

<b>Título</b>	ATEC forma para novas tecnologias	<b>Data</b>	01.03.2010
<b>Fonte</b>	Jornal das Oficinas	<b>Página</b>	12

**Workshop Automóvel – Novas energias, Novas rentabilidades**

# ATEC forma para novas tecnologias

No workshop desenvolvido pela escola de formação situada no parque da Autoeuropa, notou-se que as novas tecnologias já aí estão e que o tempo de actualização está a apertar

**Q**ue rentabilidade se pode esperar das novas tecnologias? A ATEC organizou um workshop sobre esse assunto e de como os profissionais do sector automóvel se devem preparar.

Apesar da escola de formação ser uma entidade independente da AutoEuropa, a verdade é que aproveitou muito do conhecimento que as empresas ligadas ao universo Volkswagen têm para dar.

Os convidados foram Baptista da Silva, representante da SIVA, Fernando Carvalho, da TTT, Luís Coelho, da VW Autoeuropa e João Tavares, da ATEC.

A primeira apresentação teve como título “Gás Natural, uma Alternativa mais presente”. Baptista da Silva levou uma Volkswagen Sharan e explicou como este modelo utiliza em simultâneo a propulsão a gás e a gasolina. Se o objectivo era mostrar como o gás é já uma realidade mais poupada e mais amiga do ambiente, o objectivo foi conseguido. No final da apresentação teórica, Baptista da Silva convidou as cerca de 30 pessoas presentes para conhecerem o sistema de perto. Todas elas se levantaram e assistiram com atenção ao que se dizia.

A apresentação seguinte foi de Fernando Carvalho, da TTT, que vinha defender a tecnologia de hidrogénio. Ele começou por dizer que não é só o tipo de propulsão que está em causa, mas também um outro tipo de conceito automóvel. E a desconfiança desaparece-se quando se pensa que já há ensaios com veículos em hidrogénio, argumentou. “Houve um veículo com esta tecnologia que veio do Norte da Europa até Portugal. Fez 10 mil quilómetros e eu próprio o testei”.

Mas, no fundo, os veículos a células de combustível são veículos eléctricos.



Em cima, as cerca de 30 pessoas que participaram neste evento. À esquerda, um modelo real de propulsão a hidrogénio líquido que suscitou curiosidade

“O hidrogénio não é para queima, é para a tração eléctrica – o processo é electroquímico”, disse. Os problemas surgem quando se começa a falar, por exemplo, no armazenamento dentro do veículo. O hidrogénio tem que ser arrefecido até aos -250 graus; por isso é que o orador disse que a ciência está na célula de combustível. Fernando Carvalho levou um modelo em escala para a sala, para se verificar como funciona um veículo movido a hidrogénio. A tecnologia é de tal forma simples, que o modelo parecia um carro banal de brincadeira. Mas a curiosidade era tanta que todos pegaram no modelo (que se vende numa cadeia de lojas de brinquedos para crianças) e olharam com atenção. Sem fumos, sem cheiros, sem barulho, mas com as rodas em rotação: eis o que se via. E o que não se via: a membrana de troca de prótons, o segredo da conversão em energia. De um lado, o ânodo, entram átomos de hidrogénio, que são desagregados em prótons no electrólito, para o resultado ser água.

Mais perto da realidade e já presente no mercado está a nova Sharan da Volkswagen. Luís Coelho mostrou, na prática, como tem sido a evolução automóvel. Se o anterior modelo tinha 10 módulos electrónicos, esta tem 50; a

Sharan que durou até agora utilizava um tipo de BUS, a actual utiliza dois (CAN e LIN); os quilómetros de fios serviam duas sub-redes, agora entregam informação em cinco redes. Com esta tecnologia toda, a reparação tem que se adaptar. Mas a novidade é que a base de dados de informação está em rede e não no carro. O que significa que mesmo aparelhos de diagnóstico de marcas alemãs não poderão fazer o diagnóstico. Terá que ser mesmo o concessionário a fazer.

Para o fim do dia, o tema era “Gestão por indicadores: uma necessidade para a rentabilidade”. João Tavares, director do centro, disse que uma análise para detectar o caminho para a rentabilidade deve ter em conta a realidade da empresa, onde está inserida e os recursos disponíveis, para se identificar os factores onde o esforço deve ser maior (não necessariamente os de maior esforço financeiro). Mas, para se obter indicadores com qualidade, são necessários dados de histórico fiáveis, bom controlo de tempos e materiais, integração da actividade da empresa num DMS e gestores treinados, para acompanhar a actividade e aferir os indicadores.

A rentabilidade pode ser fortemente penalizada por factores como a baixa rotação de stock, um fase-out inexistente ou mal efectuado de forma a deixar menos dispendiosos ou um fase-in inexistente originando recurso frequente a pedidos urgentes. Outros motivos podem ser acessórios comprados para campanhas que não se colocaram no terreno, investimento em ferramentas inadequadas ou pouco ou nenhum pessoal qualificado para lidar com a tecnologia. Ou ainda pela má leitura da conjuntura ou dos factores que afectam a rentabilidade, levando a investimentos elevados sem retorno.



No evento da ATEC sobre novas energias para o sector automóvel, Baptista da Silva mostrou como o gás natural é uma alternativa já presente no Volkswagen Sharan