

Director: Ana Bela Nogueira - Director Adjunto: Giancarlo Terrasan

30 de Setembro 2008

Nº 4 - Ano 1 - 30 Setembro 2008 • Propriedade: Ameise Editora, Lda. • Distribuição gratuita • Periodicidade: Mensal
Ameise Editora, Lda. - Rua da Cabreira, 83 R/C Dto - S. Bernardo - 3810-071 Aveiro - Portugal • ✉ ameise.editora@netvisao.pt

Urania

Motor oil

52579 - Publicidade

Pág 3



COMMERCIAL VEHICLES:
ON THE MOVE FOR EVERYONE

IAA

62nd IAA Commercial Vehicles

MAN Nutzfahrzeuge



FC Bayern München

escolhe MAN

Pág 10-11

Pág 4-5



Entrevista
Joana
Fernandes



Giancarlo Terrasan - strada.pt



ZF Portugal, Unipessoal, Lda.
Quinta do Carmo, Lote 55,
2685-129 Sacavém - Lisboa
Telefone: +351 219 497 414
Telefax: +351 219 497 419

De A a Z, ZF

Caixas de velocidades, direcções, embraiagens, amortecedores.
O seu serviço ZF competente para a cadeia de tracção. Desde as peças originais nas reparações, em equipamentos novos ou reconicionados, até ao diagnóstico e assessoramento. Com rapidez, fiabilidade, versado. E sempre muito próximo.

Visitem-nos na nossa Festa de Inauguración no dia 05-06-2008.

Técnica de tracção e de chassis



84239 - Publicidade

Entrevista a Joana Fernandes - Lisboa E-Nova

Promover tecnologias sustentáveis para frotas de autocarros



Giancarlo Terrasani - strada.pt

A Lisboa E-Nova – Agência Municipal de Energia-Ambiente de Lisboa é uma associação de direito privado sem fins lucrativos, cuja missão é a de prestar um serviço à cidade ao contribuir para o desenvolvimento sustentável através da promoção, dinamização e divulgação de boas práticas, implementadas de uma forma transversal, no sentido de introduzir uma melhoria sistemática do desempenho energético-ambiental da cidade.

Um dos principais objectivos da Lisboa E-Nova é o de contribuir e dinamizar a implementação das políticas locais, regionais, nacionais e da Comissão Europeia, que favorecem as mudanças de práticas e comportamentos rumo ao desenvolvimento sustentável, criando sinergias e mobilizando todos os intervenientes da sociedade, de acordo com os objectivos comuns que preconizam, – os Decisores Políticos, os Agentes Económicos, os Especialistas e os Cidadãos em geral – para participarem e envolverem-se de forma sistemática na gradual e contínua melhoria do desempenho energético-ambiental da cidade.

A Lisboa E-Nova tem vindo a participar em diversas conferências de âmbito nacional e internacional, e em outras iniciativas de carácter informativo e de sensibilização. A participação da Lisboa E-Nova neste tipo iniciativas constitui uma forma privilegiada para dar visibilidade

de às actividades da Agência, contribuindo, em simultâneo, para a manutenção de um contacto directo e contínuo com as diversas entidades nacionais que desenvolvem a sua actividade no âmbito do desenvolvimento sustentável, bem como acompanhar as políticas e estratégias da Comissão Europeia.

O Jornal Strada.pt esteve em Lisboa à conversa com Joana Fernandes, da Lisboa E-Nova. O projecto STARBUS - Promover tecnologias sustentáveis para frotas de autocarros, foi dos temas abordados durante esta entrevista. No âmbito deste projecto, foi desenvolvida uma ferramenta que visa considerar, no processo de decisão de escolha de novas frotas de autocarros, o contínuo crescimento do sector dos transportes e as implicações de tal crescimento nos sectores económico e ambiental, como é o caso do custo do fornecimento de energia e aos impactos ambientais associados ao sector. Na Europa, o sector dos transportes rodoviários é actualmente responsável pelo consumo de cerca de 26% do consumo total de energia final, e pela emissão de 24% do total das emissões de CO₂ (dados de 2007).

STRADA.PT: Em que contexto nasceu a Lisboa E-Nova?

JOANA FERNANDES: A Agência Municipal de Energia de Lisboa nasceu no ano de 1998. Em 2004,

o leque de actividades da agência foi alargada à temática ambiental e alterada a sua designação para Lisboa E-Nova – Agência Municipal de Energia-Ambiente de Lisboa, uma associação de direito privado sem fins lucrativos, cuja missão é a de prestar um serviço à cidade ao contribuir para o desenvolvimento sustentável através da promoção, dinamização e divulgação de boas práticas, implementadas de uma forma transversal, no sentido de introduzir uma melhoria sistemática do desempenho energético-ambiental da cidade.

STRADA.PT: E quais são os grandes objectivos desta Agência?

J. F.: Um dos principais objectivos da Lisboa E-Nova é o de contribuir e dinamizar a implementação das políticas locais, regionais, nacionais e da Comissão Europeia, que favorecem as mudanças de práticas e comportamentos rumo ao desenvolvimento sustentável, criando sinergias e mobilizando todos os intervenientes da sociedade, de acordo com os objectivos comuns que preconizam – os Decisores Políticos, os Agentes Económicos, os Especialistas e os Cidadãos em geral – para participarem e envolverem-se de forma sistemática na gradual e contínua melhoria do desempenho energético-ambiental da cidade.

STRADA.PT: Pode enumerar algumas das iniciativas que têm vindo a organizar?

J. F.: A Lisboa E-Nova tem duas esferas de actuação, projectos de intervenção e projectos de comunicação. No âmbito dos projectos de in-

tervenção a Lisboa E-Nova operacionaliza vários projectos em áreas como planeamento urbano, construção e infra-estruturas, gestão urbana e mobilidade. Dentro dos projectos de comunicação organiza e participa em diversas conferências de âmbito nacional e internacional, e em outras iniciativas de carácter informativo e de sensibilização. A participação da Lisboa E-Nova neste tipo iniciativas constitui uma forma privilegiada para dar visibilidade às actividades da Agência, contribuindo, em simultâneo, para a manutenção de um contacto directo e contínuo com as diversas entidades nacionais que desenvolvem a sua actividade no âmbito do desenvolvimento sustentável, bem como acompanhar as políticas e estratégias da Comissão Europeia.

STRADA.PT: Acham que podem ser um exemplo de Agência a seguir por outras cidades do país?

J. F.: Lisboa, como Capital de Portugal procura sempre ser um exemplo de boas práticas e trabalhar em projectos inovadores que possam ser adoptados e replicados por outras cidades. No entanto, o mais importante, são a cooperação entre as várias agências de energia-ambiente e as boas práticas que podemos trocar.

STRADA.PT: Continua a haver dificuldades entre as várias Câmaras Municipais do país para criarem um passe único?

J. F.: Dificuldade não será a expressão mais adequada, mas sim a ausência de uma vontade comum entre as várias entidades. Cabe às A-

gências tentar harmonizar as relações entre os vários parceiros e contribuir para que o processo vá de encontro aos vários interesses e principalmente de encontro aos interesses do cidadão. Neste ponto é particularmente importante melhorar e comunicar a conectividade entre os vários meios de transporte. Colocar os vários agentes ligados aos transportes a conversar entre eles e a mostrar ao público que existe conectividade entre os vários meios de transporte é essencial para aumentar a atractividade dos transportes públicos e efectivamente promover uma mudança de comportamentos. É igualmente essencial promover a participação do público, no sentido de melhorar o serviço prestado e promover a apresentação de ideias e sugestões construtivas, fomentando o seu papel dinâmico e interventivo. Reclamar só não ajuda, as pessoas têm que dizer o que pretendem que seja mudado para que as coisas possam funcionar bem, ou seja, as pessoas têm de se envolver mais.

STRADA.PT: Pode falar sobre alguns projectos da Lisboa E-Nova?

J. F.: Temos muitos projectos neste momento. Concretamente na área da mobilidade realçamos os projectos "Acessibilidade e Mobilidade Sustentável para Lisboa", Veículos Mais Amigos do Ambiente e STARBUS. No projecto Acessibilidade e Mobilidade Sustentáveis o objectivo passa por oferecer novas soluções de mobilidade na cidade, alternativas à utilização diária do transporte individual. Em parceria com a

Câmara Municipal, decidimos ter como projecto-piloto o edifício central do Campo Grande e as actuais formas de mobilidade dos seus mais de 1.800 trabalhadores. Neste sentido, estamos neste momento a fazer o levantamento individual dessa mobilidade através de questionários aos funcionários, com o intuito de saber exactamente o percurso de cada pessoa, se vai levar o filho à escola, se vai ao ginásio depois do trabalho. Como resultado, visa-se delinear soluções de mobilidade e acessibilidade que não passem pelo transporte individual, mas sim por formas de mobilidade alternativas.

Com o projecto "Veículos Mais Amigos do Ambiente" desenvolvemos uma ferramenta de apoio à decisão de aquisição de novos veículos. Esta ferramenta, que permite ao decisor seleccionar, numa base comparativa de entre todos os veículos existentes no mercado, aquele que melhor responde aos seus requisitos, apresenta neste processo de decisão um factor inovador que é a consideração do peso ambiental da decisão. A decisão pode ser agora tomada com base em análises custo-benefício não só a nível económico, mas também a nível ambiental, tendo em conta o ciclo de vida do veículo durante período de operação definido pelo utilizador. Esta consideração inclui obviamente a análise de novas tecnologias e combustíveis, bem como a perspectiva de evolução dos preços dos combustíveis, nomeadamente os tradicionais combustíveis de base fóssil.



Nuno Almeida - strada.pt



O projecto STARBUS (Promover tecnologias sustentáveis para frotas de autocarros) teve início em Janeiro de 2006 e é o resultado de uma candidatura ao Programa Europeu Intelligent Energy Europe, liderada pela Agência Francesa para a Gestão do Ambiente e Energia (ADEME), em consórcio com vários parceiros, como é o caso de Portugal, França, Grécia, Itália e Polónia.

STRADA.PT: E qual é o grande objectivo deste projecto?

J. F.: O principal objectivo deste projecto é o desenvolvimento de uma ferramenta, software, que poderá ser utilizado pelas autoridades públicas e operadores de transportes como um guia de apoio à decisão de aquisição/renovação de autocarros, que promove a adopção/aquisição de tecnologias sustentáveis. Esta ferramenta comparativa (entre as várias alternativas tecnológicas existentes para os autocarros na Europa) integra e valoriza as emissões de poluentes e outros parâmetros usualmente não considerados nas análises custo-benefício, das alternativas tecnológicas e dos combustíveis disponíveis no mercado. Este software permitirá de um modo integrado e coerente avaliar as vantagens e desvantagens associadas às diferentes alternativas, sendo a sua base adaptada às condições locais de funcionamento dos veículos, de modo a integrar as reais condições de operação.

STRADA.PT: No âmbito deste projecto, o que é que foi feito em Lisboa?

J. F.: A Lisboa E-Nova contou desde o primeiro momento com o apoio da CARRIS que disponibilizou dados e permitiu a realização de testes nos seus autocarros. A ferramenta de apoio à decisão tem como plataforma uma base de dados relativa ao desempenho, parâmetros de emissões e consumos de vários autocarros, tendo sido construída com base em análise bibliográfica e testes realizados em várias redes de autocarros, entre os quais a rede de autocarros parisiense, RATP e a lisboeta CARRIS. Na CARRIS foram realizadas medições em três carreiras durante três dias consecutivos,

tendo sido realizados mais de 15 testes. Os resultados foram já analisados e integrados na base de dados da ferramenta, e são a base de emissões de CO₂, CO, NOx, partículas, etc..

A consideração e adequação da ferramenta às condições reais de funcionamento dos autocarros é fundamental para assegurar a fiabilidade dos resultados da ferramenta. Deste modo, a ferramenta auxiliará os gestores e operadores de frotas no processamento e decisão, permitindo comparar de um modo global as várias alternativas tecnológicas existentes para os autocarros na Europa.

STRADA.PT: E quais os principais resultados do projecto e da aplicação do software STARBUS?

J. F.: Os resultados obtidos, permitem-nos estimar as emissões reais de poluentes para todas as alternativas tecnológicas. Como por exemplo, o cálculo das emissões de CO₂ num autocarro durante um determinado percurso, instantâneas e cumulativas; a comparação entre as várias alternativas tecnológicas em análise: cálculos de emissões (poluentes, ruído e temperaturas dos gases de exaustão), custos associados a estes poluentes e análise económica global durante o ciclo de vida do autocarro considerando as componentes económica e ambiental.

STRADA.PT: Então quais são os grandes benefícios do projecto STARBUS?

J. F.: Em conclusão, a ferramenta STARBUS vai permitir clarificar a metodologia de comparação entre as várias alternativas tecnológicas existentes no mercado dos autocarros de transporte urbano. A valorização e integração das emissões, em termos económicos, na análise clássica dos custos de operação das frotas numa única ferramenta de análise facilitará aos operadores e gestores de frota a adequação das suas escolhas às necessidades reais da sua frota, não só em termos de tecnologia mas também em termos das condições reais de operação adaptadas às respectivas cidades. |

Ana Bela Nogueira



Veículos menos poluentes só em 2010

Mesmo com a determinação da Justiça Federal de São Paulo obrigando a Petrobras e a Agência Nacional de Petróleo (ANP) a disponibilizarem o diesel com menor teor de enxofre em todo o país a partir de Janeiro, não existirão veículos aptos a utilizarem o combustível até ao fim de 2010. A constatação foi feita pelo presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Jackson Schneider, que afirma que a indústria automobilística não pretende alterar o prazo previsto de 36 meses para desenvolver e iniciar a produção dos novos motores no país.

«Não é possível fazer um desenvolvimento eficiente sem prazos. A consequência pode ser negativa no próprio consumidor», declarou Schneider. Segundo ele, as fabricantes estão a cumprir integralmente a legislação e o facto de não estarem preparadas para fabricar os veículos no ano que vem ocorre por causa do atraso da ANP na especificação do diesel. Por lei, os fabricantes têm até três anos para se adaptarem às novas especificações, que foram divulgadas em Outubro de 2007.

Alinhado com a visão da Anfavea, António Roberto Cortes, presidente da Volkswagen Caminhões e Ônibus, acrescentou que não foi possível desenvolver os motores porque só depois de receber o combustível é que são

iniciadas as fases de aquisições de peças e montagem dos protótipos com as novas configurações. Além disso, o executivo informou que a construtora ainda não recebeu os 35 mil litros de diesel S-50, com 50 partes por milhão (ppm) de enxofre, encomendados para o início dos testes.

O juiz José Carlos Motta, da 19ª Vara Cível de São Paulo, acrescentou à sua decisão, já divulgada, «que o diesel S-50 deverá ser fornecido pela Petrobras com preço suficientemente próximo ao do S-500 e do S-2000 convencionais, devendo a ANP regulamentar a distribuição com a observância desse aspecto». Na prática, o juiz Motta quer evitar que o novo combustível seja inviabilizado por causa de um preço maior.

Também, o juiz, através de uma sentença, tinha determinado que a Petrobras passasse a fornecer o diesel S-50 a partir de 1 de Janeiro em pelo menos a partir

de uma bomba por cada ponto de abastecimento. A decisão do juiz visa o abastecimento dos veículos licenciados em 2009. No caso da ANP, a determinação é para que o órgão fiscalize a distribuição do diesel no prazo de 90 dias para garantir o fornecimento em todo o território nacional no prazo estipulado.

Sérgio Fontes, representante da área de abastecimento da Petrobras, informou que se depender apenas da estatal o combustível estará disponível a partir de Janeiro, mesmo que seja importado. «A quantidade é relativamente pequena», disse o executivo, demonstrando claramente que, na visão da Petrobras, as regras da resolução Conama 315 não tratam dos volumes de diesel utilizados na frota total, mas sim no combustível dos veículos novos. Já a ANP informou, através de um comunicado de imprensa, que vai recorrer da sentença.

Até ao fim de Agosto de 2008,

as conversações em torno da diminuição do teor de enxofre caminhavam para o adiamento do prazo de 2009 para 2012. Mas, depois da pressão da opinião pública o diálogo entre governo federal e indústria mudaram de tom.

Nos bastidores, os representantes dos sectores envolvidos nas negociações demonstraram surpresa com a postura do Ministro do Meio Ambiente, Carlos Minc, que, depois de fechar um acordo com a ANP, Petrobras e Anfavea mudaram o discurso e adoptaram a postura de que os atrasos terão de ser resolvidos na Justiça. O acordo previa que a etapa do Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos VI, que limita o enxofre no diesel S-50, fosse adiada por quatro anos e em 2012 seria adoptada a etapa seguinte, prevista inicialmente para 2016 e com um diesel com 10 partículas de enxofre por milhão. |

Secco_br



Volvo Buses

O IMMT já aprovou financiamentos para renovação de frotas

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) recebeu 82 candidaturas de empresas de transportes públicos rodoviários de passageiros a um financiamento de quatro milhões de euros destinado à renovação de frotas, disse fonte do organismo.

Em declarações à agência Lusa, fonte oficial do IMTT explicou que as candidaturas serão agora analisadas de modo a verificar «se preenchem os critérios para serem seleccionadas e receberem o financiamento», escusando-se a adiantar a data em que serão conhecidos os concessionários que beneficiarão deste apoio.

De acordo com o despacho de 18 de Agosto, subscrito pela Secretária de Estado dos Transportes, Ana Paula Vitorino, este financiamento insere-se no projecto «Modernização Tecnológica e Melhoria da Eficiência E-

nergética dos Transportes Públicos», previsto no programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC).

O documento define que serão concedidos até ao final deste ano ao sector dos transportes públicos colectivos regulares de passageiros financiamentos «não reembolsáveis como incentivo ao investimento para a renovação e modernização de frotas de veículos automóveis pesados de passageiros até ao limite de 4.000.000».

As empresas de capitais privados concessionárias da exploração de transportes colectivos rodoviários de passageiros também podem ter acesso a este financiamento, desde que explorem, «no mínimo, três carreiras outorgadas pela Administração Central em regime regular ou serviços de transportes urbanos outorgados por câmaras municipais».

O financiamento, em igualdade de circunstâncias - quer seja para aquisição, locação financeira ou locação de veículos - prevê um valor mínimo de 19.500 Euros e máximo de 57.500 Euros por veículo.

«Os veículos objectos do presente financiamento não podem, durante cinco anos a partir da data do li-

ciamento, ser transmitidos a qualquer título, excepto quando a transmissão abranja a universalidade dos bens afectos à exploração da empresa, nem ser objecto de alteração das características indicadas para efeitos de candidaturas», segundo o despacho. |

Jornal Strada/Lusa



Nuno Almeida - strada.pt