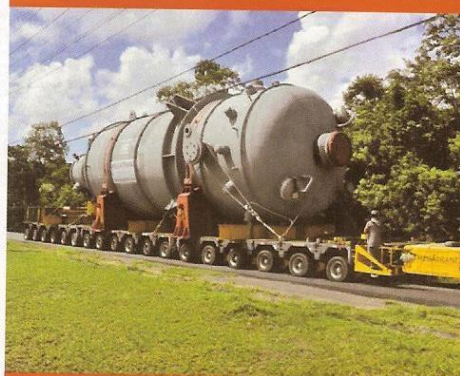
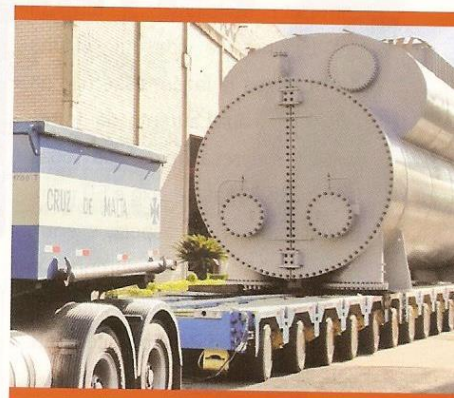
Gladir Dassoler,
da
Transpi:
mercado
requer
confiabilidade

MODERNIZAÇÃO

Além disso, o executivo destaca que, nesses casos, a aquisição do equipamento costuma ser acompanhada por investimentos em um pacote de peças sobressalentes, como pneus, reparos hidráulicos e placas eletrônicas, para evitar que ele fique indisponível por problemas de manutenção. Afinal, a importação de um componente pode consumir mais de um mês, comprometendo algum contrato da transportadora. Uma alternativa a esse custo é nacionalizar os componentes, com o desenvolvimento de fornecedores locais. Emerson Fanton Ramos, diretor operacional da Irga, diz que a transportadora adota a importação para o suprimento de peças estratégicas, como placas eletrônicas, por exemplo. “Muitos desses componentes são utilizados nas reformas e modernizações dos equipamentos”, diz ele. Como a empresa figura entre as mais tradicionais do mercado, parte de sua frota conta com idade média na faixa de 20 anos ou mais, mas o executivo ressalta que todos esses equipamentos passaram por atualização tecnológica. Considerando o parque como um todo (veja quadro abaixo), ele diz que a média de idade dos equipamentos da empresa é bem mais baixa.

Segundo Ramos, esses implementos atingem uma vida útil superior a 15 anos, com uma taxa de ocupação de 80%. Nos últimos tempos, entretanto, predomina uma tendên-

SCHEUERLE
NICOLAS
KAMAG



[Our Brazil local sales and service partners

for SCHEUERLE, KAMAG and NICOLAS:

RIMAC – Movimentando Soluções
Alto da Boa Vista - São Paulo
Tel.: ++55 11 5546 0500
rimac@rimac.com.br

www.scheuerle.com
www.nicolas.fr
www.kamag.com



cia de as transportadoras operarem com frotas mais novas, na faixa de até 10 anos de vida útil. “Alguns contratantes já fazem esse tipo de exigência”, diz Laurenti, da Transdata. A empresa opera com duas vigas, 316 linhas de eixo e 60 pranchas para serviços especiais, entre outros. “Procuramos padronizar a frota, pois as tecnologias adotadas pelos fabricantes são incompatíveis, o que impede, por exemplo, a combinação de módulos de linhas de eixos de diferentes marcas.”

CARRETAS CHINESAS

Em um mercado no qual predomina a tecnologia europeia, cuja maioria dos implementos importados vêm da Alemanha, Bélgica, França, Holanda ou Itália, o fato



▲ **Laurenti, da Transdata:** tecnologias incompatíveis obrigam a padronizar frota

▼ **Viga Goldhofer:** 130 t de peso bruto, com fator de carga de cinco para um, ou 650 t

novo é o advento de modelos chineses. Eles chegaram ao País recentemente e, até o momento, poucas empresas do segmento de transporte extrapesado aderiram à novidade. No entanto, considerando o desempenho dos fabricantes chineses em outras linhas de equipamentos, é possível prever uma rápida expansão dessas novas marcas no mercado. Apesar de serem comercializadas

a um preço 30% menor que seus concorrentes europeus, as linhas de eixo chinesas ainda encontram resistência por parte da maioria das transportadoras brasileiras. A justificativa dos profissionais do setor é que, diante da necessária confiabilidade nos equipamentos em operações desse porte, há de se aguardar mais tempo para se atestar seu desempenho em campo. O uso de aços especiais também contribui para tornar as carretas e vigas européias mais esbeltas, o que resulta em maior capacidade de carga.

Comparando uma carreta europeia de cinco eixos (distância entre-eixos de 1,5 m) com sua similar nacional, Emerson Fanton Ramos, da Irga, calcula um ganho de carga



VENTOS DE RENOVAÇÃO

Diante dos investimentos em geração eólica no Brasil, o transporte de equipamentos para esse tipo de empreendimento está movimentando a carteira das empresas especializadas em cargas de projeto e, por consequência,

sua demanda por implementos especiais. O transporte de segmentos de torres e das naceles vem sendo suprido por modelos convencionais, oferecidos pela indústria nacional, mas no caso das pás, cujos projetos mais re-

centes adotam modelos cada vez maiores, a solução passa pelo uso de pranchas extensíveis específicas para essa aplicação. Atentos a essa demanda, fabricantes brasileiros já desenvolveram implementos para o transporte de pás eólicas. Devido às características dimensionais das peças, entretanto, muitas transportadoras ainda priorizam os modelos de origem europeia, cujos sistemas de direção e sus-

penção permitem, respectivamente, melhor dirigibilidade e distribuição da carga. Esse é o caso da Transpi, que recentemente adquiriu duas pranchas extensíveis da Faynmoville de até 45 m. Na frota da Irga, o destaque fica para as carretas que atingem até 52 m de comprimento, quando totalmente abertas, possibilitando o transporte das maiores pás eólicas utilizadas atualmente nos projetos em implantação no País.

FACCHINI

GUINDASTES 4 A 23 TONELADAS

Modelos 17, 20, 23 em aço DOMEX
p| redução de peso do equipamento.
Opcional operação c| controle remoto.

VENDAS
17 3836.9683



útil de 4 t. Apesar de parecer pouco, ele ressalta que essa diferença impacta favoravelmente no custo do transporte. “Além disso, muitas vezes esses modelos com melhor fator de carga ajudam a viabilizar a operação, principalmente na travessia de pontes e estruturas que estão no limite do dimensionamento da carga”, completa Gladir Dassoler, da Transpi.

No início deste ano, a transportadora adquiriu uma viga da Goldhofer com 130 t de peso bruto, cujo fator de carga é de cinco para um. Isto significa que o implemento, indicado para o transporte de turbinas, transformadores e equipamentos para obras de óleo e gás, pode levar cargas de até 650 t. “Para atingir essa mesma capacidade, um equipamento fabricado no Brasil teria 250 t de peso próprio, o que certamente inviabilizaria sua operação.” Lançado em 2012, esse modelo conta com apenas duas unidades em operação no mundo, das quais uma é a da Transpi. Além dessa viga, a transportadora conta ainda com 94 linhas de eixos e aproximadamente 60 carretas especiais, entre outros implementos dedicados a transportes pesados e extrapesados. ●

Emerson Ramos, da Irga:
nacionalização de peças estratégicas



ISO 9001

www.facchini.com.br