

Scania Latin America realiza conferência sobre o transporte sustentável no Brasil

“O objetivo desse encontro é criar uma pesquisa de como chegar a uma sociedade mais sustentável. Até 2030, a frota de veículos globais vai aumentar em 60%. E como vamos fazer com as emissões de poluentes?”

Foi com esse questionamento que o presidente da Scania Latin America (Fone: 11 4344.9333), Per Olov Svedlund, fez a abertura do Scania Transport Conference. Realizado pela primeira vez no Brasil, na cidade do Rio de Janeiro, o evento tem como propósito debater os fatores que impactam a cadeia do transporte.

O tema dessa primeira edição no Brasil foi os “Desafios para o transporte sustentável”, desenvolvido em três painéis, abordando a cooperação entre universidades e a iniciativa privada, os desafios da cadeia logística e as polí-

ticas públicas para um transporte sustentável.

“Vocês acham que não é possível reduzir a emissão de CO₂? Sim, é possível, e a Scania já demonstrou isso. Entre 2008 e 2012, a Scania Transport Lab (transportadora interna da Scania) conseguiu reduzir em 50% a sua emissão de CO₂. E os fatores determinantes foram uma melhor preparação dos motoristas, uma logística mais eficiente, veículos, investimento em serviços como manutenção, driver support e biocombustíveis”, afirmou Svedlund.

Entre os principais desafios para se chegar a uma eficiência logística e sus-



Svedlund, presidente da Scania Latin America: “vocês acham que não é possível reduzir a emissão de CO₂? Sim, é possível, e a Scania já demonstrou”

tentável no Brasil está a falta de infraestrutura no país. Com apenas 12% de suas estradas pavimentadas e com uma elevada participação do modal rodoviário no país, a questão da multimodalidade foi colocada como ponto chave para ajudar na redução de CO₂ e melhorar a eficiência logística brasileira.

“Muitos economistas falam que é bobagem investir em produtos de

baixo valor agregado, mas são os produtos agrícolas que salvam a balança comercial brasileira. E porque estou falando isso? Porque o impacto do custo do transporte neste tipo de produto é altamente elevado. Por exemplo, o frete rodoviário da soja que sai do Centro-Oeste para o Porto de Santos fica na ordem de 20% a 25% sobre o valor agregado do produto. Então, para reduzir emissão de CO₂, não basta apenas otimizar a motorização, é preciso racionalizar o transporte”, explicou o gerente de projetos do Grupo IMAM, Antonio Rezende. “Vários países, que têm uma evolução muito superior a nossa, trabalham com incidência de 40% até 70% do modal ferroviário. Ao passo que o Brasil transporta, quando muito, 20% no ferroviário, que é um transporte absolutamente mais econômico do que o rodoviário”, completou ele.



Realizado pela primeira vez no Brasil, o Scania Transport Conference teve como tema os “Desafios para o transporte sustentável”

“De todas as emissões de gases do efeito estufa no Brasil, o transporte é responsável por 42%, sendo que, desse montante, o diesel rodoviário representa 58%. Então, é fundamental tratarmos da questão do transporte de carga por caminhões nessa questão de redução de poluentes”, também comentou o professor-doutor da Escola Politécnica da USP, Francisco Baccaro Nigro.

“Como responsável pela logística da Scania, enfrentamos as dificuldades como embarcador. E, infelizmente, o cenário que vivemos no dia a dia é bem ruim. Dos 1.7 milhões de quilômetros da malha rodoviária brasileira, apenas 12% são asfaltados. Como referência, a China tem 81% de suas rodovias asfaltadas e a Índia tem 45%”, analisou o responsável pela área de logística da Scania Latin

America, Fábio Castello. “O quanto isso provoca um maior gasto de combustível e uma maior emissão de CO₂? Temos um exemplo prático. Uma viagem de São Paulo até Belém do Pará por duas rotas: usando só rodovias avaliadas como boas e ótimas, o custo adicional, em especial pelo consumo de combustível, seria de 6%. Já se usássemos estradas consideradas péssimas, ruins e regulares, o custo adicional seria de 28%. Essa porcentagem varia muito de região para região, mas a média brasileira é de 25% de custo adicional devido à falta de infraestrutura rodoviária”, completou Castello.



Massarani, da USP: “o Inovar Auto, que surgiu e que estimula o desenvolvimento de pesquisa local, pode ser uma grande oportunidade”



Castello, da Scania: “apenas 12% da malha rodoviária brasileira é asfaltada. Como referência, a China tem 81% de suas estradas asfaltadas”

Poli-USP & Scania

Para demonstrar exemplos positivos de projetos que podem ajudar na queda de emissão de gases poluentes, a Scania apresentou seu projeto junto com a Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP). Com duração de quatro anos, ele tem como objetivo o desenvolvimento de pesquisas sobre o comportamento do fluxo de ar na câmara de combustão do motor.


“Esse é um problema global. A ideia é entender melhor o que acontece no escoamento do cilindro. E esse entendimento pode trazer alguns ganhos interessantes, tanto na fabricação dos cabeçotes, quanto, em médio prazo, no desempenho desses motores”, explicou o coordenador do curso de especialização em Engenharia Automotiva da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, Marcelo Massarani.

O projeto prevê a instalação de um laboratório no Parque Tecnológico de Sorocaba, em São Paulo, e conta com a participação de cerca de 30 pessoas, entre professores, pesquisadores, alunos da universidade e profissionais da Scania.

“A USP não tinha espaço para a instalação de mais um laboratório em suas dependências. Por isso optamos pela instalação desse laboratório USP-Scania no Parque Tecnológico de Sorocaba, para testar esses equipamentos”, explicou Massarani. “Parcerias entre universidades e empresas já acontecem aqui e no exterior. Mas um se-

tor que é muito atrasado, nesse sentido aqui no Brasil, é o automotivo. Porque a pesquisa do setor não é feita no país e, sim, nas matrizes. Porque eu não tenho uma montadora nacional que faça frente com o mercado global. O Inovar Auto - novo regime automotivo lançado para promover a competitividade da indústria automotiva nacional, e que estimula o desenvolvimento de pesquisa local – pode ser uma grande oportunidade, porque algumas empresas optaram por investir uma porcentagem em pesquisa”, completou ele.

Além dessa parceria, a Scania trabalha outros projetos para um desenvolvimento mais sustentável no Brasil. A empresa tem como metas reduzir, até 2020, 50% de sua emissão de CO₂ no Brasil. Além disso, em parceria com seu provedor logístico, a Cargolift, a sua operação do sistema Milk-run – processo de coletas programadas de peças e materiais realizados em ou mais fornecedores – é realizada com caminhões bitrem de 30 metros.

“O objetivo desse projeto com a Cargolift é reduzir os custos da operação, diminuindo a quantidade de caminhões colocados nas estradas, o que, consequentemente, diminui a emissão de CO₂. Também começamos, dentro desse mesmo projeto, a trabalhar com sistema double decker, para aumentar a ocupação no caminhão”, completou Castello. 

(A repórter Priscilla Cardoso participou do evento a convite da Scania)

