

suprimentos

Soluções estratégicas

Fabricantes de vagões buscam inovação no atendimento às demandas das operadoras

Por Annaclara Velasco

M. Scalco



Vagões modelo Hopper da Randon entregues à VLI

Relacionamento próximo das operadoras de carga e reuniões frequentes de grupos técnicos de engenharia são rotina para quem trabalha em empresas fabricantes de vagões no Brasil. Para agradar ao cliente, a ordem é oferecer soluções que tornem as operadoras de carga mais competitivas e reduzam os custos de operação no transporte ferroviário. Não por acaso, nos últimos anos, a evolução em termos de tecnologia do produto foi perceptível: vagões com maior capacidade de volume transportado, aumento da vida útil de componentes, redução do nível de acidentes e do tempo de espera e de parada dos ativos são apenas alguns dos resultados.

Os grandes desafios são dotar as concessionárias de novas tecnologias que as tornem mais eficientes e dina-

mizar o mercado em um momento de baixo investimento na indústria, define Paulo Maurício Rosa, diretor de Engenharia Brasil para América do Sul da Amsted Rail, responsável por projetos de truques e sistema de choque e tração. E, para encontrar os melhores resultados, os engenheiros não economizam no uso de formas geométricas, curvas matemática e testes em laboratórios.

“A demanda das ferrovias é transportar com cada vez mais produtividade, menor custo operacional e baixo número de acidentes. E nós, empresas fabricantes, estamos sempre investindo no desenvolvimento de novas soluções, utilizando tecnologia não só de material, como também de sistema, para que toda a cadeia tenha um custo de manutenção mais baixo. Todos os componentes são estudados nos mínimos detalhes”, garante o engenheiro.

Uma das inovações da Amsted Rail, testada no mercado nacional há alguns anos é o *Motion Control*, truque que reduz o desgaste das rodas e o consumo de combustível por garantir maior estabilidade devido ao amortecimento variável de vibrações ao entrar e sair das curvas. Cerca de 90% do material rodante produzido pela Greenbrier Maxion já têm chegado ao mercado com esta solução e a empresa também oferece um kit retrofit, para que os modelos mais antigos possam ser adaptados.

Já a Randon, que acabou de inaugurar uma fábrica para a produção de vagões e semirreboques canavieiros, em Araraquara (interior de São Paulo), também está atenta às demandas do mercado (veja mais na página 11). A empresa espera atingir market share de 50% no setor ferroviário até 2020. Afonso Brambilla, gerente comercial Ferroviário da Randon, diz que o investimento em inovação desde a concepção do projeto até a entrega do material rodante para os clientes é a peça fundamental – e também a mais desafiadora – no caminho para alcançar esse objetivo. Entregar um produto otimizado, robusto, que permita ganho de produtividade, competitividade e manutenção eficiente da frota, está no check list da empresa.

Brambilla observa que uma das mais importantes diretrizes ao desenvolver vagões é o foco em soluções que permitam melhorar a relação carga/eixo do material rodante, o que contribui para o aumento da capacidade de transporte na via. Principalmente os vagões modelo Hopper,

“A demanda das ferrovias é transportar com cada vez mais produtividade, menor custo operacional e baixo número de acidentes.”

Paulo Maurício Rosa,

Amsted Rail

130 toneladas, quase 155 toneladas de adição de carga por viagem”, analisa o executivo da Randon.

Inovação dos fornecedores

A rede de fornecedores de peças para vagões não fica atrás quando o assunto é a busca por inovação e competitividade. A MWL, especializada em rodas e eixos, desenvolveu, em parceria com a **Universidade Estadual de Campinas (Unicamp)**, uma roda para vagões e locomotivas de aço fundido microligado com nióbio, substituindo assim o vanádio. Ao substituir o vanádio, componente mais usado na fabricação, o resultado, segundo o gerente de engenharia, Domingos José Minicucci, é uma roda mais dura, tenaz e com menor taxa de desgaste.

“Nossos testes de laboratório apontaram um desgaste 20% menor com esse novo produto. Ele já está sendo amplamente utilizado na Arábia Saudita e, no Brasil, empresas como Vale, Rumo e MRS já aderiram”, afirma Minicucci.

Pano de fundo da indústria ferroviária

Apesar da busca por melhorias e produtividade, a indústria ferroviária vive um período de baixo investimento por parte das operadoras de carga. Um dos motivos, além da crise, que paralisou investimentos de maneira geral no Brasil, é a expectativa das empresas em torno da renovação antecipada das concessões ferroviárias, cuja contrapartida é o compromisso de investimentos de R\$ 25 bilhões nos próximos cinco anos (somando os valores discutidos nos pro-

cessos em negociação com a ANTT), segundo dados da Abifer.

Vicente Abate, presidente da entidade, afirma que as fabricantes de vagões e locomotivas estão trabalhando atualmente com um nível de ociosidade de 75% e que há previsões de que, a partir do segundo semestre deste ano, a ANTT já esteja trabalhando juntamente ao Tribunal de Contas da União para que alguns dos contratos de renovação antecipada das concessões sejam assinados

ainda no terceiro trimestre de 2018. Um dos processos que está mais avançado é o da Malha Paulista da Rumo.

“Isso fará com que 2019 seja um ponto de crescimento da indústria, pois vai alavancar os investimentos. Enquanto as renovações não ocorrem, temos uma previsão de pedidos de 60 locomotivas e algo em torno de dois mil e três mil vagões neste ano, muito aquém da nossa capacidade produtiva”, afirma Abate. ■■■