Ano 18 - Edição nº 138 - Agosto 2010
www.frotacia.com.br
R$ 11,00

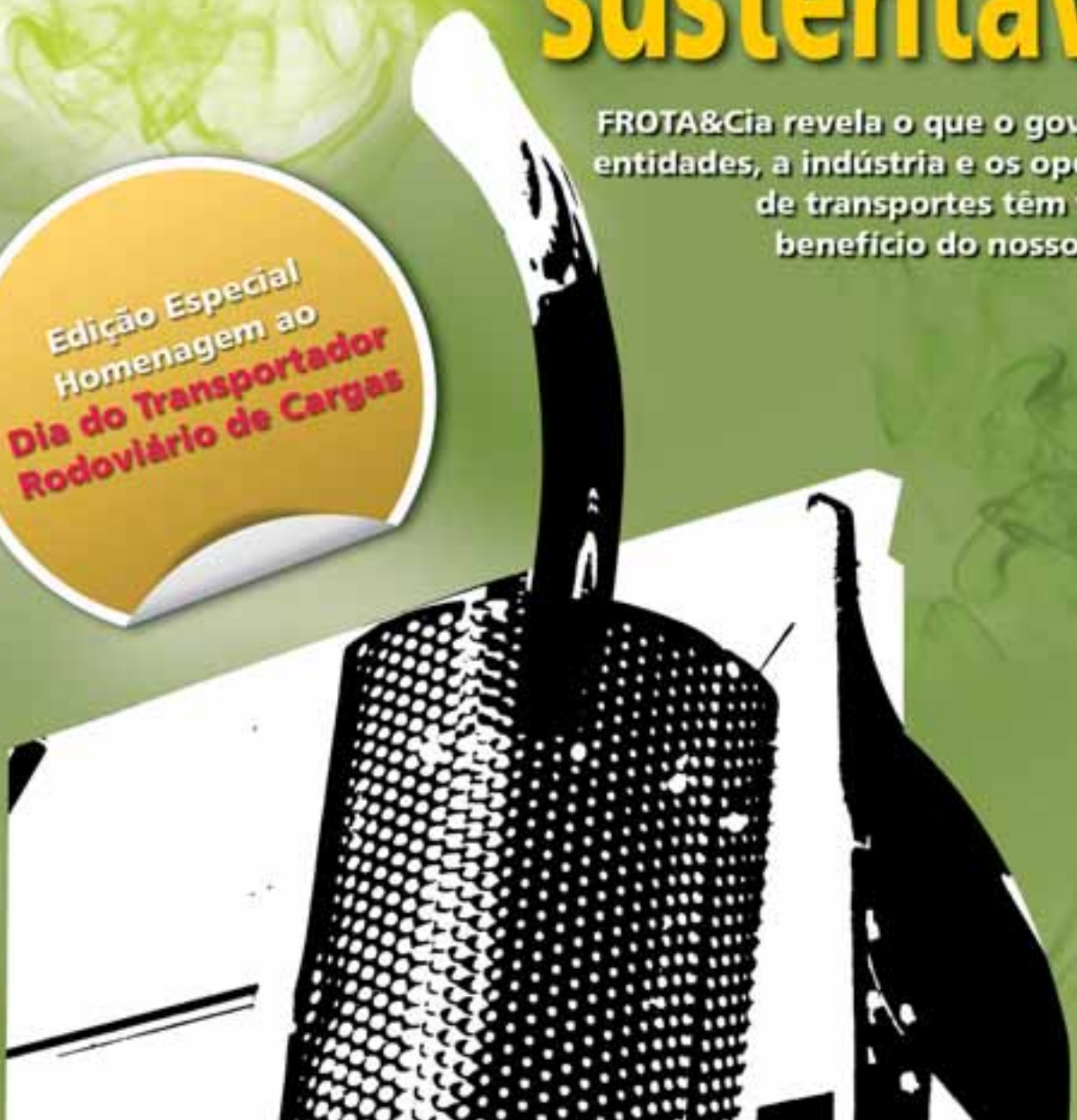
FROTA&Cia

TRANSPORTE & LOGÍSTICA • CARGAS & PASSAGEIROS

Por um amanhã sustentável

FROTA&Cia revela o que o governo, as entidades, a indústria e os operadores de transportes têm feito em benefício do nosso planeta

Edição Especial
Homenagem ao
Dia do Transportador Rodoviário de Cargas



17 de setembro
Dia do Transportador Rodoviário de Cargas

A Randon sabe que qualidade e segurança são essenciais para você rodar tranquilo. Por isso investe continuamente em novas e sustentáveis tecnologias, desenvolvendo produtos que acompanham você em todos os caminhos. Afinal, sua satisfação é nosso maior investimento. E estar com você todos os dias é o que nos mantém sempre à frente.

RANDON®

IMPLEMENTOS

www.randon.com.br

Respeite a sinalização de trânsito.

FROTA&Cia

DIRETORIA
Diretores
José Augusto Ferraz
Solange Sebrian
REDAÇÃO
Diretor de Redação e Jornalista Responsável
José Augusto Ferraz – (MTB 12.035)
joseferraz@frotacia.com.br
Editora
Luciana Duarte
luciana.duarte@frotacia.com.br
Redator
Sônia Crespo
sonia.crespo@frotacia.com.br
Colaborador
Valdir dos Santos
Editor
Fábio Bortoloto (MTB 31.295)
fabio@frotacia.com.br
COMERCIAL
Diretora
Solange Sebrian
solange@frotacia.com.br
CIRCULAÇÃO
Gerente
José Carlos da Silva
josecarlos@frotacia.com.br
ADMINISTRAÇÃO
Gerente - Edna Amorim
edna@frotacia.com.br

Assinaturas e Alterações de Dados Cadastrais
Serviço de Atendimento ao Assinante
Fone/Fax (011) 3871-1313**
E-mail: circulacao@frotacia.com.br

ASSINATURA ANUAL - R$ 132,00 (12 edições)
Preço do Exemplar Avulso: R$ 11,00

REDAÇÃO, PUBLICIDADE, CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua Ministro Godói, 507 (Água Branca)
05015-000 – São Paulo – SP – Brasil
Fone/Fax (0**11) 3871-1313
Home page: www.frotacia.com.br

FROTA&Cia é uma publicação mensal da Editora Frota Ltda, de circulação nacional e controlada, enviada a empresários e executivos em cargos de direção, de empresas de transportes de cargas e passageiros. Circula também junto a embarcadores de cargas, compradores de serviços de transportes, frotistas em geral e fornecedores de produtos e serviços de transportes. Direitos autorais reservados. É proibida a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações integrantes da edição impressa ou virtual, sem a prévia autorização dos editores. Matérias editoriais pagas não são aceitas e textos editoriais não tem qualquer vinculação com material publicitário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de **FROTA&Cia**.

Editoração eletrônica - Editora Frota
Tratamento de imagens e Arquivos digitais - Fênix
Impressão - Vox Editora
Laboratório fotográfico - PH Color
Tiragem - 13.000 exemplares
Circulação - Setembro 2010
Filiada ao
Instituto Verificador de Circulação IVC

Dispensada de emissão de documentos fiscais conforme Regime Especial Processo SF-04-908092/2002

Foto de capa: Divulgação/Banco de imagem

Força tarefa

Marcelo Moscardi

A passagem do Dia do Transportador Rodoviário de Cargas, no próximo dia 17 de setembro, mais uma vez, serve de pretexto para uma super edição de **FROTA&Cia**, em comemoração à data. Desta vez, para tratar de um tema que vem ganhando cada vez mais destaque junto a sociedade, seja no âmbito interno ou global, por conta de seus inevitáveis reflexos na vida de todos os cidadãos que habitam esse planeta.

Trata-se da questão da sustentabilidade e a sua relação com o transporte comercial, seja de cargas ou de passageiros. Em que pese a importância da atividade, um meio através do qual se tornou possível a circulação de pessoas e mercadorias em nível mundial é certo, também, que o setor de transporte colabora de forma direta e, infelizmente, vigorosa para a degradação do meio ambiente.

A triste constatação é conseqüência da utilização de uma gigantesca frota de veículos concebida especialmente para uso no transporte comercial, que aproveita a queima de combustíveis fósseis para mover seus motores. E, de quebra, despejar na atmosfera milhões de toneladas de gases e material particulado altamente poluente e danoso à saúde pública.

Isso explica a fama de vilão que passou a cercar a atividade do transporte rodoviário, em particular, uma vez que caminhões e ônibus - ao contrário de outros meios de transportes - já se incorporaram ao cotidiano das pessoas, em razão de circularem livremente por nossas ruas e estradas. Não sem motivo, as leis ambientais voltadas para o controle de emissões veiculares ampliam suas exigências e avançam na mesma proporção da consciência coletiva, na busca por um mundo sustentável e livre da poluição.

Na tentativa de realçar a importância do tema a Redação de **FROTA&Cia** se desdobrou em inúmeras frentes. Enquanto a Editora Luciana Duarte tratava de ouvir dezenas de fontes ligadas à indústria fornecedora de produtos para o segmento, a repórter Sônia Crespo se debruçava ao telefone em conversas com os operadores de transportes, para mostrar os esforços empreendidos pelas empresas para mudar esse quadro. Em paralelo, a jornalista e colaboradora Valdir dos Santos se deslocava até Brasília para participar de encontros com representantes do governo e entidades, com o propósito de discutir a legislação que trata do assunto e sua provável evolução, num futuro próximo.

O resultado de todo esse trabalho o leitor poderá conferir nas próximas páginas dessa edição especial, enriquecida ainda mais pelo apoio emprestado pelas inúmeras empresas que, aproveitando a atualidade do tema e o prestígio da publicação, acharam oportuno veicular suas mensagens publicitárias. Para chegarem a um público qualificado e cada vez mais identificado com as questões globais que envolvem a proteção do meio ambiente e a salvaguarda do planeta. A todos que colaboraram para esse esforço e se identificam com tais propósitos, deixo registrado meus agradecimentos e os votos de uma boa leitura.

José Augusto Ferraz
Diretor de Redação

FROTA SERVIÇOS

Fone/Fax: 11 3871-1313
Internet
www.frotacia.com.br
www.economiaetransporte.com.br
E-mail: faleconosco@frotacia.com.br

Linha direta
Assinaturas/Alteração de Cadastro
José Carlos da Silva - Gerente
josecarlos@frotacia.com.br

Redação/Sugestões de Pauta
Luciana Duarte - Editora
luciana.duarte@frotacia.com.br

Publicidade/Reprintes de matérias
Solange Sebrian - Diretora
solange@frotacia.com.br

Diretoria/Reclamações
José Augusto Ferraz- Diretor de Redação
joseferraz@frotacia.com.br

SUMÁRIO

Edição nº 138 - Agosto 2010

Montagem sobre fotos: Divulgação/Banco de Imagem

16 **Capa**
As vésperas da celebração do Dia do Transportador Rodoviário de Cargas, empresários, governo, entidades e indústria automotiva mostram as ações sustentáveis

20 **Entidades I**
CNT cria frentes de trabalho para aferir os índices de fumaça dos escapamentos dos veículos comerciais e tirar a imagem do setor de vilão da poluição atmosférica

22 **Governo I**
Conama estabelece resolução para os órgãos de meio ambiente nos Estados e no Distrito Federal para criarem seus Planos de Controle de Poluição Veicular no País

24 **Óleos Lubrificantes**
Diante das exigências em atender as novas tecnologias dos motores Euro 5, os fabricantes de óleos lubrificantes se preparam para apresentar seus produtos ao mercado

26 **Entidades II**
Política oficial para renovação da frota brasileira com apoio do Governo Federal e sucateamento dos caminhões de mais de 30 anos é debate no Seminário da CNT

30 **Entidades III**
Recicladoras de lubrificantes superam as metas impostas pelas autoridades ambientais ao contrário dos pneus inservíveis que alcançam a marca de 240 milhões

32 **Motores I**
Fabricantes de motores encaram o desafio de testar misturas de biocombustíveis ao diesel, enquanto os propulsores Euro 5 estão prontos para atender as normas P7

36 **Combustíveis**
Petroleiras começam a traçar estratégias para expandir a produção de biocombustíveis no País, mas tem pela frente o desafio de ofertar em escala o diesel S10

38 **Motores II**
Após definição da tecnologia para atender as normas P7, os fabricantes de motores mostram os primeiros modelos que chegam ao mercado, a partir de 2012

40 **Indústria - pneus**
Transportadores rodoviários de cargas despertam para a necessidade de estabelecer ações pontuais, voltadas para uma mobilidade mais sustentável

42 **Indústria - componentes**
Avanços nos padrões legais de combustíveis e emissões exigem esforços dos fornecedores de componentes e sistemas no desenvolvimento de novas tecnologias

46 **Transporte responsável I**
Na esteira da evolução da certificação de qualidade, transportadoras rodoviárias de cargas promovem novas práticas ambientais para preservar o meio ambiente

50 **Transporte responsável II**
Na esteira da evolução das certificações de qualidade para serviços de transporte, empresários do setor despertam para novas práticas ambientalmente corretas

52 **Transporte responsável III**
Iniciativas sustentáveis adotadas pelas empresas de transportes rodoviário de carga contribuem para melhoria do meio ambiente e reduz o consumo de água

54 **Administração**
Motivado a reduzir custos operacionais, Transportadora Pedra Branca participa do Workshop promovido pela Volvo para mais de 650 clientes com apoio da rede

pag. 55

Mongategem sobre fotos: Marcelo Moscardi/Banco de Imagem

Seções

Editorial 03

Transporte On-line 06

Panorama 66

KUMHO TIRES

KUMHO PNEUS

CONTROLE, ECONOMIA E CONFORTO

Kumho Tire CO., INC www.kumhotire.com

Fotos: Divulgação

Astro de cinema

Para marcar a participação do caminhão VM no filme "Beira do Caminho", dirigido por Breno Silveira e com estréia programada para 2011, a Volvo está lançando a série especial VM Athor. Entre outros atrativos, o veículo conta com pintura na cor prata still, espelhos retrovisores com acionamento elétrico, para-sol externo e faróis de neblina, bancos de couro, além de vidros e travas elétricos, suspensão integrada da cabine e rádio CD com MP3 e Bluetooth. "Quem dirigir um VM Athor vai se sentir especial, pois ele tem características únicas que o fazem brilhar", garante Reinaldo Serafim, gerente de vendas de caminhões da linha VM.

Caminhões em alta

O Brasil reafirmou sua posição de quinto maior mercado de caminhões do mundo. Dados do Renavam (Registro Nacional de Veículos Automotores) indicam que, de janeiro a julho, o mercado interno registrou vendas de 70.880 caminhões, o que representa um aumento de 54,6% em relação a 2009. "O mercado de caminhões deve continuar crescendo até, pelo menos, uns quatro anos em função dos investimentos que o governo brasileiro precisa realizar para dar continuidade ao PAC, esclarece José Alouche, diretor de Vendas e Marketing da MAN Latin America.

Caminhões em falta

Um levantamento da NTC&Logística junto aos associados apontou que a falta de caminhões e de mão de obra, associada a dificuldade de crédito são os maiores limitadores ao crescimento da atividade do transporte no Brasil. A constatação tem o endosso parcial do diretor de Vendas da MAN Latin América, Antônio Cammarosano Filho. "O governo colocou um programa de financiamento excelente no mercado, porém define um período muito pequeno, o que vem provocando uma corrida para comprar caminhão. Isso não significa que está faltando veículos já que todas as fábricas estão preparadas para atender a demanda. Mas é preciso que o governo estipule prazos maiores para estes programas, para normalizar a oferta", observa. Tais problemas, contudo, não tiram o ânimo das empresas - 47% dos entrevistados informaram que irão investir na ampliação da frota neste semestre.

Alternativa à Dutra

■ A Secretaria Estadual de Transportes do Rio de Janeiro defende a construção de uma nova rodovia, paralela à Via Dutra, para fazer ligação com o Estado de São Paulo. "Mesmo com todos os investimentos previstos em contrato pela concessionária, a Via Dutra não atenderá ao crescimento do tráfego nos próximos anos", explica o subsecretário estadual de Transportes, Delmo Pinho. A proposta sugere que seja feito um prolongamento do sistema paulista Ayrton Senna/Carvalho Pinto, que liga a capital paulista a Taubaté. O trecho até o Rio teria uma extensão de 300 Km e o custo do projeto está estimado em R$ 5 bilhões. A execução demoraria dez anos.

DOS LEITORES

Lemos o Editorial publicado em **FROTA&Cia**, edição 137, de Julho de 2010 e concordamos com seu posicionamento. É errado estabelecer regras de tempo de direção para motoristas autônomos que, como o nome já diz, têm autonomia sobre sua jornada de trabalho. Parece que o legislador, por desconhecer o trabalho, está com informações incompletas e deve consultar todas as partes envolvidas, começando pelos usuários e pelos que vivem do frete.

Paulo Vicente Caleffi
Presidente da Fetransul

SUA EMPRESA QUER UMA TRAJETÓRIA DE SUCESSO? APROVEITE QUE SÓ AQUI TEM 7.

PEUGEOT PROFESSIONAL.
VEÍCULOS COMERCIAIS PARA TODO TIPO DE NEGÓCIO.

PEUGEOT HOGGAR | PARTNER FURGÃO 3 E 4 PORTAS | PARTNER 5 LUGARES | BOXER 16 LUGARES | BOXER FURGÃO CURTO E MÉDIO | BOXER FURGÃO MÉDIO TETO ELEVADO | BOXER FURGÃO LONGO TETO ELEVADO

LODUCCA

REVISÕES PEUGEOT* PREÇO FIXO | REPARO RÁPIDO PREÇO JUSTO

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO | PEUGEOT ASSISTANCE | FÁBRICA NO BRASIL | PEUGEOT RECOMENDA TOTAL

Peugeot. Feito de Brasil. www.peugeot.com.br

Imagens somente para fins ilustrativos. Preço público sugerido de R$ 31.400,00 referente à versão Peugeot Hoggar X-line 1.4L Flex, 2 portas, pintura sólida, ano/modelo 10/11. Frete incluso. Prazo de vigência da oferta, para pedidos firmes fechados, de 28/07/2010 a 30/09/2010 ou enquanto durarem os estoques. Não cumulativa para outras promoções. Para mais informações sobre preços e condições especiais, consulte a Rede de Concessionárias Peugeot participantes, ligue para 0800 703 2424 ou acesse www.peugeot.com.br. *Revisão Programada Peugeot básica A para toda a Linha de Utilitários - Peugeot Hoggar, Peugeot Partner e Peugeot Boxer - Revisão dos primeiros 10.000 quilômetros ou 1º ano de utilização do veículo (o que ocorrer primeiro). Troca do óleo do motor (semissintético), filtro de óleo, anel do bujão e mais verificação de 16 itens. Consulte todos os itens verificados nesta e nas outras revisões no manual de manutenção e garantia. Todas as revisões Peugeot com pagamento parcelado em três (3) parcelas iguais. Preços e condições válidos até 31/12/2010.

Respeite a sinalização de trânsito.

A partir de R$31.400

A linha de veículos comerciais da Peugeot ficou ainda mais completa. Com a chegada do Peugeot Hoggar e agora do novo Peugeot Partner, sua empresa tem sempre as melhores soluções em transporte, de acordo com o tamanho ou tipo de negócio. E se você precisar de assistência, são mais de 150 pontos de venda em todo o País, oferecendo reparos rápidos e preços justos.

PEUGEOT PROFESSIONAL

Effa Hafei ganha cabine dupla

A Effa Motors ampliou seu portfólio de veículos comerciais. A novidade é a versão Cabine Dupla do modelo Effa Hafei Picape. "A nova cabine dupla é uma ótima opção para pequenos e médios empresários que precisam de um veículo versátil, com boa capacidade de carga e espaço para transportar até quatro pessoas", comenta Clairto Acciarto, diretor comercial do Grupo Effa. O preço de lançamento é de R$ 26.480,00 e a expectativa da empresa é comercializar 500 unidades do modelo até o final deste ano.

Preparando a cama I

Depois de anunciar a criação da [NC] 2, joint venture da Navistar com a Caterpillar para a produção e comercialização de caminhões, ônibus e motores em mercados fora da América do Norte, a fabricante americana dá mais um passo nesse sentido. A Navistar, Inc., anunciou a criação de um grupo de operações na América do Sul, para cuidar da expansão dos negócios na região. O grupo será comandado por Waldey Sanchez, que presidia a fábrica de motores MWW International, subsidiária da companhia.

Preparando a cama II

Dez anos depois de abandonar o mercado brasileiro de caminhões, a General Motors volta a se interessar pelo assunto. Segundo o presidente da GM América do Sul, Jaime Ardila, o projeto deve ser definido daqui a três anos. "Ainda não foi decidido como será o retorno, mas é um mercado de que temos de participar", afirmou o executivo. A montadora tem linhas de montagem de caminhões na Colômbia, Venezuela, Equador e Chile, que operam com kits de componentes enviados pela sua afiliada no Japão, a Isuzu.

Recado oportuno

Uma pesquisa da Fundação Dom Cabral (FDC) aponta que os principais centros urbanos do país estão à beira de um apagão nos sistemas de transportes. Segundo o estudo, sem investimentos, São Paulo vai parar daqui a quatro anos, as avenidas do Rio de Janeiro ficarão intransitáveis em oito e Belo Horizonte e Porto Alegre terão lentidão permanente em suas vias daqui a 12 anos. "No Brasil, qualquer político acha que tem de desconstruir o que seu antecessor fez", explica o coordenador do núcleo de Infraestrutura e Logística da FDC, Paulo Resende. Nas contas do especialista, a cada cinco anos dobra o número de carros nessas áreas, o que obriga a investir em obras de grande porte para acomodar essa demanda ou criar alternativas para a população deixar o carro em casa. Em tempos de eleição, o recado é mais que oportuno.

Divulgação

Caro por quê?

O preço do aço vem causando enormes dores de cabeça para os executivos das montadoras de veículos instaladas no país. Segundo o presidente da Ford para a América Latina, Marcos de Oliveira, o aço produzido no Brasil é 30% mais caro que o similar que chega nos Estados Unidos. A saída tem sido a importação do produto, por ser de 15 a 30% mais barato que o similar nacional. Nas contas do Instituto Aço Brasil (IABr), em junho, a produção de aço bruto do Brasil atingiu 2,9 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de apenas 0,1% ante o mês anterior. Isso, em que pese o Brasil contar com uma das maiores reservas do minério e ser o maior exportador mundial do produto.

Sistema inteligente é sistema simples. Confie o controle de sua frota ao Sistema NEOFROTA.

Utilizando um programa simples e descomplicado, em poucas telas você tem acesso à situação de seus equipamentos e veículos, para obter melhor desempenho e economia.

Manutenção Preventiva/ Corretiva
- Geração e acompanhamento de OS, em oficinas internas e externas; entrada e saída e valores efetivados
- Consultas por tipo de peça/ serviços/ família utilizados em um equipamento ou no geral; consulta de garantias
- Consumo de combustível, óleos e consumíveis
- Acompanhamento de abastecimento e bomba
- Controle via horímetro/ km
- Alertas conforme evidências

Controle de Pneus
- Posicionamento, km, mesmo com mudanças de equipamento
- Vida e vidas de recapeamento, arquivo de garantias recebidas, da compra ao refugo
- Controle de números de fogo via número inteligente
- Alertas gerais

Consulte-nos também sobre a **Logística de Portaria** e acabe com a fila de caminhões.

apv.frota@tcimix.com
www.tcimix.com/apv
Tel.: (11) 3743.2115

Você continua tendo a qualidade dos Caminhões e Ônibus Volkswagen.

Os Caminhões e Ônibus Volkswagen, que conquistaram o Brasil, continuam líderes no mercado brasileiro de caminhões e contando com uma das maiores e mais bem-avaliadas Redes de Concessionárias do país. Mas agora contam também com a força, tecnologia e experiência de 250 anos da MAN, uma das líderes mundiais no setor. Os Caminhões e Ônibus Volkswagen continuam os mesmos, já que em time que está ganhando não se mexe, mas agora fazem parte de um leque ainda maior de opções e modelos que vêm por aí. MAN Latin America. Trabalhando para três tipos de empresa: as pequenas, as médias e as grandes.

Imagens meramente ilustrativas.

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

E ganhou os 250 anos de experiência da MAN.

MAN Latin America

www.man-la.com

MAN

Fotos: Divulgação

Mais perto do Brasil

A Kia Motors começa a produzir em setembro, em sua nova planta no Uruguai, o Bongo K2500, inicialmente na versão chassi cabine, rodado simples e tração 4x2. As outras 7 versões do utilitário continuarão sendo importadas da Coréia. A nova linha, instalada na fábrica Nordex, em Montevideo, demandou investimentos iniciais de US$ 25 milhões e tem capacidade nominal para 12 mil unidades/ano, em dois turnos. Até dezembro, a fábrica deve produzir 330 unidades/mês e, a partir de janeiro próximo, 550 unidades mensais, para atender aos mercados brasileiro e Uruguai, com base no Protocolo do Mercosul. "A partir de 2012, vamos alcançar os mercados argentino e paraguaio", garante José Luiz Gandini (foto), presidente da Kia Motors do Brasil e da Kia Motors Uruguai, entusiasmado com a venda de 1.800 unidades do modelo, somente no mês de agosto.

30 anos de Brasil

Com a presença do presidente e CEO da holding, Jacques Esculier (foto), a Wabco Brasil comemorou seu 30º aniversário de fundação. Instalada em Sumaré (SP), a Wabco é íder na fabricação de sistemas de freios eletrônicos (ABS), controle de tração (ASR), estabilizadores de segurança (RSS) e sistemas de suspensões e transmissões para veículos comerciais. "Vemos um importante potencial de crescimento na América do Sul com o impulso da engenharia global, da cadeia de fornecimento e da capacidade de suporte", comentou o executivo, confiante no processo de inovação contínua da empresa.

Osvaldo Schmidt Neto

ERRATA

No quadro "O custo do serviço", publicado no caderno *ÔNIBUS* de FROTA&Cia de julho (edição 137), o nome do grupo Satélite saiu incorretamente grafado com dois "t" ao invés de um. A redução do índice de assaltos e avarias em 50%, citada no mesmo box, também não corresponde à realidade. O número correto é de 5 a 10%.

Tráfego artificial

Uma matéria publicada no jornal Folha de São Paulo revelou que o governo federal se valeu de um artifício para licitação das estradas, no segundo mandato do presidente Lula. Depois de analisar os editais de concessões de 7 lotes em 2007, os auditores do TCU (Tribunal de Contas da União) descobriram que o volume de veículos atribuído às estradas era menor do que o real. Dessa forma, o edital podia estipular um pedágio bem maior para viabilizar a concessão da rodovia. Em despacho, o TCU afirmou que "é fato que o volume de tráfego previsto nos estudos disponibilizados encontrava-se aquém da realidade, explicando-se, em parte, as causas dos altos deságios observados" nas tarifas. Questionada pelo tribunal, a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) informou que optou por não atualizar os dados para não atrapalhar o andamento do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), coordenado pela então ministra Dilma Rousseff. Tá explicado.

Gente,
Produtos e
Serviços.
O GPS da Scania.

Scania
R-series
2010

TRUCK OF THE YEAR

RINO COM

O Caminhão do Ano na Europa, nas ruas e estradas do Brasil.

O mesmo Scania que recebeu o prêmio International Truck of the Year 2010 está sendo produzido no Brasil. Visite uma das Casas Scania para conhecê-lo de perto. **Scania. Tudo por Você.**

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Faça revisões em seu veículo regularmente.

SCANIA
www.scania.com.br

Tector virtual

A Iveco idealizou uma solução engenhosa para mostrar a ampla variedade de configurações do seu caminhão semipesado Tector. Através do site www.ivecotector.com.br/monteoseu o internauta poderá montar virtualmente o caminhão que desejar. Através do recurso é possível chegar a 1.500 diferentes versões, como resultado da combinação dos vários tipos de cabine, transmissão, entre-eixos, capacidade de carga, cores e opcionais. "A ferramenta permite ao cliente explorar as possibilidades de configuração do modelo e encontrar qual o mais adequado ao seu negócio e acelerar suas decisões", comenta Marcelo Bouhid, gerente de Marketing da Iveco.

Novo mercado

A aprovação da lei que cria a Política Nacional de Resíduos Sólidos, sancionada pelo presidente Lula no último dia 2 de agosto foi recebida com entusiasmo pelos empresários de transportes. O projeto define o sistema de logística reversa que deverá ser adotado por fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de produtos como pilhas, baterias, pneus e componentes eletroeletrônicos. De acordo com o texto, esses produtos terão que ser devolvidos aos fabricantes, os quais serão responsáveis pela destinação ambiental adequada dos mesmos. "A necessidade de atender as empresas que precisam retirar os aparelhos das lojas ou residências e transportá-los para os locais adequados para o seu descarte ou reciclagem cria um novo mercado para os transportadores rodoviários de cargas", comemora Ronan Hudson, diretor da JadLog.

Baixa procura

O superintendente de Fiscalização substituto da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), José Glauco Dias, admitiu em entrevista a uma rádio que o número de transportadores que fizeram a atualização de dados junto ao Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), entre março e julho deste ano, é considerado baixo pela agência reguladora. "Apenas 25% atualizaram", admite José Dias, ao lembrar que o registro é obrigatório e a multa para quem não o fizer varia entre R$ 500 e R$ 5 mil. "O objetivo é fiscalizar, mas também orientar aqueles que ainda não se recadastraram para que regularizem a situação com a ANTT", disse o superintendente.

Custo Brasil

A expansão do consumo de óleo diesel no mercado interno fez disparar as importações do produto. Somente no primeiro semestre do ano as compras externas cresceram 224% com relação ao mesmo período do ano anterior, saltando para 3,8 bilhões de litros, segundo dados da Agência Nacional do Petróleo (ANP). O Brasil é tradicionalmente importador de diesel, pois as refinarias locais não têm capacidade para suprir a demanda interna. Segundo projeções da consultoria Tendências, o diesel brasileiro continuará mais caro que o internacional até o fim de 2011, caso não haja alterações no mercado de petróleo. "O alto custo do diesel reduz a competitividade do Brasil com o resto do mundo", reclama de outro lado o presidente da ABTC (Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga), Newton Gibson, ao lembrar que o combustível representa 30% dos custos das empresas de transportes.

Novo CRB Turbo sintético

A Castrol está lançando uma nova versão da família de lubrificantes CRB Turbo para motores diesel. Trata-se do CRB Turbo SAE 15W40 com exclusiva tecnologia sintética e indicado para todos os tipos de propulsores - turbinados ou convencionais. Segundo o fabricante, a nova versão conta um pacote de aditivos especialmente desenvolvidos para proteger o motor nas altas temperaturas e condições severas de serviço. De acordo com a Castrol, o desempenho do novo lubrificante foi testado em laboratórios certificados pelo Instituto Americano de Petróleo no Brasil, Estados Unidos e Reino Unido. O CRB Turbo SAE 15W40 está disponível em embalagens de 4 litros ou 1 litro e, ainda, em tambores de 200 litros.

Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.

GREY

Caminhão Axor Premium com câmbio ComfortShift. Exclusividade da Mercedes.
Mais desempenho na estrada com um simples toque.

Chegou a linha de caminhões Axor Premium com ABS e câmbio semiautomatizado ComfortShift de série: um "joystick" que reduz o esforço do motorista para as trocas de marcha. Mais conforto e segurança para o motorista e muito mais economia e durabilidade para sua frota. Vá a um Concessionário Mercedes-Benz, **ligue 0800 970 90 90 ou acesse www.mercedes-benz.com.br**.

Mercedes-Benz
A marca que todo mundo confia.

UM ESFORÇO COLE

A união de governos, entidades, fabricantes de veículos e componentes e, ainda, os próprios operadores podem contribuir para a consolidação de um transporte cada vez mais amigável ao meio ambiente

Por Luciana Duarte

Poucos temas são tão controversos e abrangentes quanto a sustentabilidade dentro das empresas de transportes. Ser sustentável é uma proposição que envolve desde a preocupação com o impacto ambiental até a responsabilidade de uma empresa perante os funcionários, fornecedores, consumidores e até investidores. Trata-se de um tema em constate evolução, cujas diretrizes são discutidas e rediscutidas todos os anos em vários setores da economia. A complexidade e o dinamismo do assunto estimulou a Redação de **FROTA&Cia** a acompanhar esse movimento, em comemoração à passagem do **Dia do Transportador Rodoviário de Cargas**, em 17 de setembro. A equipe de jornalistas se propôs a realizar uma das tarefas mais desafiadoras ao longo dos dezoito anos da existência da publicação. Destacar, em uma única e super edição, as ações atuais e novidades tecnológicas em desenvolvimento em favor da mobilidade rodoviária sustentável.

Para proporcionar uma cobertura ampla e completa, o tema foi dividido em três diferentes angulações. Na primeira parte, o levantamento buscou entender e relatar o papel do governo e das entidades, destacando as ações e os programas que colaboram com as novas e futuras legislações voltadas para a redução de emissões poluentes. A segunda, não menos importante, foi conhecer a real contribuição da indústria no desenvolvimento de lubrificantes, combustíveis alternativos, motores e componentes para uso em caminhões e ônibus, a partir de 2012. A terceira parte aborda as práticas adotadas por operadores do transporte de cargas e passageiros, com relação aos cuidados no tratamento de resíduos sólidos, líquidos e gasosos com a finalidade de preservar o meio ambiente.

ESFORÇO COLETIVO - Ficou evidente em todos os relatos que, direta ou indiretamente, os envolvidos estão dando a sua contribuição em conceber maneiras de cuidar da preservação do planeta. Muitos até já perceberam que critérios ambientais oferecem oportunidades de cortar custos e se diferenci-

TIVO

Transporte sustentável: um desafio para o setor conceber maneiras de cuidar da preservação do planeta

EMISSÕES DE CO2 NO BRASIL (EM MIL TONELADAS)

Confira a seguir a participação da atividade de transporte na emissão de C02 (dióxido de carbono)

Fontes	1990	2005	Var.%	Particip. %	
				1990	2005
Queima de combustíveis fósseis	195.766	3.330.075	70	21	22
Setor de transporte	82.235	136.155	66	8,8	8,6
Modal Rodoviário	71.339	123.175	73	7,7	7,8

Fonte: Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa do MCT 30/11/2009

ar da concorrência. De maneira geral, contudo, todas as evoluções anunciam um forte envolvimento do governo, entidades de classes e a indústria na possibilidade de reduzir drasticamente o consumo de energia dos veículos e as emissões de poluentes na atmosfera. Sem desprezar a capacidade de se livrar progressivamente da dependência exclusiva do petróleo.

Um bom exemplo disso ocorre com a os fabricantes de produtos e componentes para uso veicular. Depois de estabelecer critérios ambientais em seus processos produtivos, a indústria automotiva passou a focar no desenvolvimento de novas matérias prima, como forma de reduzir o impacto de suas atividades no setor de transportes. O resultado desse esforço aparece em forma de inovações tecnológicas que, aos poucos, começam a tomar conta do parque industrial nacional. Da mesma forma um movimento em paralelo evidencia os esforços das petroleiras em elevar a oferta de combustíveis renováveis. Ainda, que o principal desafio da atualidade seja calibrar os módulos de gerenciamento de injeção eletrônica dos propulsores ciclo diesel para receber essas diversas misturas. "Contudo, não se trata de mágica, nenhuma tecnologia por mais avançada que possa ser, irá solucionar todos os problemas", lembra Luso Ventura, diretor da Netz Automotiva – empresa especializada na prestação de serviços de engenharia a industria automobilística e frotistas.

POSTURA RESPONSÁVEL – Do lado dos operadores, a busca se concentra na realização de um transporte que proporcione menos impacto ambiental. Uma decisão que, aos poucos, começa a envolver um número cada vez maior de transportadores. E não sem razão. Afinal, a atividade responde por 8,6% da contaminação da atmosfera com emissão de 136.155 toneladas de CO2, das quais o modal rodoviário sozinho arca com 90,46% desse volume e os caminhões por 44%. Preocupados com o futuro de seus negócios os empresários do setor começam a manter um olho no controle ambiental, além de ser uma atitude socialmente correta pode atrair novos clientes. "Em razão da maioria de nossos clientes exigir comprovantes de que estamos operando a frota dentro das exigências legais de emissões de poluentes", exemplifica o presidente da Transportadora Jadlog, Ronan Hudson, empresa especializada em entregas do e-commerce.

Em paralelo a isso, outras iniciativas sustentáveis voltadas ao meio ambiente começam a ganhar fôlego em companhias como a Patrus Transportes, Rodogarcia e Braspress, que contam seus bem sucedidos cases nesta edição especial de FROTA&Cia. Algumas ainda mais arrojadas já adotaram a compra de créditos de carbono a exemplo da Transportadora Ipojucatur. Há um crescente interesse por parte das grandes empresas em implantar o selo de gestão ambiental ISO 14.000

– como fez a Viação Águia Branca, que acaba de conquistar o certificado. Embora uma grande quantidade de empresas procure transformar recursos sustentáveis em ações pontuais de marketing. Mas certamente isso só funcionará por um tempo, até porque para alcançar as exigências futuras terão de incorporar ações palpáveis de sustentabilidade à empresa.

OUTRO LADO DO BALCÃO - Contudo, não será por falta de regulamentações e de ações voluntárias por parte do governo e entidades representativas que a atividade de transporte deixará de contribuir para preservar e melhorar a qualidade do ar nos grandes centros urbanos. No quesito legislações os esforços atuais estão concentrados, sobretudo, no controle de emissões dos veículos automotores, cuja sétima fase deve se iniciar em, com atraso, em 2012 . As metas são ousadas e buscam a redução de mais de 90% dos gases que provocam o efeito estufa, boa parte lançados por caminhões fabricados muito antes do início do Programa Nacional de Controle de Poluição do Ar de Veículos Automotores (Proconve). Do outro lado, ainda por resolver, predomina nas ruas e estradas brasileiras mais de 1,35 milhões de caminhões, dos quais 20% ou 270 mil rodam há mais de 30 anos, a maior parte pelas mãos de transportadores autônomos. Embora, a legislação ambiental não tenha se descuidado de alguns insumos do transporte, responsáveis pela poluição de rios e do solo e passou a exigir desde 1999 a reciclagem de pneus e de óleo lubrificante. A exemplo do recolhimento, coleta e destinação final de óleo lubrificante, regulamentado desde 1993 e que, hoje, supera as metas do Ministério de Meio Ambiente porque é totalmente aproveitável.

Não faltam propostas, contudo, de entidades de classes visando contribuir com a maior redução das emissões na atmosfera associada ao sucateamento dessa frota antiga. Outras iniciativas privadas vêm sendo adotadas, como o Programa Economizar, da Petrobras, o Projeto Despoluir, da CNT, que inspiraram iniciativa na Fetranspor, na busca pelo controle da emissão de fumaça, com a conseqüente diminuição de consumo de combustível do País. À espera de análise e aprovação dos órgãos estaduais de meio ambiente, as inspeções veiculares ambientais na frota brasileira estão previstas para ter início a partir de junho de 2011, em todo o território nacional. A medida tem o reforço da obrigatoriedade de instalação do sistema OBD de autodiagnose veicular nos novos caminhões e ônibus que vão atender ao P7, para controlar a poluição dos novos propulsores a diesel.

Fotos: Divulgação

Iniciativa da Fetranspor na busca pelo controle da emissão de fumaça é referência nacional

Ronan Hudson: operar dentro dos padrões de emissões é uma exigência dos clientes

Se todos os envolvidos agirem com firmeza e o setor de transportes obtiver as ferramentas necessárias – políticas, regulamentações, tecnologias em cenário econômico favorável - será possível reduzir drasticamente as emissão de C02, aumentar a segurança nas estradas e conviver melhor com os veículos nas grandes metrópoles. Para garantir uma mobilidade acessível a todos, num futuro próximo, que seja compatível com as possibilidades do planeta, é necessário que as partes envolvidas se comprometam desde já a fazer a sua parte. Todas as iniciativas podem ser consideradas um pequeno passo na contribuição ao meio ambiente global, mas certamente representam um importante salto na consciência dentro do setor operacional do transportes de cargas e passageiros. Como você pode conferir nas próximas páginas desta edição. Boa Leitura!

Quem tem
tecnologia vai
mais longe.

Qualquer que seja o transporte,
use sempre os produtos Petrobras.

Não importa se a sua empresa é de transporte rodoviário, marítimo ou ferroviário. A Petrobras Distribuidora atende às suas necessidades em qualquer lugar do país. Afinal, ninguém melhor do que uma empresa que está em todo o Brasil, desenvolvendo produtos com inovação e tecnologia, para conhecer bem todos os modais de transporte. A solução do tamanho que você precisa, na hora certa. Por isso, se você procura economia e produtividade, você encontra na Petrobras.

BR PETROBRAS

O DESAFIO É A NOSSA ENERGIA

SAC 0800-789001 • www.br.com.br

Fotos: Divulgação

Lançamento do Projeto Despoluir: engajamento de toda estrutura sindical do transporte, em benefício do meio ambiente

De vilão a mocinho

CNT cria o Programa Ambiental do Transporte para tirar do setor a imagem de vilão da poluição atmosférica, reduzir a fumaça e economizar diesel. Em três anos, iniciativa colhe primeiros frutos

Por Valdir dos Santos

O consumo de combustíveis fósseis pela atividade de transporte no Brasil é o segundo maior gerador de CO2 (dióxido de carbono), um dos responsáveis pelo efeito estufa e consequente o aquecimento global. A atmosfera brasileira recebe por ano 1 milhão e 575 mil toneladas de CO2, das quais o transporte contribui com 136.155 toneladas ou 8,6%. Em inventário do Ministério de Ciência e Tecnologia, as mudanças no uso da terra (desmatamento e queima de vegetação) é de longe o maior emissor, 75,9% (ver quadro).

Antes mesmo da atualização destes dados, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) havia iniciado o Projeto Ambiental do Transporte - Despoluir, em 2007, visando contribuir para a redução das emissões dos veículos comerciais a diesel. Só os caminhões emitem 36,65 toneladas de poluentes e os ônibus 5,83t.

Reverter esse quadro é um dos objetivos do Despoluir que, utilizando toda a estrutura da entidade (31 federações, 348 sindicatos, 32 associações e as 134 unidades do Sest-Senat), busca estimular o engajamento do setor na conservação do meio ambiente e na construção do desenvolvimento sustentável. Em três anos, o programa inspecionou um total de 302.694 caminhões de empresas e de autônomos, ou 22,2% da frota em circulação.

Equipes das entidades filiadas utilizam veículos e equipamentos fornecidos pela CNT para aferir os índices de fumaça dos escapamentos dos veículos. Em caso de reprovação (13%), os proprietários são orientados a fazer os reparos necessários e os aprovados ganham o selo Despoluir da CNT. Em convênio do gover-

no de Santa Catarina, a inspeção técnica veicular feita pela CNT é aceita pelo Detran local. O caminhão que porta o selo atesta a credibilidade da aferição, afirma Marilei Menezes, coordenadora do Despoluir.

VANTAGENS - Mas o engajamento das empresas e autônomos ao Despoluir ainda deixa a desejar porque nem sempre os empresários se dispõem a liberar a frota para a inspeção, o que pode consumir algumas horas de trabalho. "Quem submete seus veículos à aferição do Despoluir, no entanto, só tem vantagens", assegura Menezes. Ao eliminar a fumaça preta acaba o desperdício de diesel e a economia de combustível é real. Por outro lado, o selo no pára-brisa melhora a imagem da empresa junto aos clientes preocupados com o meio ambiente.

Para participar do programa, basta a empresa ou autônomo entrar em contato com a federação de seu Estado ou na Central de Relacionamento da CNT (0800 728 2891) e agendar uma visita técnica. A aferição por opacímetro obedece aos padrões do Proconve, que estabelece critérios, procedimentos e limites máximos admissíveis de opacidade da emissão de escapamento, baseado em ensaios da Norma NBR 13.037. Além de aferir os veículos, os técnicos dão orientação sobre controle do combustível desde o recebimento, drenagem dos tanques, padrão de abastecimento e sinalização da área. Os mecânicos são orientados sobre uso racional de combustível e lubrificante e os motoristas sobre meio ambiente e condução econômica. De 2007 a 2009, foram aferidos 228.866 veículos com 85,63% aprovação. No primeiro semestre deste ano foram mais 73.828 com mais de 90% de aprovação.

PESQUISA - O incentivo ao uso de energia limpa com a participação de instituições especializadas é o segundo projeto do programa, cujo primeiro trabalho foi uma pesquisa sobre biodiesel na frota em circulação, a pedido das federações, que recebia muitas queixas dos frotistas e autônomos (veja quadro ao lado). Uma próxima etapa do programa visa o aprimoramento da gestão ambiental nas empresas, garagens e terminais, incentivando a certificação ambiental, treinamento de pessoal e premiação dos melhores casos de gestão. Essa etapa se propõe a incentivar a reciclagem e outras práticas ambientais e desenvolver o projeto do ônibus amigo do meio ambiente.

Um convênio com o Sebrae estuda a implantação da questão ambiental em micro e pequenas empresas com vistas a melhorar a competitividade e fortalecer seus negócios. A CNT criou um site em seu portal para divulgar e tirar dúvidas sobre o Despoluir (www.cntdespoluir.org.br), criou um prêmio de jornalismo e divulga mensalmente na Revista Transporte Atual, da entidade, as notícias e os resultados do programa.

Os efeitos do biodiesel

■ O Programa Ambiental do Transporte fez uma pesquisa com técnicos do Sest-Senat sobre a qualidade do diesel no Brasil e a adição de biodiesel em 4 e 5%, como parte do incentivo do programa ao uso de energia limpa. Das 262 empresas pesquisadas, de cargas e de passageiros, urbano e rodoviário, 56% detectaram alguma alteração no aspecto físico da mistura (46% na cor e 27% na aparência turva). Além disso, 19% detectaram aumento na formação de borra nos tanques e impurezas visíveis, 13%. O aumento no consumo foi apurado por 23% das pesquisadas, 65% não detectaram e 12% não fizeram a verificação.

A adição de biodiesel foi considerada como responsável por aumento das trocas de filtro de combustível (23%) e de limpeza de bicos injetores e válvulas (18%). A pesquisa apurou também que as borras nos tanques de combustível foram mais presentes nos caminhões antigos, devido à maior lubricidade do biodiesel. Nesses casos, os técnicos recomendaram a limpeza nos tanques antes do abastecimento. Sobre a qualidade do diesel não foram apuradas alterações, principalmente entre aquelas que abastecem a frota na própria empresa (56%), pois fazem maior controle do produto, limpeza uma vez por ano nos tanques de armazenagem e verificam vazamento (80%).

Obrigatoriedade a caminho

Resolução do Conama atribui aos Estados e Distrito Federal a responsabilidade de organizar a inspeção veicular ambiental no país

Por Valdir dos Santos

Baixada em 25 de novembro de 2009, a Resolução 418 deu prazo de um ano para que os órgãos de meio ambiente de Estados e do DF preparem seus Planos de Controle de Poluição Veicular (PCPV) para a implantação dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - (IM). E o Ibama terá seis meses para analisar e aprovar os PCPV e os IM.

Se não houver atrasos, a partir de junho de 2011 a frota brasileira em uso começará a ser inspecionada anualmente para avaliar emissões de gases poluentes e de ruído como prevê o Artigo 104 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, em vigor desde 1997. O CTB inclui na vistoria as condições de segurança, vincula a inspeção à renovação do licenciamento anual e estabelece a retenção administrativa dos veículos reprovados. Esse artigo do Código ainda depende de regulamentação pelo Congresso Nacional, onde um projeto de lei tramita há quatro anos.

Marcelo Moscardi

Inspeção veicular em São Paulo: 20% dos veículos são reprovados

Alfredo Peres, presidente do Denatran, afirma que a inspeção veicular ambiental do Conama pode ser feita antes da aprovação desse projeto. Alguns estados e municípios já exigem a inspeção veicular ambiental baseada em leis estaduais e municipais. Peres cita também que a poluição veicular será mais bem controlada com o sistema OBD, de autodiagnose, previsto para ser instalado nos caminhões e ônibus novos da fase sete do Proconve (P-7), que começam a ser produzidos em 2012.

NOVAS REGRAS - O Ibama já baixou instrução normativa estabelecendo todas as regras para o OBD (ver quadro). Nesse caso, se as emissões estiverem acima dos limites, o motor vai perdendo o torque e pode parar. Em São Paulo, por exemplo, a inspeção é exigida na renovação do licenciamento, mas o comparecimento não chega a 50% e em 20% das inspeções realizadas, os veículos são reprovados. Nesse caso, as transferências e os licenciamentos ficam bloqueados. Afora isso, em torno de 30% dos veículos no Brasil estão com licenciamento em atraso, segundo estatísticas do Denatran.

A inspeção veicular ambiental em São Paulo está baseada em questões de saúde pública. Estudos mostram que, em conseqüência da poluição, 20 pessoas morrem por dia na cidade e a expectativa de vida é reduzida em 1 ano e meio, informa a Prefeitura. Assim, desde 2009, todos os veículos movidos a diesel licenciados na capital passaram a se submeter à inspeção e os a gasolina, álcool, gás natural e flex, fabricados a partir entre 2003 e 2008.

A Resolução n o 418/ 2009 do Conama determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso. Define o OBD como o sistema de diagnose de bordo utilizado no controle das emissões e capaz de identificar a origem provável das falhas, verificadas por meio de códigos armazenados na memória do módulo de controle do motor.

INVENTÁRIO - O PCPV vai gerir a qualidade do ar do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar – Pronar e do Proconve. O PCPV, que está sendo elaborado pelos órgãos ambientais estaduais, será baseado em inventário de emissões e monitoramento da qualidade do ar, incluindo o I/M. De acordo com os resultados do PCPV, o órgão ambiental pode decidir por um programa de inspeção da frota descrevendo as características conceituais e operacionais, estabelecendo a extensão geográfica, as regiões a serem priorizadas, a frota-alvo e o cronograma de implantação e a periodicidade da inspeção. A frota alvo será definida por município, com base na sua contribuição ao comprometimento da qualidade do ar e à segurança veicular.

Divulgação

Poluição veicular: legislação mais rígida e fiscalização eficiente para reduzir níveis de emissões

O I/M objetiva identificar as não conformidades nas especificações originais, nas exigências da regulamentação do Proconve e nas falhas de manutenção e alterações do projeto original que causem aumento na emissão de poluentes. E serão implantadas prioritariamente em regiões que comprometam, com base em estudo técnico, a qualidade do ar devido às emissões de poluentes.

CONVÊNIO - Os municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos poderão implantar suas I/M próprios, mediante convênio com o Estado. Os órgãos de meio ambiente deverão celebrar convênio com o órgão executivo de trânsito competente para executar ou delegar a inspeção, evitando duplicação de programas e promovendo a integração.

Os veículos de frota alvo deverão ser inspecionados com antecedência máxima de noventa dias da data limite para o seu licenciamento anual. É permitida a operação de estações móveis de inspeção para o atendimento local de grandes frotas cativas. Os resultados das inspeções são enviados aos órgãos responsáveis e daí transmitidos ao Ibama, que consolidará e dará divulgação das informações por meio do Relatório Nacional de Inspeção Veicular Ambiental a ser apresentado ao Conama anualmente.

Os fabricantes, importadores e distribuidores de veículos e autopeças devem orientar e disseminar os requisitos e procedimentos da correta manutenção e calibração de seus veículos referentes aos limites estabelecidos pela Resolução.

Decifrando o OBD

■ O Ibama baixou a Instrução Normativa nº 4, em 12 de maio deste ano, estabelecendo os requisitos técnicos e de homologação para os sistemas de autodiagnose de bordo (OBD) a serem instalados em todos os veículos pesados novos a diesel homologados na fase P-7 do Proconve. Com mais de 30 páginas, a Instrução e seus anexos contêm as disposições aplicáveis ao sistema OBD, com o objetivo de facilitar a detecção imediata de qualquer deterioração ou falha do equipamento de controle das emissões de motores pesados do ciclo Diesel.

Os quatro anexos contêm as definições e abreviaturas, especificações e ensaios; as informações do OBD para homologação, os sistemas OBD e a homologação para sistemas de auto diagnose de bordo.

Pesquisa e desenvolvimento: no futuro, os lubrificantes terão base sintética, em sua maioria

Divulgação/Castrol

Parceiros no desempenho

Ao lado do diesel mais limpo ou de bicombustíveis, óleos lubrificantes de base mineral ou sintética terão de atender as exigências tecnológicas dos motores que vêm por aí

Por Sônia Crespo

Fabricantes de óleos lubrificantes deverão, em breve, apresentar ao mercado produtos alternativos que, em parceria com o combustível, atenderão às expectativas de emissões e desempenho dos motores de última geração. A largada foi dada pela Castrol Lubrificantes há mais de um ano ao lançar o Elixion Castrol elaborado com base 100% sintética. "Os lubrificantes futuros, acredite, terão na sua maioria base sintética" afirma Fábio Albin, gerente da Linha Diesel da Castrol. "A base mineral é adequada para lubrificantes destinados a linha de motores comuns", argumenta o executivo.

O lubrificante Elixion, de acordo com o fabricante, possui comprovada redução de 4% no consumo de diesel. "As montadoras indicam este tipo de produto para alcançar o melhor desempenho do motor", diz Albin. Para os motores Euro 5 (P7) o produto atende perfeitamente as emissões de enxofre. "O que não acontece com os óleos processados a base mineral". Quanto a tecnologias futuras, Aubin adianta que a Castrol desenvolve estudos na Europa para lançar novos produtos que atendam os motores Euro 5 e 6. "As novas tecnologias devem chegar antes das normas P7 entrar em vigor", avisa o executivo.

DISTRIBUIÇÃO PRAGMÁTICA – Além da evolução tecnológica, a Castrol também estabeleceu outras medidas preventivas em respeito ao meio ambiente. Tais como, reduzir o volume de embalagens plásticas e de 20 litros (chamadas bombonas) na distribuição de lubrificantes foi uma delas. "No lugar das embalagens por tambores de metal, de 200 litros cada, adotamos 10 bombonas plásticas", exemplifica Albin. "Em sistema de comodato também oferecemos para as garagens um carrinho de transporte que facilita a movimentação do tambor, assim como o abastecimento do veículo", conta. Procurados as fabricantes de lubrificantes ExxonMobil, Chevron, Repsol não manifestaram suas formulações.

Rerrefino com qualidade

■ Além de atividade industrial, o rerrefino dos óleos descartados pode ser considerado um procedimento sustentável. Ao tirar do mercado resíduos tóxicos indesejáveis a indústria transforma em um novo produto. Na área rerrefinação desde 1975, a Lwart processa anualmente 140 milhões de litros de lubrificante usado, mas poderia processar o dobro e talvez até o triplo desse volume. "Infelizmente há muita perda para o mercado paralelo, que paga mais pelo litro de óleo descartado e revende esse produto tóxico para aplicações em motoserras ou queima indevida", conta Eliane Oliveira, gerente de Marketing Corporativo do Grupo Lwart. "Pagamos um preço razoável por litro de lubrificante, que varia de acordo com a região mas não podemos concorrer com eles", lamenta o executivo sem revelar números.

Divulgação/LWART

Passe por cima até do tempo.

Pneus Goodyear. Os únicos com a tecnologia Duralife e vida mais longa.

Garantia mai longevidade e alto desempenho nacionais, não apenas pneus adaptados do seu veículo.

FORNECEDOR OFICIAL

STOCKCAR

LINHAS DE PNEUS GOODYEAR

Agora, os compostos dos pneus Goodyear contam com a inovadora tecnologia Duralife, que aumenta em até 46% a recapabilidade e tem uma performance em banda original até 18% superior à da série anterior. ***Com Goodyear é assim: seu negócio vai mais longe.***

Viva Nas Asas Da

GOODYEAR

www.goodyear.com.br

Proposta polêmica

Seminário promovido pela CNT defende uma política oficial para renovação da frota brasileira com sucateamento dos caminhões de mais de 30 anos e apoio financeiro do Governo Federal

Por Valdir dos Santos

Marcelo Vigneron

Frota em frangalhos: cerca de 45% dos caminhões brasileiros tem mais de 20 anos de uso e outros 20% rodam há mais de três décadas

A idade média de 18 anos da frota brasileira de 1.362.160 caminhões é a principal causa do elevado índice de emissões de CO 2 pelo transporte rodoviário. Cerca de 45% dos veículos têm mais de 20 anos e 269.610 (20%) rodam há mais de três décadas. Os autônomos detêm 85% da frota mais velha, sendo que 53% desses caminhões foram produzidos antes de 1993, quando começou a fase I do Proconve e, por isso, poluem até 90% mais do que os congêneres Euro III.

Além de poluir mais, os caminhões velhos exigem mais manutenção, ficando mais sujeitos a quebra, prejudicando o trânsito nas cidades e rodovias; consomem mais combustível por km rodado devido a tecnologia defasada; têm menor relação peso-potência, oferecendo menor capacidade de carga; a velocidade média é menor e a produtividade também, aumentando os custos do transporte; por aumentarem a oferta, ainda contribuem para diminuir o valor do frete.

RENOVAR - Diante disso, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) desenvolveu uma proposta de renovação de frota associada ao sucateamento dos caminhões com mais de 30 anos, que chamou de Plano Nacional de Renovação de Frota de Caminhões – RenovAR. Esta proposta foi debatida no Seminário Internacional sobre Reciclagem de Veículos e Renovação de Frota no

Fotos: Divulgação

Bruno Batista: em defesa da participação do governo e da iniciativa privada, para incrementar a renovação da frota

dia 12 de agosto em Brasília.

Bruno Batista, diretor executivo da CNT, mostrou em simulação que seriam necessários 13 anos para retirar de circulação todos os caminhões acima de 30 anos, com a substituição de 50 mil por ano, pois a cada ano mais veículos irão completando essa idade. Em outra simulação, a idade média apenas se estabilizaria se fosse feita a substituição de 30 mil por ano durante dez anos.

Por isso, ele defendeu a participação do governo e de vários setores da economia na efetiva implementação de um plano de renovação de frota com sucateamento dos caminhões velhos e mais facilidade de financiamento para os autônomos.

O plano estimularia a produção de caminhões, gerando mais empregos e mais receita tributária. As montadoras e a rede de concessionárias, segundo Marco Antonio Saltini, representante da Anfavea, poderiam contribuir com estímulos à renovação, mas ele considera que a isenção fiscal traria mais efeito nas trocas de um caminhão sucateado por um novo.

Flávio Benatti, presidente da NTC&Logística e vice na seção de cargas da CNT, defendeu na entrevista coletiva do seminário um bônus de R$ 30 mil para cada caminhão sucateado dos autônomos. Esta seria a parte do governo a um programa social de retirada dos caminhões velhos das vias públicas. Mas defendeu amplo debate sobre o tema de forma que os demais agentes envolvidos possam colaborar.

Brasil e México - O Seminário mostrou experiências do México, Argentina e Espanha de reciclagem e sucateamento de veículos. O que mais se assemelha ao caso brasileiro é o do México (ver quadro abaixo).

José Aurélio Ramalho, diretor do CESVI (Centro de Estudos Automotivos) acredita que em pouco o assunto reciclagem de caminhões será regulamentado no Brasil, contemplando a criação de centros de reciclagem e o certificado de baixa na documentação. "O governo deveria estabelecer critérios para definir a destinação dos veículos fora de uso", acrescentou. Ele defende também uma lei que autorize os Detrans a leiloarem os carros abandonados nos pátios, transferindo ao proprietário os impostos e multas em atraso e incluindo-os na dívida ativa das Prefeituras ou Estados.

A atividade siderúrgica seria uma das principais beneficiadas com o sucateamento dos caminhões velhos, ampliando a produção de aço, disse Heitor Luis Bergamini, diretor do Grupo Gerdau, que processa 16 milhões de toneladas de sucata ao ano. Segundo ele, a falta de sucata é própria dos países pobres, que utilizam os bens duráveis por muitos anos. Tanto é verdade, que há mercado para caminhões com mais de 30 anos de uso, quando já deveriam estar fora de circulação. Bergamini definiu o

O que é o RenovAR

■De acordo com o RenovAR, para sair de circulação o caminhão deve ter registro na ANTT, comprovar operação nos últimos doze meses e estar quites com taxas impostos. Após dar baixa na documentação, o caminhão seria levado a um centro de reciclagem – a ser criado – onde seriam retiradas as peças aproveitáveis, que seriam catalogadas, identificadas e fornecidas o mercado de reposição. Os líquidos e fluídos seriam esgotados e destinados a pontos específicos de aproveitamento já existentes. O aço iria para as siderúrgicas e os plásticos, vidro e borrachas para reciclagem nos respectivos segmentos.

Com o documento de baixa em mãos, o proprietário do caminhão sucateado receberia do governo quantia de R$ 30 mil para adquirir um caminhão mais novo e, em uma reação em cadeia, a produção e as vendas de caminhões aumentariam.

Flávio Benatti: bônus de R$ 30 mil, para cada caminhão sucateado dos autônomos

RenovAr como um projeto sustentável e ético com resultados positivos para a economia, meio ambiente e a sociedade.

Para Alfredo Peres da Silva, diretor do Contran e do Denatran, só uma rigorosa inspeção veicular obrigatória, poderá forçar o sucateamento, reprovando e impedindo a circulação desses veículos. Essa inspeção está prevista no Código de Trânsito Brasileiro, desde 1997, mas ainda não foi regulamentada. O projeto de lei está há quatro anos para ser votado pelo Congresso Nacional, disse Peres.

IPVA PROGRESSIVO - Ele saudou a iniciativa do Conama que baixou a Resolução 416/2010, atribuindo aos municípios com frota superior a 3 milhões de veículos e aos Estados a tarefa de organizar a inspeção técnica veicular, a exemplo do que já anteciparam alguns Estados e Municípios com legislação própria. E criticou a isenção de cobrança de IPVA dos veículos mais velhos, que prolonga a utilização e desestimula o sucateamento. "Deveria ser o contrário, IPVA progressivo com a idade para muitos veículos deixariam de circular".

Alfredo Peres: contrário a isenção do IPVA nos veículos mais velhos

Branca Bastos Americano, secretária de Mudanças Climáticas do Ministério do Meio Ambiente, disse no Seminário, que há muito o transporte rodoviário de cargas preocupa o governo. Ela citou avanços na área ambiental como a recente promulgação da lei de Política Nacional dos Resíduos Sólidos, em 8 de agosto, depois 19 anos de tramitação, e que de alguma forma poderá atingir os caminhões velhos. Ela citou também a logística reversa para baterias e a reciclagem dos lubrificantes como parte de uma política que visa os transportes, enfatizando a fase 7 do Proconve, que a partir de 2014 estará em pleno funcionamento como diesel S10.

Convencido da necessidade de continuar debatendo o assunto, José Hélio Fernandes, presidente da Federação dos Transportadores do Centro-Oeste, representando o presidente da CNT anunciou a criação de uma comissão formada por representantes do setor, da indústria, comércio e governo, que receberiam um documento com o resumo do seminário.

Renovação em outros países

■ Com uma frota de 610 mil caminhões com idade média 15 anos, o México iniciou em 2004 um programa de reciclagem da frota, que foi sofrendo alterações até chegar ao modelo atual que oferece estímulo de 15%, (o total dos impostos) para a substituição por um modelo novo. "Antes, era possível substituir por outro de até cinco anos sem isenção fiscal, mas não funcionou", disse Miguel Elizalde Lizarraga (foto), subsecretário de Transportes do governo mexicano. A meta é reciclar 15.600 até 2012 com idade superior a 10 anos e aumentar a competitividade.

Na Espanha, a frota de 31 milhões de veículos tem no máximo 10 anos de uso, pois a partir de nove anos, os proprietários devem levá-los para reciclagem. E não há qualquer incentivo do governo, explicou Ignácio Juarez Perez, gerente da Cesvimap (Centro de Experimentación y Seguridad Vial Mapfre). Uma lei da comunidade européia atribui à indústria automobilística a responsabilidade pelos veículos fora de uso.

Na Argentina, o programa de reciclagem e renovação de frota de caminhões com mais de 25 anos, implantado em 2009 e dirigido para autônomos e empresas com até cinco veículos, ainda não surtiu resultado, segundo Fabián Pons, diretor da CESVI – Centro de Experimentación y Seguridad Vial. A única montadora que o apoiou, a Iveco, voltou atrás. As indústrias de autopeças são contra a venda de peças usadas e as montadoras apoiadas pela associação nacional (Adefa) não recomendam nem reciclam nada, disse Pons.

Fotos: Divulgação

Motores Cummins ISB.
Campeões em todos os quesitos!

0800 12 33 00
falecom@cummins.com
www.cummins.com.br

Cummins

Óleo lubrificante: rerrefino já alcança 35% do total consumido

Divulgação

Boas práticas

Enquanto os fabricantes de pneus já contabilizam a reciclagem de mais de 240 milhões de pneus inservíveis, as recicladoras de lubrificantes superam as metas impostas pelas autoridades ambientais

Por Valdir dos Santos

Divulgado como o vilão da dengue por abrigar água parada, ambiente propício ao desenvolvimento e a propagação do Aedes Aegypti, os pneus velhos descartados em rios, estradas, terrenos baldios e quintais passaram a ter destinação obrigatória há mais de dez anos. Tudo por causa da Resolução 258 do Conama, que passou a exigir que indústria e importadores assumissem a reciclagem de um para cada novo pneu produzido. Em 2009, a produção brasileira de pneus totalizou 3,5 milhões de unidades.

O mesmo se deu com a Resolução 416 de 30/9/2009 que obrigou a reciclagem da mesma quantia de pneus colocados no mercado de reposição. Além de obrigar a criação de pelo menos um centro de coleta, nos municípios com mais de cem mil habitantes, no prazo máximo de um ano da data da resolução. E, de quebra, ainda informar ao Ibama sobre o cumprimento da meta a cada ano.

Apesar da 258 ter sido publicada em 1999, foi somente em 2007 que a Anip, associação das indústrias de pneus, decidiu pela criação de uma entidade especializada no assunto. Daí surgiu a Reciclanip, entidade sem fins lucrativos que mantém 463 pontos de coleta no país e já reciclou mais de 1,2 milhão de toneladas, equivalentes a 240 milhões de pneus de passeio.

IMPORTÂNCIA DO PESO - A Reciclanip arca com os custos de coleta, transporte, trituração e destinação dos inservíveis. Segundo Cesar Faccio, gerente geral, a logística representa 60% dos custos e a quase a totalidade do transporte é feito por rodovia. Embora os pneus de veículos comerciais representem de 20 a 25% do total, Faccio informa que, em peso, chegam a 60% e o Ibama considera o peso e não número para estabelecer as metas. Daí a importância dos pneus pesados na reciclagem.

A mesma preocupação cerca os óleos lubrificantes, utilizados tanto em veículos de passeio como comerciais. O rerrefino coloca o Brasil em quinto lugar entre os países que fazem a reciclagem do produto. Dados do Ministério do Meio Ambiente (MMA) mostram que no ano passado o rerrefino de lubrificantes foi de 35,59%, ultrapassando a meta anual do próprio ministério de coletar 34,20% do volume total consumido. Em 2008, com maior consumo, a coleta atingiu 37,63 %, ante uma meta de 33,40%.

Em 2009, o mercado de lubrificantes consumiu 1.178.266 m^3 do produto, dos quais 350.922 m^3 foram coletados para rerrefino, volume que se transformou em 200.459 mil m^3 de novo óleo lubrificante. Dessa forma, além de contribuir para descontaminar o meio ambiente, o rerrefino prolonga a vida útil de um dos mais nobres derivados de petróleo.

Walter Françolim, diretor Executivo do Sindicato as Empresas de Rerrefino, afirma que nem todo lubrificante comercializado é incorporado ao processo de reciclagem, como as graxas. A perda inclui a queima do produto, que ocorre sobretudo nos motores dos caminhões mais antigos. Cada mil quilômetros rodados consomem um litro e na hora da troca, quando se esgota o cárter o aproveitamento é de 60% em média.

TECNOLOGIA - Dependendo da tecnologia de rerrefino, 100 litros de óleo usado resultam em 71% de óleo básico de petróleo, 10 a 12% de composto asfáltico, 3% de combustível pesado e

1% de compostos leves, utilizados na própria indústria, 7% é água, 1,5% é incorporado à terra clarificante e transformada em matéria prima para fabricação cerâmica e 6,5% se perde no processo industrial. Ao óleo básico se acrescentam 10% de aditivos.

Ao contrário dos pneus, considerados um estorvo na natureza, o óleo lubrificante usado despertou interesse antes da legislação ambiental. Para juntar os 360 milhões de litros de lubrificantes descartados em postos de abastecimento, empresas de transporte, indústrias e outros, há uma rede de coletores que cobre 4.300 municípios e centralizam o produto em 34 centros de coleta, informa Walter Françolim. O SindiRefino, que congrega o setor, tem onze indústrias associadas.

O destino do pneu

Ivson

■ O pneu se torna inservível após atingir seu desgaste completo. Sua decomposição na natureza costuma demorar mais de 150 anos, por isso não pode ser descartado. Os principais destinatários dos pneus inservíveis são as 21 indústrias de cimento espalhadas pelo país, que consomem 260 mil toneladas ao ano ou 80% do total. Licenciadas pelo Ibama para queimá-los, a indústria teve que adaptar filtros especiais. Uma outra parte do material triturado é reaproveitada na composição de asfalto ecológico, solados de sapato, em borrachas de vedação, dutos pluviais, pisos para quadras poliesportivas, pisos industriais e tapetes para automóveis.

A busca de alternativas

Propulsores Euro 5 para atender as normas P7 estão prontos, mas sua eficiência combinada ao uso de biocombustíveis ainda tem um longo caminho a ser explorado até vingar nas próximas décadas

Por Luciana Duarte

Fotos: Divulgação

Novos motores dotados de tecnologia Euro 5 ainda não estão preparados para receber combustíveis renováveis

A briga pela vanguarda tecnológica na oferta de propulsores ciclo diesel com apelo "verde" para equipar caminhões e ônibus promete agitar, nos próximos anos, os bastidores da indústria de motores pesados. Assim como ocorreu com a passagem de patamar do Euro 0 para o Euro I, II e III os próximos motores a combustão interna têm e terão pela frente um longo desafio a cumprir, simultaneamente à chegada dos motores Euro V, a partir de 2012. Na largada para atingir os limites das leis de emissões de poluentes Proconve 7, os motores Euro 5 já estão prontos, apesar do atraso (lei matéria completa na página 26). Outra corrida em paralelo acontece em função da necessidade de reduzir a dependência do uso de combustíveis fosseis, em direção de uma mobilidade mais segura, limpa e sustentável.

Esse movimento, um dos maiores da atualidade, tem levado os fabricantes de motores a tentar resolver um impasse - encontrar a exata calibração do módulo de gerenciamento de injeção eletrônica dos propulsores ciclo diesel, para receber misturas de combustíveis renováveis. E mais: em volumes adaptáveis às necessidades de potência e torque, que compatibilizem máximo desempenho, redução de emissões de poluentes e menor consumo. Parte desse desafio poderia ser vencido com a chegada de avançados componentes eletrônicos no conjunto do trem de força. Porém, democratizar seu uso ainda exige esforços das partes envolvidas. Por outro lado, há quem aposte no advento da tecnologia HCCI (Homogeneous Charge Compression Ignition) expressão que significa Ignição por Compreensão de Carga Homogênea em tradução livre, que possibilita combinar diesel, álcool ou gasolina no interior dos motores.

DUAS QUESTÕES - "Qualquer que seja a solução escolhida, as legislações ambientais limitam os fabricantes de

Luso Ventura: para o transporte comercial não existe motor melhor que o diesel

motores e sistemas eletrônicos de evoluírem em várias direções. Por outro lado, se isso acontecer, quem estaria disposto a pagar mais por um veículo menos poluente?", questiona o professor do departamento de Engenharia Mecânica da FEI, Silvio Shizuo Sumioshi. Acrescente-se a isso, outras duas questões que ecoam nos corredores da indústria de veículos pesados à espera de respostas.

A primeira dúvida é se o Proconve 8(equivalente ao Euro 6) chegará tão rápido, tendo em vista os ganhos ambientais ínfimos em relação à versão P7", questiona Luso Ventura, diretor da Netz Automotiva - empresa especializada na prestação de serviços de engenharia a indústria automobilística e frotistas. Depois se o Brasil não obteria ganhos ambientais maioresse oferecesse incentivos para a renovação maciça da frota antiga, que a entrada em vigor da norma P8. Afinal, completa o especialista, "quanto mais nova a frota, mais tecnologia embarcada ela terá e menor será o nível de emissões de poluentes".

De olho no futuro, os fabricantes nacionais se empenham em testar combustíveis alternativos ao diesel, seja em versão pura ou combinada, como o gás natural, etanol, biodiesel, diesel de cana etc. Para aplicação em veículos comerciais já foi liberada em 2008 a mistura de 20% de biodiesel (B20) ao diesel. "Proporções maiores pioram o consumo e saem fora da legislação determinada para motores Euro 3", destaca Guilherme Ebiling, gerente de engenharia avançada da MWM International. Outras soluções combinadas ao diesel com 30% de gás natural e 60% de etanol são testadas em paralelo, mesmo acreditando existir mais espaço para o etanol que o GNV. Até o final de 2010, a MWM pretende revelar o avanço nos testes com essas misturas.

Guilherme Ebiling: a mistura de combustíveis renováveis ao diesel exige uma perfeita calibração dos motores

DESAFIOS - Já o motor Euro 5 é um capítulo a parte, por continuar à espera de uma definição quanto à tecnologia que irá adotar, se SCR ou EGR (ver matéria na pág.38). Mesmo assim, prosseguem os testes com várias misturas de combustíveis renováveis. "Por enquanto só está liberado para receber 5% de biodiesel em razão do sistema de pós tratamento. Qualquer quantia acima disso é pouco provável que seja autorizada pelo fabricante", dispara Luis Chain Faraj, gerente de marketing e engenharia da Cummins. Segundo ele, mais de 20 mil

Correndo por fora

■ Outras diferentes soluções, com vistas à mobilidade sustentável, ocupam as atenções dos fabricantes de veículos e motores. Em parceria com a Iveco do Brasil, a FTP testa um Mini Bus Gás 65C14 movido 100% a gás natural. "Mais de 300 veículos já rodam na Venezuela e outros 15 na Colômbia, para aplicação urbana no transporte de passageiros com tecnologias que excedem as normas Euro V próxima a zero", garante Marcelo Motta, gerente de plataforma de leves e médios da Iveco. "No Brasil está em desenvolvimento o Daily elétrico para atender as necessidades do transporte de carga em áreas urbanas, mas nada impede de equiparmos os chassis de ônibus da marca com a mesma tecnologia", antecipa.

Já a Volvo do Brasil, por exigência da matriz, concentra seus esforços em testes de bancada na Suécia, com sete caminhões da linha FM equipados com motores 9 litros. Eles foram especialmente modificados pelos engenheiros da montadora para rodar com uma série de diferentes combustíveis, incluindo biodiesel, biogás, biogás combinado com biodiesel, etanol, metanol, DME, diesel sintético e gás de hidrogênio combinado com biogás. "Se existir potencial no Brasil a tecnologia poderá ser importada no futuro", garante Nilton Roeder, diretor de Powertrain da Volvo do Brasil, fabricante de caminhões pesados e semipesados e chassis de ônibus.

A realização da Copa do Mundo em 2014 também estimula a propagação dessa idéia verde. A Agrale testa em parceria com a Siemens um ônibus híbrido diesel-elétrico, na versão midi low entry (piso baixo) equipado motor Cummins de 170 CV. Enquanto a Coope/UFRJ percorre as ruas no Rio de Janeiro com um ônibus movido a hidrogênio, com capacidade para rodar 300 km transportando 69 passageiros.

Fotos: Divulgação

Celso Mendonça: os motores movidos a etanol já são uma realidade na Europa

motores da marca movidos 100% a gás natural rodam no mundo, nas versões 5.9 litros até 230 cv e 8.9 litros até 320 cv. "Hoje é preciso achar uma tecnologia mandatória para conseguir ser competitiva e oferecer um produto com baixo custo operacional", opina.

Em menor velocidade a indústria de motores investe para tentar reduzir entre 20% a 30% o consumo de diesel nas frotas de caminhões leves e ônibus que operam nos centros urbanos. Avançam mais rápido as apostas no etanol, gás natural e diesel de cana, apesar dos inúmeros obstáculos a superar, na mesma ordem, quanto ao aumento na produção brasileira e viabilidade econômica do diesel de cana.

DIESEL E ETANOL - Contudo, qualquer que seja a direção, passa por desafios já conhecidos. A Scania aposta forte no aperfeiçoamento de motores movidos 100% a etanol. Há dois anos a montadora testa algumas unidades de caminhões e ônibus em várias aplicações urbanas, rodoviárias e off road movidos a E100. Em motores de 270 cv com torque máximo de 1.200 NM as emissões de Nox alcançaram 1.7 g/kWh e 0.01 g/kWh de material particulado, enquanto o diesel chega a 4.6 g/kWh e 0.08 g/kWh. "O etanol é o combustível considerado pelos orgãos internacionais como o mais avançado e provável para uso nos motores ciclo diesel, em um futuro próximo", opina Celso Mendonça, Gerente de Engenharia de Vendas da Scania no Brasil.

Motor Cummins ISF 3.8 turbo, equipado com tecnologia SCR

A FPT Powertrain Tecnologies, por sua vez, não descarta a possibilidade de oferecer um leque de opções no futuro. Atualmente, o fabricante desenvolve um propulsor com características ciclo otto para atender uma demanda específica do setor de transporte de cargas e passageiros. "Já o motor Cursor 8, na versão E100, pode ser vantajoso para rodar no setor sucrooaleiro onde o custo do álcool é mais baixo. Nos grandes centros a solução fica restrita a caminhão de lixo, ônibus e transporte escolar", opina João Irineu Medeiros, diretor de engenharia da empresa. Para caminhões pesados o Cursor 9 movido com 30% de diesel e 70% tem apresentado melhor desempenho. "Também apostamos na evolução do Multiair para motores ciclo diesel. A solução permite rodar com gás, álcool e diesel, independente do percentual da mistura", conta Irineu.

Alternativas ao diesel

■ A eficácia dos veículos projetados para funcionarem com 100% de biodiesel, após uma perfeita calibração, já está plenamente comprovada. Desde setembro de 2009, veículos da Scania e Volvo rodam na linha Verde de Curitiba (PR) movidos a B100. Medições técnicas revelaram índice de emissão de fumaça 25% menor, redução de 19% de óxido de nitrogênio e de 30% nas emissões de monóxido de carbono (CO).

Já a Mercedes-Benz pretende oferecer um leque de ofertas multifuel, com várias alternativas de abastecimento para seus motores, apesar da evidente aposta da marca na direção do biodiesel e no diesel de cana-de-açucar. "Testes de operação em condições severas, com caminhões abastecidos com B100, apontaram uma redução de 40% de material particulado, comparado ao diesel S500", diz Gilberto Gomes Leal, gerente de desenvolvimento de motores da empresa. "O diesel de cana tem se revelado ainda mais ideal, com nível de enxofre 0 ppm, viscosidade mm2/s de 2,4, nível de energia por litro de 33,4 mj/l, nível aromático e poliaromático de 1,7, sem água e sedimentos ppm comparado ao S10 que estará disponível em 2012", complementa Leal. Até agora não foi preciso substituir nenhum componente do veículo.

MetA

Economizar combustível na reforma de pneus é rentabilizar a sua empresa.

ecomais

Até 12%* de redução no consumo de combustível

A Série Ecomais maximiza resultados e agrega valor ao seu negócio aliando desempenho quilométrico superior e redução de consumo de combustível. Agora, além das bandas Eixo Livre e Tração, a Tipler está lançando a Ecomais Antiarraste, com profundidade otimizada, reduzindo a resistência ao rolamento, novo composto de borracha e ombros arredondados que solucionam os problemas de arraste lateral. Quem quer aumentar a rentabilidade de sua frota usa Ecomais, da Tipler.

www.tipler.com.br

A banda de quem faz as contas

antiarraste *eixo livre* *tração*

* *Quando aplicadas em carcaças otimizadas para economia de combustível e contempladas as condições do padrão Tipler de rodagem.*

O avanço do plano B

Mais adequados às exigências ambientais os biocombustíveis começam ganhar espaços estratégicos nas petroleiras, mas tem um longo caminho a percorrer para vencerem o diesel

Por Sônia Crespo e Luciana Duarte

Se as tradicionais fontes de energia se afogam, aos poucos, no mar de proibições da biodiversidade, outras surgem por meio de pesquisas realizadas pelas grandes companhias como a Petrobras, Shell e Ipiranga. Pouco se divulga sobre a evolução desses estudos, ainda que muito se comente nos bastidores acadêmicos. Diesel mais puro como o S-10 e o S-50 assim como diesel oriundo da cana-de-açúcar, gás natural, biodiesel ou até mesmo o etanol são projetos alternativos que avançam no dia a dia nas pranchetas dos engenheiros químicos, assim como nos testes de campo. "O foco no aumento do uso de bicombustíveis e na produção em escala destes é o desafio do século 21", opina a especialista e professora de engenheira química do Centro Universitário da Fei, Maristhela Marin. "Como forma de minimizar a poluição atmosférica o caminho é investir em soluções mais amigáveis do ponto de vista energético e ecológico", ressalta.

Diante dessa realidade as empresas petroleiras começam a se mexer. A Shell do Brasil, por exemplo, acaba de anunciar uma parceria inédita com a Cosan, considerada a maior usina sucroalcoleira do mundo. A união tem como estratégia comprar processadores de cana-de-açucar no Brasil e no exterior expandindo o acesso a mercados e aumentando a produção etanol. "Nos próximos 20 anos os biocombustíveis serão uma das soluções comerciais mais realistas para reduzir as emissões de carbono no setor de transportes", aposta Mark Williams, Diretor Mundial de Downstream da Shell ao declarar investimentos na ordem de U$ 1,96 bilhão em dinheiro e ativos, incluindo 2.740 postos de combustíveis. "Este é um marco importante do nosso esforço para criar uma das mais competitivas companhias de biocombustíveis do mundo", acrescentou Rubens Ometto Silveira Mello, presidente do Conselho de Administração da Cosan e presidente eleito do Conselho de Administração da joint venture proposta.

Expansão nos negócios – Juntas, as duas empresas poderão processar acima de 2 bilhões de litros de etanol, incluindo no negócio oito projetos de usinas elétricas. Nos planos da Shell do Brasil está incluso o lançamento do "Shell Fórmula Diesel" para atender as novas tecnologias dos motores Euro 5 (Proconve 7) com 10 ppm (10 miligramas por quilo de teor de enxofre de teor de enxofre) e capacidade extra de limpeza no sistema de injeção do motor.

A ofensiva da Shell está

Fotos: Divulgação

Combustíveis alternativos: solução mais amigável, do ponto de vista energético, em comparação ao diesel

VANTAGENS & DESVANTAGENS

Confira no quadro abaixo as virtudes e os defeitos dos combustíveis alternativos, para uso em motores diesel

Combustivel	Benefícios	Desvantagem	Desafio
Etanol	menos poluente	baixa eficiência energética em motores diesel	calibrar os motores para o uso do álcool
Biodiesel	baixo teor de emissões de poluentes	mistura acima de 50% ao diesel não oferece rendimento por km/rodado	aumentar a produção
Diesel	melhor eficiência energética em motores diesel	alto teor de enxofre	ofertar em escala o diesel com 10 ppm
Diesel de cana	propriedades semelhantes ao diesel fóssil com ausência de enxofre	-	aumentar os investimentos; produção em escala de microorganismos modificados
Gás Natural	baixo teor de carbono	produção em escala	aumentar as reservas descobertas
Híbrido (Diesel-gás)	emissão zero de poluentes	viabilidade econômica	aumentar a capacidade das baterias

Fonte: levantamento realizado pela Revista FROTA&Cia

levando a Petrobrás dar uma guinada estratégica nos negócios, com políticas mais agressivas de desenvolvimento e aquisições. Prestes a declarar o volume que irá processar do Diesel S10, obrigatório a partir de 2012, a estatal brasileira já oferece o diesel S-50 (com 50 miligramas por quilo de teor de enxofre) para sistemas de transportes urbanos nas grandes capitais brasileiras como Rio de Janeiro, Fortaleza, Belém, Recife, São Paulo, Curitiba e Belo Horizonte. Já os investimentos na expansão produtiva do Biodiesel seguem à todo vapor. Três usinas operadas pela Petrobras Bicombustíveis, instaladas em Candeias (BA). Quixadá (CE) e Montes Claros (MG) já produzem 242 milhões de litros por ano. Estão nos planos até o final do ano dobrar a produção nas Usinas da Bahia Guamaré (RN), a mais nova aquisição, saltando de 171 milhões de litros por ano para 507 milhões. A estatal que já processa 747 milhões de litros de etanol pretende adquirir outras três usinas ainda em 2010 e elevar a produção para 2,319 bilhões de litros até 2012.

A Ipiranga, por sua vez, concentra seus esforços no desenvolvimento de novos biocombustíveis. Mas limita-se a dizer que tem metas importantes e enorme interesse nessa área. "No entanto trata-se de assunto estratégico da empresa, do qual não falamos", justifica Ricardo França, Coordenador Técnico de Combustíveis da Ipiranga. Principal distribuidora do combustível fóssil da Petrobrás e o biodiesel a empresa tem base em Duque de Caxias (RJ) para processar a mistura de 20% de biodiesel ao diesel. "O mesmo processo para a preparação do B5 é feito com B20. Hoje é amplamente comercializado e distribuídos nos postos de combustível da nossa marca", afirma França.

Futuro promissor

■ Na visão da engenheira química do Centro Universitário da FEI, Maristhela Marin, investir em novas tecnologias para elevar a produção de biocombustíveis no Brasil é um caminho sem volta e deve atrair ainda mais os olhares do mundo. Um bom exemplo é a subsidiária norte-americana Amyris INC que se instalou no Brasil em 2007, após uma joint venture formada com a Usina São Martinho, um dos maiores grupos de açúcar e álcool do país. O objetivo da união é desenvolver, produzir e comercializar combustíveis e produtos químicos renováveis utilizando a cana-de-açucar como fonte de matéria-prima para produção de diesel de cana. "Se for possível manter as características isentas de enxofre no diesel de cana em maior escala será uma descoberta fantástica", acredita. "O diesel fóssil é o mais indicado para aplicação em transporte, mas é um vilão em termos de emissões", lembra. Para a especialista é pouco provável que o consumo de etanol, biodiesel ou diesel gás predominem nas frotas brasileiras. "Ainda não são competitivos em termos de custos, produção e desempenho dos motores", destaca. Para o futuro, por razões políticas, é possível que a opção híbrida avance nas frotas de ônibus, desde

Jesus Perlop

que possa ser competitiva comercialmente. "Se aumentar a escala de produção do álcool de segunda geração, que utiliza restos de biomassa como capim, baguaçu para transformação em etanol, o hibrido elétrico pode perder espaço", finaliza.

Corrida contra o tempo

Enquanto a Petrobras acelera para ofertar o diesel S10, a indústria de motores se prepara para oferecer os novos propulsores Euro 5 (P7) em duas versões tecnológicas a partir de 2012

Por Luciana Duarte

Após definir a tecnologia para cada modelo, melhorar a eficiência dos módulos eletrônicos e testá-los nos veículos, a indústria de motores já começa a apresentar as primeiras soluções que devem sair do forno a partir de 2012. O desafio é parecido ao que ocorreu com a chegada dos motores Euro III (P5), equipados com gerenciamento eletrônico. A questão agora se divide entre as duas tecnologias disponíveis para atender as exigências do Proncove 7 (Euro 5). A primeira, denominada pela sigla SCR (Redução Catalítica Seletiva) com injeção obrigatória de uréia para reduzir as emissões de poluentes. E a outra, com iniciais EGR (Recirculação de Gases de Escape), que aproveita os gases expelidos pelo motor.

A fabricante independente MWM international antecipou o desenvolvimento dos motores Euro 5 para atender as exportações. Deste maio já são comercializados os modelos Sprint High Speed de 4 cilindros e 3.2 litros com tecnologia EGR. Escolhida pela MAN LA a empresa vai fornecer a família de motores D08 de 4.6 e 6.9 litros para caminhões médios. Outros modelos como Maxx Force 3.2 e MaxxForce 4.8 nas faixas de potencias de 160 cv e 150 cv equipados com tecnologias EGR e SCR, serão oferecidos no Brasil. "Dependendo da aplicação, serão ofertados na versão SCR ou EGR", dispara Guilherme Ebiling, gerente de engenharia avançada da MWM International.

Divulgação

MWM já produz motores Euro 6 para exportação

COMPETITIVIDADE - A Cummins, por sua vez, investe pesado na tecnologia SCR, para toda linha de motores de 131 cv até 400 cv. Os modelos serão importados da China pela Beijing Foton Cummins para atender o mercado brasileiro. Uma linha de engenhos Euro 5 marca o ingresso do fabricante em novos mercados. Para atender a demanda de caminhões leves, picapes e vans chega a versão High Speed Diesel de 2.8 litros, de 163 cv e 214 kg de peso. Já o motor 3.8 litros de 163 cv e 334 kg (100 a menos que os concorrentes) será indicado para caminhões de até 9 toneladas. "A importação vai trazer competitividade com redução de custos em relação a produção local", aposta Luis Chain Faraj, gerente de marketing e engenharia da Cummins.

Já a FPT prepara um propulsor diesel dotado da tecnologia Multijet II, com um novo sistema de injeção de combustível que poderá reduzir os níveis de emissões de poluentes e consumo. Atualmente essa iniciativa está disponível apenas para motores Otto. Além do já anunciado Multi Jet F1A 2.3L que já equipa os novos Ducado da marca Fiat.

Opção pela SCR

■ Enquanto a maioria dos fabricantes se divide entre as duas tecnologias, a Mercedes-Benz, Scania e Volvo já decidiram que vão adotar o sistema SCR em toda a linha de propulsores, para atender as normas Euro 5. Sem revelar mais detalhes, a marca da estrela de três pontas se limitou a comentar que já acumula mais de 20 mil horas de testes com o diesel S50, em seu banco de provas de última geração.

Mobil® Você em Alta Performance.

O desafio da indústria pneumática é melhorar a eficiência de giro dos pneus

Benefício coletivo

Depois de consolidar internamente o uso de recursos naturais e combater o desperdício de materiais, a indústria pneumática planeja sensibilizar os TRC e TRP a ter práticas sustentáveis em prol do meio ambiente

Por Luciana Duarte

Sob a ótica dos fabricantes de pneus radiais desenvolver iniciativas rumo ao futuro da mobilidade sustentável depende, na prática, do envolvimento do setor de transporte de cargas e passageiros. Sensibilizar a todos na correta aplicação dos seus pneus em todo o ciclo de vida útil até o descarte é o desafio da atualidade. Até 2030 haverá um crescimento de 47% no consumo mundial de petróleo e de 75% nas emissões de carbono na atmosfera no mundo. Os custos com o transporte sofrerão aumentos na ordem de 75%, segundo estudos realizados pelo Conselho Empresarial Mundial para o Desenvolvimento Sustentável (World Business Council for Sustainable Development), órgão internacional que reúne 175 empresas do setor industrial compromissadas com o meio ambiente. Diante dessa realidade cabe aos fabricantes manter investimentos pesados na melhoria contínua dos produtos, no combate ao desperdício de materiais e no uso de recursos naturais que atendem às necessidades do mercado em prol do futuro sobre rodas.

Guardadas as devidas proporções a principal missão da indústria tem sido melhorar a eficiência de giro dos pneus e aumentar o rendimento por km rodado para cada tipo de aplicação seja caminhão ou ônibus. "Entre 35% a 60% do consumo de combustível é causado pela resistência ao rolamento, esse número pode variar em razão do uso e do número de pneus", estima Renato Martins, coordenador de Desenvolvimento de Produto para Veículos Comerciais da Continental Pneus. "Novas tecnologias podem proporcionar custo benefício - menor consumo de combustível e maior durabilidade e segurança - consequentemente menor emissão de poluentes e benefício coletivo à sociedade", destaca Maria Luiza de Carvalho, Diretora de Marketing de Pneus de Carga para a Michelin América do Sul. Mundialmente a Pirelli investe 4% do seu faturamento em Pesquisa e Desenvolvimento (um dos maiores índices da indústria de pneus). "Uma das áreas da empresa que está focada em buscar soluções sustentáveis, como as tecnologias citadas nas questões anteriores, além de outras para o futuro", comenta Flávio Bettiol Junior, diretor da Unidade de Negócios Caminhão e Agro da Pirelli na América Latina.

No cardápio de idéias, contudo, está mais próximo da realidade brasileira a indústria investir nos próximos anos em fontes limpas que possam oferecer pneus para o setor de transporte de cargas e passageiros com baixo impacto ambiental (ver box). Embora cada fabricante de pneus radiais estabeleça a própria receita na formulação e produção de novos produtos ciente da influência desta decisão nos custos dos transportes. Nos últimos anos os esforços nessa direção ocorrem no aumento da utilização de compostos orgânicos derivados da biomassa, como forma de minimizar a dependência do petróleo (principal componente utilizado no processo produtivo gerador de emissões de carbono

Fotos: Divulgação

Maria Luiza: novas tecnologias podem proporcionar custo benefício para o setor de transportes

Flávio Bettiol: as práticas sustentáveis no processo produtivo evoluem o tempo todo

na atmosfera). Outras iniciativas foram ancoradas no aumentado do uso da sílica ou polímeros em substituição ao negro de carbono (que deixa o pneu preto). Nessa direção também ocorreu à troca de hidrocarbonetos pelos óleos aromáticos em razão das suas características físicas não contaminarem o meio ambiente. "Promover melhorias no produto utilizando conceitos sustentáveis sem interferir nos já consagrados atributos de segurança, durabilidade e dirigibilidade dos produtos da marca é um processo que evolui o tempo todo", diz Flávio Bettiol Junior, diretor da unidade de negócios Caminhão da Pirelli América Latina.

CONSUMO CONSCIENTE - Depois de consolidada algumas iniciativas internas no combate ao desperdício de materiais durante os processos produtivos, a indústria pneumática, agora, planeja uma nova etapa além dos próprios muros. No sentido de sensibilizar o fornecedor de matérias-prima até as próprias transportadoras no uso e descarte dos pneus. A iniciativa ainda é pontual e não há dados concretos a serem divulgados, mas todos relatam de maneira pontual que é preciso dar o ponta pé. "É um trabalho formiguinha onde a fonte de economia depende da educação do motorista, sem as suas intervenções aumenta consideravelmente o consumo de combustível e compromete tanto a segurança como a vida útil dos pneus", afirma Miguel Dantas, gerente de sustentabilidade e Assuntos Corporativo da Goodyear.

PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS - "Sem envolver o setor é mais difícil reduzir o consumo e consequentemente as emissões de carbono na atmosfera", completa Ricardo Drygalla, diretor de marketing da Bridgestone Bandag. A fabricante estima que cerca de 90% das emissões de carbono despejados na atmosfera são gerados durante o uso dos pneus nas estradas.

Na visão da indústria a consciência ecológica, no caso do setor de transportes de cargas e passageiros, pode garantir a recapagem dos pneus (se o modelo permitir) uma ou mais vezes. "Tudo depende da prática do condutor e dos cuidados que este pneu recebeu. Uma vez reformado tem a mesma condição e exigência de rodagem de um novo", lembra Drygalla. "Por mais que atuamos na melhoria do produto e na reciclagem deste o processo só se encerra com o usuário fazendo a sua parte, inclusive no descarte correto do pneu em benefício ao meio ambiente", opina Miguel Dantas. "Convencer toda a cadeia do fornecedor ao usuário do pneu que um pneu bem tratado oferece melhor rendimento por km rodado, maior vida útil e conseqüentemente reduz os níveis de emissões de CO_2 na atmosfera é um desafio para as próximas décadas. Na Europa esse movimento é muito forte dentro do conceito ecológico. Se essas práticas forem absorvidas no setor de transporte certamente será percebida pela sociedade.

Miguel Dantas: sensibilizar toda cadeia de transporte é um trabalho de formiguinha

Onda verde

■Na contramão do mercado brasileiro, por força de Leis locais, as matrizes da indústria pneumática foram obrigadas a dar início a produção dos pneus "verdes". Na Europa e nos Estados Unidos já rodam caminhões e ônibus com pneus ecológicos produzidos com compostos derivado de plantas. No Brasil a solução para fabricação dos pneus verdes poderia partir de matérias primas renováveis como cana-de-acúcar, gramínea e até do milho. Atualmente um pneu radial fabricado consome 84,5 litros de petróleo, ou um barril, o que representa uma preocupação quanto a sua reciclagem. Na recapagem 10 pneus consomem apenas um barril de petróleo, se reformado pode custar até 30% do valor de um novo e roda, no mínimo, a mesma quilometragem.

Fonte: Energy Intelligence Group (AIE)

Na direção das tecnologia

Diante da necessidade em atender as legislações de emissões e combustíveis, os fornecedores da indústria automotiva se esforçam no desenvolvimento de peças e componentes ambientalmente corretos

Por Luciana Duarte

Fotos: Divulgação

Evolução das leis ambientais exigem aperfeiçoamento constante dos sistemas de motores diesel

A evolução tecnológica dos veículos comerciais, representada pela soma de avanços nos padrões legais de combustíveis e emissões, vem exigindo um esforço dobrado dos fornecedores automotivos de componentes e sistemas. Fatos previstos a partir de janeiro de 2012 como a fase 7 do Proconve e a instalação de OBD (autodiagnose) em caminhões e ônibus obrigam a vultosos investimentos no desenvolvimento de sistemas eletrônicos. Como forma de garantir que todo esse emaranhado de caminhos obrigatórios possa resultar, no conjunto do trem-de-força, em mais eficiência, robustez e baixa emissão de gases de escapamento. "A cada passo que se dá para cumprir as leis ambientais é preciso aperfeiçoar ainda mais os sistemas dos propulsores a diesel", lembra o professor do departamento de Engenharia Mecânica da FEI, Silvio Shizuo Sumioshi. "Desde a chegada dos motores Euro III a operação de transporte está totalmente nas mãos da eletrônica veicular", destaca.

TURBOALIMENTADOR - Na tentativa de atender tais exigências, a Honeywell Turbo Technologies, por exemplo, promoveu inúmeras melhorias na sua linha de turbos Garret, ao longo dos últimos anos. O turboalimentado de geometria variável, responsável pela rápida passagem dos gases de escape dentro da carcaça da turbina ganhou novas palhetas curvadas e desenho nos

s verdes

rotores que permitem suportar elevadas temperaturas de escape. Também indicado para família de motores EGR (Recirculação de Gases de Escape) o novo turbo permite excesso de ar mantendo os limites de emissões enquadrados na legislação, sem comprometer os valores de potência e torque. "É um componente que efetivamente proporciona valores ótimos de pressão em baixas e altas rotações sem muitos prejuízos", assegura Christian Streck, gerente de engenharia da Honeywell. "A utilização do turbo está vinculada ao processo de downsizing, uma vez instalado pode conseguir os mesmos valores de potência e torque em relação ao motor aspirado de maior capacidade", garante o executivo.

Em direção das tecnologias verdes, a Voith Turbo do Brasil preparou um cardápio variado de inovações para equipar os novos propulsores P7 (equivalente ao Euro 5). No caso das transmissões automáticas inteligentes já está em oferta um novo comando eletrônico que tem a capacidade de interpretar as condições de operação do veículo e agir de forma pró-ativa no trem-de-força. A tecnologia inibe os excessos do motorista, ao mesmo que se autoajusta a cada necessidade operacional. "Essa inteligência embarcada gera redução de 20% no consumo de combustível e aumento na confiabilidade do veículo, resultando em uma baixa freqüência de manutenção", destaca Rogério Pires, gerente da divisão automotiva da empresa. Outros produtos que prometem maior aceitação no mercado com a chegada dos novos propulsores são os retarders e os compressores a ar de dois estágios da Voith. Em conjunto com a transmissão automática eles promovem uma melhor eficiência e desempenho do veículo em velocidades médias, sem prejudicar a segurança. "O uso do retarder também aumenta a vida útil dos freios, o que proporciona uma grande redução de material particulado jogado no meio ambiente", garante Pires.

ANTECIPANDO O AMANHÃ - As ações em favor da mobilidade sustentável também alcançaram os freios. A gaúcha Fras-le, fabricante de materiais de fricção do grupo Randon, investiu na substituição de materiais pesados como amianto, chumbo e antimônio por produtos alternativos como grafites de materiais sintéticos, fibra de vidro, sintética ou aço, dependendo do tipo de produto a ser fabricado. "Apesar da ausência de leis que regulamentem a matéria prima utilizada na fabricação dos freios nos antecipamos a isso para evitar doenças e impactos ambientais", afirma Gilberto Carlos Crosa, Diretor Industrial e de Tecnologia da empresa.

É notável, também, o avanço dos conceitos sustentáveis na Johnson Controls. A fabricante de baterias lançou a Heliar Eco para equipar inúmeros veículos, incluindo os comerciais de cargas e passageiros. A crescente preocupação com o meio ambiente motivou a empresa a evitar o antimônio no processo produtivo das placas de baterias. Em seu lugar passou a utilizar as ligas de prata e estanho, entre outros materiais renováveis. "É um salto substituir um ácido por outra matérias-prima que evita a evaporação de gases e aumenta a vida útil da bateria", explica José Antonio de Souza, gerente de divisão de compras estratégicas da empresa. "O uso

Magrão Scalco

Gilberto Crosa da Randon: antecipando medidas para evitar impactos ambientais

Motores mais eficientes

■Os futuros motores Euro 5 ganharam novas soluções para atender as normas de legislações Proncove 7. Para melhor regulagem dos propulsores SCR (Redução Catalítica Seletiva) foram introduzidos eficientes módulos eletrônicos, a exemplo do commom rail geração III. Eles garantem melhor gerenciamento da injeção direta do Arla 32 (solução líquida à base de uréia e de um composto de amônia) no fluxo de escape do catalisador. Já os motores EGR (com Recirculação de Gases de Escape) ganharam comandos na própria central eletrônica e sistemas de filtros mais avançados para realizar a reintrodução dos gases gerados no processo de explosão (queima do combustível) na câmera de combustão. Graças a essa melhoria poderá acompanhar os efeitos de downsizing (maior potência e torque em novas condições de operações).

Montagem sobre fotos: Divulgação

Mario Massagradi da Bosch: sistemas dosadores de uréia estão mais precisos junto aos catalizadores

do plástico e polipropileno para fabricação da caixa e a tampa foi outra evolução. Antes, as baterias eram feitas de material ebonite e não aceitavam recuperação como as atuais". Outra vantagem em utilizar as baterias Heliar Eco, além do fato do produto ser 100% reciclável, é a garantia do comprador participar do Programa Reciclagem de logística reversa. "A Heliar Eco só pode ser comercializada mediante a devolução de uma bateria velha", garante o executivo que já produziu mais de 10 milhões de baterias com materiais reciclados. "Quando chega na fundição uma maquina separa o plástico, materiais metálicos e destina corretamente para reciclagem".

VERSÕES DO FUTURO – A mesma evolução também ocorreu com os sistemas eletrônicos da Bosch, fornecedora de componentes para a indústria automobilística. A geração III do Common Rail System (CRS) ganhou tecnologia Piezo eletrônica e o sistema Denoxtronic. No caso da primeira, isso significa o uso de cristais Piezo, que permitem abrir e fechar o injetor com intervalos de menos de 10 milésimos de segundos, resultando em uma redução de até 20% nas emissões, comparada a versão anterior. Já o segundo sistema é um dosador exato de uréia que atua junto aos catalisadores SCR que diminui em até 85% os níveis de emissões de óxido nitroso e em 40% o material particulado. "Antes regulado a pressão de injeção de até 1400 bar, agora, chega a 1800 bar com 5 múltiplas injeções e uma enorme precisão", garante Mário Massagardi, diretor de vendas e engenharia da Divisão Diesel Systems da Robert Bosch América Latina. "Por ser mais rápido durante o ciclo do motor consegue regenerar melhor o material particulado dos motores Euro 5 (P7)", completa.

Outro benefício da evolução no CRS da Bosch chega com o sistema de diagnose a bordo (OBD). A tecnologia reconhece o nível de Arla 32 (uréia) armazenado no tanque do veículo e informa ao motorista quando precisa reabastecer. Também estará disponível em breve o sistema Bosch Duo Fuell diesel-gás natural e Diesel-etanol, que permite ao motor trabalhar com elevadas misturas de combustíveis renováveis (gás ou etanol) e regula o ar de admissão com a utilização de dois sistemas de injeção para cada combustível. "Na possibilidade de não ter uréia suficiente esse sistema pode ser adaptado aos motores Euro 5", sugere Massagardi.

Vicente Pimenta: tecnologia multicombustível possibilita redução no custo operacional

Aposta na uréia

■ A aposta dos fabricantes de veículos comerciais na tecnologia SCR no Brasil é resultado do fato do seu uso ser menos sensível ao enxofre. O sistema SCR exige o uso do ARLA 32 (uréia). Depois de injetada no sistema de escapamento após reações químicas de quebra a uréia se transforma em amônia que combinada com o diesel reduz os níveis de emissões de NOX. Atualmente o maior produtor de uréia é a China. No Brasil, a Petrobras possui plantas em Camaçari (BA) e Laranjeiras (SE), mas pretende instalar outras quatro novas refinarias de uréia no País. Em 2009 a Estatal produziu acima de 760 mil toneladas de uréia utilizando como matéria prima a Amônia, ácido nítrico e gás carbônico.

A Delphi, por sua vez, pretende disponibilizar em breve o sistema multicombustíveis para veículos pesados. A tecnologia já em testes em tratores Valtra permite que seja utilizada a combinação de dois combustíveis injetados em tanques distintos – um a diesel e outro a etanol. "O mercado é promissor para esta iniciativa. Essa tecnologia multicombustível pode equipar veículos pesados, tratores e também motocicletas e trazer uma significativa economia", afirma Vicente Pimenta. "Sua utilização traz possibilidade de grande redução no custo operacional além da combinação de um combustível renovável ao diesel", destaca.

Com **Bridgestone e Bandag**
sua frota leva aquilo que mais importa
em qualquer negócio: **resultados.**

LUCRO

Pneus | Recapagem | Serviços

- Tecnologia de ponta em pneus e recapagens
- A maior e mais completa rede de serviços do Brasil
- Mais de 200 pontos de atendimento

PNEUS | RECAPAGEM | FREIOS | SUSPENSÃO | LUBRIFICAÇÃO
ACESSÓRIOS E SOLUÇÕES | ELÉTRICA | CONVENIÊNCIA

BRIDGESTONE

www.bridgestone.com.br · www.bandag.com.br · www.redebts.com.br

Estratégia verde

Os transportadores rodoviários de cargas saem da penumbra atmosférica e criam, cada um a seu modo, ações pontuais de sustentabilidade que lhes garante o passaporte para a realização de bons negócios

Por Sônia Crespo

As ações voltadas para o transporte sustentável não se restringem ao âmbito da indústria ou, então, do governo e das entidades classistas. Aos poucos, os próprios operadores ligados ao transporte comercial, de cargas e passageiros, vão despertando para essa verdade. E começam a perceber que a consciência ambiental e a preservação do planeta é um assunto que interessa a todos e, por esse motivo, não devem ser vistas apenas como fonte de gastos e preocupações. Ao contrário. Tornar-se uma empresa cada vez mais participativa do universo ambiental com o qual interage, certamente, fará com que o transportador saia comercialmente fortalecido e credenciado com um dos mais fortes apelos da atualidade para realizar os melhores negócios do mercado.

"Apesar de o transporte rodoviário ser um dos setores com maior potencial poluidor relacionado às emissões atmosféricas, no Brasil, as iniciativas dos órgãos licenciadores ambi-

Fotos: Divulgação

Caminhão em teste para o Programa Despoluir: mais de 300 mil veículos aferidos em 3 anos

Marcelo Viana: sustentabilidade como estratégia de negócios, para agregar conceitos na cadeia produtiva

entais estão em processo de amadurecimento e, geralmente, não exigem que as empresas façam ações voltadas para a preservação ambiental", comenta Marcelo Vianna, sócio da consultoria Deloitte para a área de Serviços em Sustentabilidade e Responsabilidade Social Corporativa. As principais ações ambientais realizadas pelos transportadores, explica o consultor, são aquelas relacionadas às trocas e inspeções nos veículos, a fim de reduzir a quantidade de poluentes lançados na atmosfera. "No setor de transporte, assim como acontece em todos os segmentos da economia, existem diferentes graus de maturidade entre as organizações. Algumas empresas ainda estão em processo de entendimento destas questões e, por isso, ainda adotam iniciativas pontuais, visando apenas uma melhoria na sua imagem. Por outro lado, existem empresas bastante engajadas que adotam a sustentabilidade como uma estratégia de negócios, agregando seus conceitos em toda a cadeia produtiva", analisa o consultor.

PROJETO PIONEIRO - Isso explica a realização de inúmeras iniciativas bem sucedidas, no âmbito das empresas de transportes, com vistas à preservação do meio ambiente. Com pouco mais de três anos em operação, o programa Despoluir, criado em 2007 pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), já contabiliza mais de 300 mil aferições de veículos comerciais (ver matéria completa na pág. 20). A iniciativa objetiva promover o engajamento de toda a cadeia do transportes, com vistas a construção de um desenvolvimento verdadeiramente sustentável. A maior parte das empresas que participa do programa já desenvolve as três etapas do projeto: a primeira delas, o controle de emissões, está praticamente disseminada no meio. Já a segunda e a terceira etapas que tratam, pela ordem, do uso de energia limpa e o aprimoramento da gestão ambiental nas empresas encontram-se em fase de desenvolvimento.

Imagem corporativa

■ A sustentabilidade entrou definitivamente na agenda das empresas que atuam no País e já é percebida como fator essencial na sua relação com os diversos públicos de interesse, de acordo com a pesquisa realizada no ano passado no Brasil pela Empresa de Consultoria Deloitte, denominada "A Cadeia da Sustentabilidade". As companhias que adotam medidas relacionadas à sustentabilidade percebem que tais práticas contribuem para a boa imagem corporativa. A pesquisa apontou que 40% dos respondentes, por exigências de clientes ou consumidores, já têm alterado seus produtos e processos de produção para adequar-se às medidas sustentáveis.

Dessa forma, as práticas de sustentabilidade já são percebidas como fatores imprescindíveis de diferenciação, diante de mercados cada vez mais competitivos e globalizados. As ações sustentáveis promovem a imagem da empresa em razão de virem ao encontro dos anseios dos consumidores por melhores condições de vida e respeito aos direitos humanos.

Foi assim que a Transportadora Patrus, de Minas Gerais, por exemplo, conseguiu resultados surpreendentes no controle de emissões de sua frota de 142 cavalos mecânicos, com idade média de 4 anos. "Atualmente temos 122 caminhões aferidos e aprovados", relata o engenheiro Julio Marcos Motta Delfim, gerente da frota da empresa. Ele conta que os controles de emissões começaram em 2005. "Fazíamos testes com opacímetro nas revendas Bosch e usávamos o Diagrama de Ringelmann, fornecido pela Cetesb", lembra. Hoje, as análises são feitas semestralmente. Quanto à frota de agregados, composta de veículos mais antigos, essa aferição requer mais cuidados. "Quando há emissão excessiva de poluentes, precisamos ir atrás do problema gerador. Já tivemos casos em que foi necessário revisar o sistema de injeção para enquadrar o veículo nos limites", detalha. "Em alguns casos, antecipamos o pagamento para que o proprietário do caminhão faça o reparo", acrescenta.

O mesmo se dá com o Transportadora Vic Logística, de Contagem (MG), que aplica as diretrizes do Programa Despoluir nos 200 caminhões da empresa, que têm idade média de dois anos. "Aqui fazemos aferições mensalmente e garantimos resultados satisfatórios permanentes", comprova o diretor Vander Francisco Costa. O executivo, que também é presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de Minas Gerais, acredita que hoje há uma maior preocupação nas transportadoras brasileiras quanto às emissões de poluentes, pois há também necessidade de preservar as boas condições de tráfego, considerando principalmente a segurança e a conservação do meio ambiente.

URBANOS EM AÇÃO - Nas empresas dedicadas a entregas expressas e que circulam essencialmente nas regiões urbanas das grandes cidades a necessidade de se adequar a exigências ambientais é ainda maior. Para a Rapidão Cometa, a saída foi reforçar o controle de emissões com a utilização de Biodiesel B5 em 100% da frota. O consumo do biocombustível previsto para 2010 é de 4 milhões de litros. Com a medida, diz o diretor operacional Manoel Leite, a expectativa é melhorar ainda mais esses resultados das emissões durante as operações de entrega realizadas pela empresa, que movimenta 3 mil veículos. Raciocínio semelhante adotou a Transportadora Panex, cuja meta para 2011 é abastecer com o B% de 30% a 40% da frota de 450 caminhões, próprios e agregados.

No caso da Jadlog, empresa especializada em entregas expressas do e-commerce, os clientes estão exigindo "atestado" de sustentabilidade. "A grande maioria dessas grandes empresas quer ver os comprovantes de que estamos operando nossa frota dentro das exigências legais de emissões de poluentes", revela Ronan Hudson, presidente da transportadora, que tem na ponta dessa lista as empresas de informática.

Veículo elétrico da TNT: solução ecologicamente correta para entregas em centros urbanos

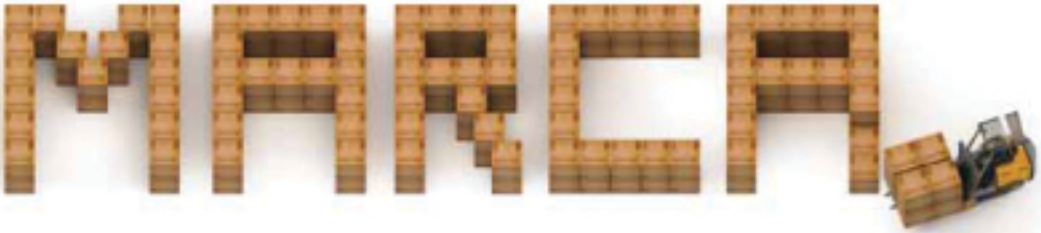
Funcionários do Rapidão Cometa em treinamento: maior controle de emissões com o uso do biodiesel B5 na frota

Fotos: Divulgação

COURIERS ALTERNATIVOS - Algumas empresas multinacionais de courier que operam no país até inovaram com medidas sustentáveis alternativas. A filial da TNT Express em Pelotas (RS), por exemplo, vai adotar um veículo elétrico – desenvolvido no Brasil – para entregas no centro da cidade. O utilitário será utilizado para realizar entregas – preservando a velocidade exigida nas operações – em locais onde caminhões não podem circular, por conta do calçadão, que ocupa algumas quadras na região central da cidade. O veículo tem 1,80 metro de altura e 1 metro de largura e será abastecido de mercadorias por caminhões maiores, em pontos pré-determinados. A DHL, outra dos grandes couriers mundiais, já anunciou internacionalmente e no Brasil, que irá melhorar a sua eficiência na redução de emissões de CO_2 em 30% até 2020. Para isso, pretende adotar um combustível alternativo nos veículos de sua empresa, ainda em processo de definição.

A JAMEF ENTREGA MAIS QUE SEU PRODUTO.

ENTREGA SUA



www.jamef.com.br **Encomendas urgentes para todo o Brasil.**

Jamef
ENCOMENDAS URGENTES

A Jamef sabe como é importante zelar pela imagem corporativa. É por isso que nós tomamos todo o cuidado com a sua encomenda. Porque o compromisso que temos com você é o mesmo que você tem com seu cliente: a qualidade do serviço e do produto final. Com mais de 47 anos de experiência, a Jamef é especializada no transporte de cargas fracionadas nas regiões Sul, Sudeste, Goiás e Distrito Federal na rodoviário e em todo o Brasil através do transporte aéreo.

Compromisso com a sustent

As certificações de qualidade para serviços de transporte trazem no seu bojo uma lista de exigências voltadas para a preservação da natureza, incentivando novas práticas ambientalmente corretas

Por Sônia Crespo

O despertar para a consciência ecológica em algumas transportadoras rodoviárias de cargas surgiu por volta de década de 90, com a introdução dos selos de qualidade ISO, importantes ferramentas de trabalho no mundo contemporâneo. Na esteira dessa evolução surgiu o selo Sassmaq – Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade, criado em 2001 pela Abiquim (Associação Brasileira da Indústria Química), para avaliar as prestadoras de serviços para o segmento. "Foi o Sassmaq que nos fez ver a importância e os procedimentos para o descarte correto dos resíduos, através de empresas credenciadas pela Cetesb e pelo Ibama", conta Marcelo Garcia, diretor da Transportadora Rodogarcia, que calcula ter gasto cerca de um ano e R$ 500 mil na implementação do processo na empresa. Garcia destaca que o selo garante o controle rígido de emissões da frota, que hoje é composta de 74 caminhões, com 1,9 ano de idade média. "O controle de emissões é feito anualmente. No caso de veículos zero km esperamos que completem um ano para incluí-los nos testes. Caso algum veicula seja reprovado, é obrigatoriamente enviado para manutenção. Para o Sassmaq esse controle é uma questão mandatória, ou seja, se não o fizermos, não nos certificamos", esclarece.

Montagem sobre fotos: Divulgação

abilidade

Montagem sobre fotos: Divulgação

Durval Nascimento: manual de procedimentos minimizou riscos ambientais na empresa

MANUAL DE PROCEDIMENTOS - Enquanto isso, na América Latina Logística – ALL, que possui um sistema de gestão ambiental implantado há mais de 10 anos, criou-se até um manual específico com todos os procedimentos necessários para minimizar os impactos das operações de transporte. "Para conceber este manual fizemos um estudo detalhado de todos os pontos onde ocorreria maior risco ambiental", detalha Durval Nascimento Neto, gerente de meio-ambiente da ALL, empresa especializada no transporte rodoferroviário de cargas. O incentivo às praticas ambientalmente corretas, revela, é garantido por um prêmio concedido anualmente aos setores que alcançarem os melhores resultados. "A empresa faz auditoria três vezes por ano em todos os postos de operação e a partir desses dados é feita a indicação ao prêmio", adianta.

Durval explica que cada processo de descarte possui procedimentos pré-estabelecidos, que envolvem uma empresa terceirizada responsável. "Mandamos para a empresa Lwart os resíduos de diesel, onde são reaproveitados para a fabricação de outros produtos. Já os restos de panos e estopas são transportados para depósitos específicos e incinerados", enumera. A cobrança efetuada pela própria legislação ambiental, diz, modificou o perfil de determinados negócios. "Quem não considerar a importância das questões ambientais no sistema de trabalho, certamente, estará fadado ao insucesso", acredita.

PROJETOS SÓCIO-AMBIENTAIS – Também voltados para a preservação do meio ambiente, os projetos sócio-ambientais ganham força entre empresas de transporte de cargas. Como o Rodoviário Schio, cuja frota movimenta pelo Brasil 1.340 caminhões. "Hoje, além de mantenedores de entidades como o Centronor - Centro deTreinamento de Motoristas da Região Nordeste do Rio Grande do Sul, que já treinou mais de 5.000 motoristas em 7 anos de atuação, cuidamos do Centro dos Amigos a Serviço da Natureza - Projeto de Educação Ambiental", relata Franciscus Braun Filho, responsável pelo departamento comercial da Schio. Segundo ele, esse último projeto cuida de introduzir nas escolas a prática ambiental, com o objetivo de sensibilizar os estudantes para questões como separação do lixo, preservação dos recursos naturais, poluição do ar, água e solo, destruição da camada de ozônio, superaquecimento do planeta, efeito estufa, consumo e desperdício, entre outras questões.

Aumento da consciência

■ Ainda que pontuais, as medidas sustentáveis adotadas pelo setor são bastante significativas e antecipam uma tendência irreversível, que beneficia não apenas as empresas envolvidas, mas a sociedade como um todo. "A conscientização ambiental do segmento de transporte tende a aumentar no Brasil rapidamente, seja por medidas voluntárias ou para competir no mercado, já que os stakeholders estão cada vez mais exigentes e optam por empresas que realizam ações socioambientais. "Acrescente-se a isso, como importante reforço, o envolvimento de entidades de classe como a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e o Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Sest/Senat). A forte atuação de ambas junto às empresas de transportes incentiva as ações ambientais e contribui para o fortalecimento da atividade", analisa o consultor da Deloitte, Marcelo Vianna.

Divulgação

Caminhão da Jadlog lavado com água de reuso: economia diária de 60 mil litros

Fonte natural de economia

As empresas de transporte investem na construção de sistemas de captação e reaproveitamento das águas, como forma de reduzir os gastos com o consumo e contribuir para a melhoria do meio ambiente

Por Sônia Crespo

Não é exatamente uma idéia original, mas é uma solução bastante prática, econômica, eficiente e ecologicamente adequada. Canalizar as águas da chuva para reservatórios apropriados foi uma das iniciativas sustentáveis adotadas pela Braspress para contribuir com o desgaste de recursos naturais. No caso da transportadora paulista, especializada no segmento de encomendas urgentes, a medida possibilitou a implantação de um mecanismo de climatização natural no CD da cidade do Rio de Janeiro – este sim, bastante original. A água de chuva acumulada na cisterna é canalizada para a cobertura do Centro de Distribuição onde, através de dispositivos de irrigação, é pulverizada quando a temperatura estiver alta, refrescando naturalmente o depósito. A iniciativa permitiu uma redução na temperatura do local em cerca de três graus.

A transportadora focou a necessidade de captação das águas de chuva inicialmente nas filiais do Rio de Janeiro, Sorocaba, Resende e Curitiba. "Em cada um desses terminais temos reservatórios que fazem a coleta das águas, que passam por um tratamento químico prévio", relata Luiz Carlos Lopes, diretor de Operações da Braspress. "Já o sistema de climatização da unidade carioca é controlado através de um timer que aciona a pulverização em intervalos específicos de tempo", descreve o executivo, satisfeito com o baixo custo de manutenção do sistema. No momento, apenas o CD do Rio de Janeiro já se beneficia da tecnologia. A empresa não avaliou ainda o volume de água economizado, mas não esconde que investiu R$ 525 mil no desenvolvimento da engenhoca.

ESTAÇÃO DE TRATAMENTO – Os cuidados com a água também fazem

Fotos: Divulgação

CD do Rio de Janeiro da Braspress: equipado com sistema de climatização que aproveita a água da chuva e reduz em 3 graus a temperatura interna

parte da rotina da Jadlog, conta Ronan Hudson, presidente da empresa. Para economizar o precioso líquido na hora da lavagem dos 240 veículos da frota, a transportadora implantou um sistema de reaproveitamento da água que economiza até 60 mil litros por dia. "No nosso centro de manutenção, que tem 3 mil metros quadrados e fica no bairro da Casa Verde, em São Paulo (SP), 85% da água é reutilizada para serviços de descarga de sanitários e lavagem de pisos", explica o empresário, que já aplicou mais de R$ 150 mil reais no desenvolvimento do sistema. Ronan Hudson enfatiza que a Jadlog desenvolve internamente uma constante conscientização dos funcionários de economia de energia e de reaproveitamento.

Prática idêntica foi adotada pela Mira Transportes, que investiu na construção de uma estação de tratamento para água de reuso. A decisão possibilitou uma drástica redução no consumo e, de quebra, uma economia de até 70% na conta do insumo. A estação tem capacidade para processar até 60 metros cúbicos de água por dia, através de um processo físico-químico de purificação. "Toda água utilizada para a lavagem dos veículos é tratada e pode ser utilizada novamente, no mesmo processo", explica Roberto Mira, presidente da empresa. "Estamos dando o exemplo, na certeza de que a preservação de um bem natural tão importante é o caminho para que não venhamos a sofrer com a falta deste recurso em um futuro próximo", completa com orgulho. O empresário observa que iniciativas com objetivos sustentáveis são comuns na Mira. Como ocorreu no final do ano passado, quando a empresa distribuiu cinco mil mudas de ipê-amarelo para os clientes, colaboradores e parceiros, ratificando sua preocupação com as questões ecológicas.

Descarte responsável

■ Outra preocupação das empresas de transporte se refere ao descarte de resíduos. Com uma frota de 985 veículos próprios e mais de 700 agregados, a Braspress sabe que a atividade gera, no dia-a-dia, uma imensidão de resíduos. Por isso, a transportadora paulista criou um plano de descartes bem definido. Para papéis e madeira, concebeu uma célula interna de operação que revende as sobras e investe o lucro em atividades sociais para os próprios funcionários. Da mesma forma, os pallets inutilizados são cedidos gratuitamente para uma empresa que utiliza a madeira velha – ao invés de lenha – para processos de combustão.

Da mesma forma, o descarte apropriado de resíduos é uma constante nas operações diárias da Transportadora Brasilmaxi. "Valorizar essas pequenas ações faz com que tenhamos cada vez mais consciência da importância de preservação de fontes de matérias primas", destaca Priscila Ortega, Coordenadora de suprimentos da operadora logística (foto). Na Brasilmaxi, o descarte de resíduos é feito em todas as dependências da empresa, incluindo escritórios, oficinas e garagens. "Para materiais mais específicos como pneus, óleo e borrachas, contratamos uma empresa que só se dedica a recolher esses componentes", detalha. "Já as baterias, a própria empresa fabricante se responsabiliza pela coleta dos descartes", acrescenta.

Além do controle de emissão de CO_2 e da utilização do biodiesel B5 na frota de 160 equipamentos, entre caminhões, cavalos mecânicos e carretas,

com idade média entre dois e três anos, a empresa também enxerga a necessidade de realizar campanhas permanentes de conscientização dos funcionários. "É uma forma de melhorar cada vez mais a relação das pessoas com o meio ambiente e levar para casa o exemplo da empresa", finaliza.

Retorno garantido

Iniciativa da Volvo do Brasil leva Transportadora Pedra Branca economizar R$ 204 mil por ano. Meta é oferecer workshop de "Gestão de Custos Operacionais" para outros 750 clientes da marca

Por Luciana Duarte

Fotos: Divulgação

Paulo Ferreira: gestão de custos gera lucro e bom desempenho

Foi tirando lições do workshop de "Gestão de Custos Operacionais", promovida pela Volvo em Vitória (ES), que a Transportadora Pedra Branca descobriu que seria possível reduzir os gastos com sua frota de 31 caminhões, o equivalente para comprar um veículo novo por ano. A empresa, que há 20 anos atua com forte presença no transporte de matéria-prima para cerâmica, ração animal e cimento, foi uma das 640 participantes do programa iniciado em 2009 pela montadora sueca. "O mau desempenho de uma frota pode gerar desperdício de dinheiro", lembra Paulo Alves Ferreira, sócio-diretor da Pedra Branca Transportes. Antes de participar do evento, o empresário tinha como prática relacionar seus custos e contratar motoristas. Agora tudo passa por um rigoroso controle e todos os condutores são treinados regularmente. "Esta iniciativa resultou numa economia no consumo de combustível de R$204 mil por ano em uma frota de 12 bi-trens", calcula.

"A competitividade no setor de transportes é grande, há muita dificuldade em repassar os custos para o frete. Por essa razão o aumento da eficiência em gestão pode ser crucial, inclusive na sobrevivência do negócio", lembra Carlos Pacheco, gerente de Pós-Venda da Volvo do Brasil. No caso da Pedra Branca o programa da Volvo contribuiu e muito para a gestão do seu negócio. "Hoje compartilhamos 2% desse resultado com o motorista, uma média R$ 560,00 mês, atrelado a forma de dirigir e performance de apresentação", conta.

Boas práticas - Durante o workshop sãos apresentados alguns exemplos de como uma gestão de custos bem feita pode representar lucro garantido. Com o objetivo de estimular a profissionalização e formação dos condutores nas empresas, o evento é realizado em todo território nacional. "Muitos saem surpresos inclusive com o número de informações que conseguem trocar entre eles", conta o consultor especializado em gestão, Mauro Jordan, contratado pela montadora para dar o workshop. "É importante administrar as despesas com os olhos voltados para a gestão de custos e não uma simples análise de fluxo de caixa", completa. "É perceptível que as transportadoras evoluíram com aquisição de boas ferramentas como de gerenciamento de frotas, mas nem todos sabem tirar o melhor proveito disso", avalia Jordan.

Para 2010 a meta da montadora é elevar a participação de 650 clientes conseguida em 2009 para 750 até o final deste ano, com o apoio de toda rede para receber inscrições dos interessados.

Serviço FROTA&Cia

Acesse o simulador de Custo Operacional no endereço www.volvo.com.br/custooperacional

Interessados em participar do programa devem se inscrever na concessionária mais próxima

Expansão na Frota

O **Grupo Ouro Verde** acaba de investir R$ 250 milhões na ampliação da frota para locação de equipamentos para plantio, colheita e transporte de cana de açúcar. Os novos veículos vão atender as demandas em São Paulo, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Goiás - principais regiões produtoras de etanol. A Unidade de Negócios Etanol do Grupo mantém atualmente cerca de 2 mil equipamentos para locação, entre caminhões de apoio, caminhões para transporte de cana picada, reboques, transbordos, tratores, incluindo 150 colhedoras de cana.

Projeto Verde

Decidida contribuir com o meio ambiente, a **Golden Cargo**, empresa do Grupo Arex, acaba de implantar o Projeto TI Verde. A ação consiste na reciclagem de equipamentos de tecnologia antigos e qualquer outro tipo de lixo eletrônico. Há dois anos, a empresa iniciou a compra de servidores para a implantação de um novo sistema. Em parceria com a ONG Oxigênio, a empresa efetua as doações dos equipamentos antigos com as devidas certificações que valem o descarte consciente ou reciclagem.

De casa nova

As novas instalações da **Concessionária Priore**, estão no trevo da BR 163, ponto estratégico de circulação de caminhões, que liga o Estado do Mato Grosso do Sul ao Norte do Brasil. A nova revenda da Iveco será a quarta do Grupo Priore e a primeira fora do estado de São Paulo. A expectativa da diretoria da empresa é de atingir um market share de 20% no mercado total de caminhões do Estado.

Vai e vem

__Roberto Leoncini__ (foto) assume a partir de 1º de outubro a direção geral de Vendas e Serviços da Unidade de Negócios da empresa no País. Ele substitui ChristopherPodgorski, que na mesma data segue para a Vice-presidência de Vendas & Marketing da Scania para a América Latina.

A partir de setembro, __Frédéric Posez__ assume o comando do Departamento de Marketing da Renault do Brasil, como responsável pela estratégia de comercialização, programação de produção, distribuição e comunicação comercial da empresa, no lugar de Cássio Pagliarini.

Fotos: Divulgação

__Carlos Pacheco__ (foto) é o mais novo gerente de pós-venda da Volvo do Brasil. Ele assume o posto no lugar de Luis Carlos Pimenta, que acaba de chegar a presidência da Volvo Bus Latin America.

__Waldey Sanchez__ foi nomeado presidente do grupo de operações da Navistar na América do Sul. Em sua posição José Eduardo Luzzi assume a presidência da MWM INTERNATIONAL Motores e Luis Kanan chega a presidência do negócio de Peças de Reposição do grupo Navistar na região.

Conceitos sustentáveis

A **Ford Caminhões** passa a ter mais um distribuidor da marca em Brasília. Com investimentos de R$ 6 milhões a Slaviero construiu um prédio dentro dos conceitos de sustentabilidade ao contar com sistemas projetados para economizar água, energia e proteger o ambiente da contaminação por resíduos. As instalações modernas e completas para atender os caminhoneiros e frotistas na assistência técnica, venda de veículos e peças utilizou somente madeira certificada até na confecção dos móveis.

FROTA&Cia ON LINE
Quem transporta, acessa...
Notícias do mundo do transporte atualizadas em tempo real
www.frotacia.com.br

Peças Genuínas Mercedes-Benz. É outro naipe.

Para não arriscar, use sempre Peças Genuínas Mercedes-Benz, o seu maior trunfo. Além da garantia de procedência, você ainda conta com os mais completos serviços de pós-venda por todo o Brasil, através da Rede de Concessionários Mercedes-Benz. Faça a melhor jogada com Peças Genuínas Mercedes-Benz. As outras são carta fora do baralho.

Mercedes-Benz

G/PAC

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

No Brasil tem
feijão-preto,
feijão-roxinho,
feijão-fradinho,
feijão-mulatinho,
feijão-jalo,
feijão-rosinha e
feijão-canário.
E tem a Volvo que
transporta toda
essa fartura.

Volvo: faz parte da sua vida.

www.volvo.com.br

VOLVO

VOLVO TRUCKS | VOLVO BUSES | VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT | VOLVO PENTA | VOLVO AERO | VOLVO FINANCIAL SERVICES

VOLVO 3P | VOLVO POWERTRAIN | VOLVO PARTS | VOLVO TECHNOLOGY | VOLVO LOGISTICS | VOLVO IT

Use sempre o cinto de segurança.