

Importancia del mantenimiento de grúas y de equipo portuario - TT Club

Casos de estudio de mantenimiento

1- Las pérdidas hidráulicas son la causa raíz de aproximadamente el 90% de todos los incendios de equipos. La mayor parte de estos incendios se producen en las carretillas elevadoras, montacargas y apiladoras de contenedores (en inglés lift trucks). Además de un mantenimiento insuficiente, un factor común es el uso de mangueras y conexiones hidráulicas de calidad inferior proporcionadas por un departamento de compras que piensa que de este modo está ahorrando dinero.

Desafortunadamente, las mangueras y conexiones de calidad inferior a menudo son propensas a fallar, pulverizando fluido hidráulico en el compartimento del motor diesel, con el consiguiente riesgo de incendio.

En tales situaciones, el ahorro de una pequeña suma puede causar una pérdida catastrófica - resultando en una falsa economía !

2- El boom o viga levadiza de una grúa pórtico de muelle, en una terminal en Europa, colisionó con una de las grúas del barco. El resultado fueron más de 2.000.000 de dólares estadounidenses en daños a las grúas. El boom o viga levadiza de la grúa pórtico de muelle fue doblado en la colisión y debido a ello quedó fuera de servicio por seis meses.

Este incidente podría haberse evitado mediante la instalación de un sensor anticolidión en la viga levadiza a un costo de alrededor de 13.000 dólares estadounidenses.

3-Una grúa pórtico de muelle en Asia se derrumbó repentinamente debido a una falla en los cables de acero. Los cables de acero del boom o viga levadiza habían sido comprobados varias semanas antes y se encontró que tenía alambres rotos. Debido a la presión de la operativa se pospuso el cambio de los cables de acero. Si los cables de acero hubieran sido reemplazados con anterioridad, el operador habría ahorrado mucho dinero y tiempo de inactividad.

4- Habiendo perdido clientes y ganancias, el departamento de mantenimiento de una terminal en Australasia recibió la orden para recortar su presupuesto en un 20%. Esto, en un principio, ayudó a las finanzas, pero, en lugar de ser una medida temporal, la reducción de costos fue prolongada durante más de seis meses.

Debido a que los trabajos de mantenimiento programado fueron diferidos y tanto las tareas repetitivas como la frecuencia de las inspecciones fueron extendidas en el tiempo, la cantidad de roturas de los equipos aumentó dramáticamente. Esto redujo severamente el ritmo de carga/descarga de los barcos y así se perdieron más clientes. Debido a la presión del departamento de operaciones, el acceso a las máquinas para su reparación y mantenimiento fue reducido aún más debido a la reducida disponibilidad operacional de los equipos resultante de la mayor cantidad de fallas/averías. Al final, la única forma de llevar al equipo de nuevo a niveles aceptables de disponibilidad fue contratar a numerosos contratistas y personal adicional durante casi un año para hacer frente al retraso producido en las tareas pendientes de mantenimiento.

El presupuesto de mantenimiento real para ese año fue del 200% por encima de lo que venía siendo normal.

Con el impacto agregado de la pérdida de clientes y negocios, el costo total para la terminal fue enorme. Todo esto podría haberse evitado si los "managers senior" hubiesen tenido una mayor comprensión de la necesidad y de la importancia del mantenimiento.

5- Una terminal en Asia no reparó a tiempo las grietas en su pavimento de asfalto.

Después de fuertes lluvias, los daños en el pavimento fueron tan graves que los costos de reparación fueron unas veinte veces mayores que los que habrían sido necesarios para reparar las grietas iniciales.

6- La cantidad de carga movida por una terminal europea fue aumentando a lo largo de los años, pero, a pesar de haber invertido en un sistema computarizado de gestión del mantenimiento, en la terminal no contrataron al personal adecuado de planificación de mantenimiento para hacer un uso completo del sistema. Como los volúmenes de carga aumentaron, disminuyó la disponibilidad del equipo para realizar el mantenimiento. Debido a la mala planificación, los retrasos del mantenimiento programado fueron aumentando y también fue aumentando la cantidad de averías de los equipos.

Finalmente fue contratado personal de planificación adicional, para planificar mejor y para programar las tareas de forma más eficiente y esto condujo a un aumento de la disponibilidad de los equipos tanto para el mantenimiento como para las operaciones y también condujo a una disminución del 20% en el costo total incluyendo a la mano de obra.

7- Una terminal en Australasia implementó tanto la filosofía de trabajo en equipo como la filosofías de propiedad de la planta. Al cabo de seis meses, la confiabilidad del equipo había aumentado del 92% al 98%, los costos de mano de obra eran los mismos pero los costos de mantenimiento en general se habían reducido en un 15%.

Compilado y traducido por Gustavo Zamora para gruasytransportes.wordpress.com

Extraído del manual: [The Importance of Maintenance – a handbook for non-engineers](#) publicado por el TT CLUB

Lea el manual completo en inglés en:

http://www.europeanfreightleaders.eu/media/member_videos_brochures/TT%20Importance%20of%20Maintenance_Jan%202012.pdf

(*)Gustavo Zamora es un especialista en equipo de elevación y manejo de cargas. Vive y trabaja en Buenos Aires (Argentina)

Tags: The Importance of Maintenance – a handbook for non-engineers (gz7)

Si quiere colocar este post en su propio sitio, puede hacerlo sin inconvenientes, siempre y cuando no lo modifique y cite como fuente a <https://gruasytransportes.wordpress.com>

Recuerde suscribirse a nuestro blog vía RSS o Email.