



# Na estrada da sustentabilidade

Como as montadoras de caminhões  
do país estão alinhando as suas atividades  
ao conceito de produção sustentável



Ano após ano, a temperatura média do planeta aumenta. Hoje, o aquecimento global deixou de ser uma previsão catastrófica e trouxe explicações científicas, que aparecem na forma de furacões, na escassez de água, na extinção de espécies e na poluição. Diante desse cenário nada fictício de degradação, a agenda ambiental ganha a cada dia mais espaço na vida social, no desenvolvimento das cidades e também na economia das empresas. No caso das montadoras de caminhões, não é diferente.

O lançamento de modelos com motores eletrônicos que injetam menos poluição na atmosfera, atendendo às rigorosas normas da legislação ambiental, já deixou de ser novidade faz algum tempo. O que pouca gente sabe é que as montadoras também estão alinhando cada vez mais suas plataformas de produção à cartilha verde. “A indústria está firmemente empenhada em não apenas aperfeiçoar a qualidade do produto, mas também tornar o processo produtivo cada vez menos agressivo ao meio ambiente”, afirma Edmar Mese, supervisor de Engenharia Ambiental da Ford na América do Sul. Certificada com a ISO 14001 desde 1998 – a exemplo das demais plantas da companhia espalhadas pelo mundo –, a fábrica da Ford no bairro Ipiranga, em São Paulo (SP), era já um exemplo de preocupação com a área ambiental. Quando se transferiu para São Bernardo do Campo (SP), os cuidados foram redobrados – tanto que a unidade foi recertificada pela ISO 14001 em 2005.

## COMPOSTOS BIODEGRADÁVEIS

Em qualquer área industrial, uma das prioridades ambientais é a diminuição da quantidade de resíduos gerados no processo de produção. Para se ter uma idéia, na década de 90, a Ford gerava cerca de 750 quilos por veículo (incluindo caminhões e automóveis de passeio). “Hoje, a faixa de geração gira em volta de 220 quilos por unidade. Considerando que é bem mais pesado que o carro, não é difícil concluir que a redução de resíduos no caso do caminhão foi maior”, observa Mese. Outra fonte de dor de cabeça é o processo de pintura dos cavalos

mecânicos. Há 20 anos, a indústria abusava de tintas que continham metais pesados, como chumbo e cádmio. Agora, o processo está totalmente isento desses elementos. Da mesma forma, a utilização de cromo hexavalente (nocivo à saúde) para evitar corrosão prematura foi descartada com a adoção de compostos orgânicos biodegradáveis.

Aliás, o processo de pintura é responsável por grande parte da geração de resíduos na fabricação de caminhões. “O principal volume é borra de tinta que resulta do processo de pintura da cabine”, relata Guilherme Heinz, gerente de Gestão da Qualidade Corporativa da Mercedes-Benz do Brasil. Em vez de serem despejados em aterros sanitários, esses resíduos são encaminhados à indústria de cimento. “Lá, eles são reaproveitados para produzir combustível alternativo. Além de não contaminar a natureza, a iniciativa minimiza o consumo de energia na produção de cimento”, explica Heinz. “Cada tonelada que deixamos de enviar para o aterro sanitário é uma contribuição social que fazemos para as comunidades”, acrescenta ele.

**Modelo da Ford em ação: todas as plantas da empresa são certificadas com a ISO 14001**



## OVO DE COLOMBO

Em fevereiro, a Mercedes-Benz conquistou o *Prêmio Top Ambiental* da Associação dos Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil (ADVB), devido ao programa de produção mais limpa que implantou em sua fábrica de São Bernardo do Campo (SP) já no segundo semestre de 2005. Esse projeto teve duas etapas. Na primeira, houve treinamento para conscientização e capacitação dos colaboradores. "Temos 220 funcionários treinados que constituem uma massa crítica dentro da planta. O melhor é que eles levam para casa tudo o que aprendem na empresa, o que amplia o impacto social da ação", descreve Heinz. A segunda fase do programa envolveu medidas para reduzir o consumo de matérias-primas, recursos naturais e, obviamente, geração de resíduos. Um exemplo prático foi o reaproveitamento dos suportes de madeira das embalagens de componentes importados da Alemanha. Eles passaram a ser utilizados novamente na exportação de veículos desmontados em forma de kits (CKD) para países como Arábia Saudita e Argentina. As árvores que escaparam da serra elétrica agradecem. "É o ovo de Colombo. Depois de colocar em pé, é simples", compara o executivo.

Também a Volvo está inserida em um programa mundial de meio ambiente. Algumas plantas da Suécia já

Divulgação Mercedes-Benz



**Linha de produção da Mercedes-Benz: resíduos são reaproveitados por outras indústrias**

estão bem adiantadas para alcançar a meta de eliminar totalmente a emissão de CO<sub>2</sub> (dióxido de carbono) no processo de produção dos cavalos mecânicos. A fábrica de Ghent, por exemplo, está instalando usinas de energia eólica e começando a produzir biodiesel para o fornecimento de eletricidade e calor na planta. Além de se engajar no esforço global da corporação para reduzir o consumo de energia (no Brasil, em torno de 61% da energia consumida pela montadora é proveniente de hidrelétricas, consideradas fontes limpas), a fábrica de Curitiba (PR) adotou medidas práticas, como a introdução do sistema de iluminação com lâmpadas econômicas nas áreas administrativa e fabril. Em dois anos, a redução do consumo chegou a 2,6 mil megawatt/hora. O objetivo é que esse número pule para 4,2 mil até o final de 2008. Além disso, o calor que seria dissipado no processo de resfriamento de equipamentos está sendo redirecionado por meio de bombas para o banho dos funcionários. Antes, havia caldeiras movidas a gás para aquecer os chuveiros. "Com isso, deixamos de emitir 50 toneladas de CO<sub>2</sub> por ano", informa Edna Berg, coordenadora da Área Ambiental da Volvo no Brasil. Para 2008, a ideia é adotar o sistema de bombas de calor também no refeitório, diminuindo ainda mais a emissão dos gases poluentes.

"Nossa ambição é minimizar os efeitos sobre o meio ambiente – são as várias pequenas ações que levam adiante o compromisso ambiental", anuncia José

Divulgação Volvo



**Volvo: a meta é eliminar totalmente a emissão de CO<sub>2</sub> durante a produção de cavalos mecânicos**

Henrique Senna, gerente executivo Institucional de Produto da Scania, cuja planta em São Bernardo do Campo (SP) foi certificada há dez anos pela ISO 14001. Quando a fábrica é projetada previamente com os cuidados necessários para minimizar impactos ambientais, as adaptações se tornam menos necessárias.

## QUALIDADE DA ÁGUA

É o caso da unidade da Volkswagen Caminhões de Resende (RJ), inaugurada há 11 anos. "O processo produtivo foi desenhado de forma a buscar a melhor performance em termos de sustentabilidade. A fábrica nasceu com esse conceito", explica o coordenador de Meio Ambiente da montadora Roberto Maldonado. Tudo foi rigorosamente planejado – gerenciamento de resíduos, sistema logístico com embalagens retornáveis, estação de tratamento de efluentes, sistema de captação de água, pisos impermeáveis para evitar comprometimento do solo ou lençol freático. A água lançada pela montadora no rio Paraíba do Sul tem uma qualidade que deveria servir de exemplo para o poder público. Afinal, entre os municípios paulistas que margeiam o rio, apenas 12% tratam os efluentes que lançam no Paraíba do Sul. No Rio de Janeiro, a percentagem é de apenas 2%. "Não é querer contar vantagem, mas atingimos um excelente nível de eficiência no tratamento dos efluentes", comemora Maldonado. Como se não bastasse, foram plantadas 8 mil mudas de árvores nativas, ocupando 400 mil metros quadrados dentro da unidade da Volkswagen Caminhões.



Divulgação/Volkswagen

**Volkswagen: linha de produção foi desenhada para atender às demandas da sustentabilidade**

## DEPOIS DO "BOLSA CAMINHÃO" ...

Veículos velhos e mal conservados emitem mais gases poluidores. O fato é preocupante, levando-se em conta a idade média da frota de caminhões no Brasil. No caso dos motoristas autônomos, é de 21,3 anos. Já os cavalos mecânicos pertencentes a empresas rodam, em média, 10,5 anos nas estradas brasileiras. Enquanto as companhias têm mais facilidade para renovar a frota, os autônomos não possuem poder de barganha que lhes permita elaborar uma programação financeira capaz de viabilizar a compra do veículo novo, explica Paulo Caleffi, diretor da Confederação Nacional de Transportes (CNT). Uma tentativa de acelerar a renovação foi feita em 2006, pelo governo federal, com o programa *Pro-Caminhoneiro*. A intenção era estimular 800 mil autônomos a adquirirem novos caminhões, através de financiamentos do BNDES. Não surtiu efeito. Os caminhoneiros não têm condição econômica para arcar com os juros, diz Caleffi, que apelidou o programa de Bolsa Caminhão, em alusão ao Bolsa Família.

Em janeiro, a CNT adotou o *Projeto Despoluir*, uma ação educativa para reduzir o nível de poluição emitido pelos caminhões. Veículos da entidade deslocam-se até pontos estratégicos das rodovias, como postos de gasolina ou de pedágio, prontificando-se a verificar sem custo algum se o caminhão está emitindo gases poluidores acima do que deveria. Se estiver tudo certo, damos um certificado de conformidade. Caso haja necessidade de troca de filtro ou regulagem de bomba injetora, por exemplo, orientamos o proprietário a tomar providências, informa Caleffi. A meta é vistoriar 170 caminhões por mês apenas no Rio Grande do Sul.