

Oportunidade para o Controle de Emissões de Veículos não Rodoviários com a Descontinuidade dos Óleos Diesel S500 e S1800

Gabriel Murgel Branco

Fábio Cardinale Branco

Elcio Luiz Farah

Apesar do progresso da eletrificação dos veículos que vem sendo verificado nos últimos anos, o motor diesel ainda terá seu espaço em várias aplicações no médio ou até no longo prazo. Considerando ainda que este tipo de motor é bastante durável, chegando a mais de 30 anos em algumas aplicações, como as locomotivas por exemplo, é importante que os programas de controle de emissões continuem progredindo até que seja possível a desejada eletrificação generalizada.

Sempre que se discute a redução da emissão de poluentes dos veículos e máquinas com motor de combustão interna, a qualidade do óleo diesel se apresenta como um obstáculo importante à sua modernização tecnológica. Além de dificultar ou mesmo inviabilizar os possíveis ganhos ambientais, este aspecto também coloca o Brasil em situação comercial desfavorável, isolando-o frente ao mercado internacional.

Recentemente, a ANP submeteu a Minuta de Resolução 2120631 - SEI/ANP à audiência pública¹ CP 11/2022, propondo a definição de um plano e o cronograma de descontinuidade dos óleos diesel S500 para uso rodoviário e S1800 para uso não rodoviário no prazo de até quatro meses, em conjunto com produtores de óleo diesel "A" e importadores. Esta é uma excelente iniciativa do setor de combustíveis para promover uma grande melhoria ambiental ao impedir o abastecimento indevido dos caminhões certificados em conformidade com a fase P7 do PROCONVE que, desde 2012, têm tecnologias avançadas de controle de emissão que dependem do uso exclusivo de diesel S10 e grande parte da frota tem danificado seus equipamentos pelo uso indevido do S500. Além disso, todos veículos pesados comercializados a partir de janeiro de 2023 estarão atendendo a fase P8 do Proconve, equivalente à fase europeia EURO VI muito mais restritiva quanto às emissões, com veículos ainda mais exigentes e sensíveis ao abastecimento com diesel diferente do S10.

A iniciativa da ANP permite estender o uso de tecnologias de controle de emissão de última geração também às máquinas não rodoviárias, que ainda não tiveram esta oportunidade. Desta forma, o CONAMA poderá elaborar um plano de aprimoramento tecnológico de todas as máquinas dotadas de motor Diesel, a saber, tratores, guindastes, máquinas de terraplenagem, agrícolas, grupos geradores, trens, embarcações e respectivos equipamentos instalados nos pátios de manobra, transbordo e portos, entre outras.

Além dessas máquinas, para que a eletrificação produza os efeitos ambientais almejados, é fundamental também que se preveja a atualização tecnológica dos

¹ https://www.gov.br/anp/pt-br/canais_atendimento/imprensa/noticias-comunicados/anp-faz-audiencia-publica-sobre-mudancas-nas-especificacoes-do-oleo-diesel

motores das usinas termoelétricas para o controle de emissões de última geração, medida que é absolutamente imprescindível e urgente de ser adotada frente ao crescimento da eletrificação da frota de veículos.

As locomotivas constituem um caso típico: quando a DERSA solicitou um estudo de impacto ambiental em 2017 para implantar o trecho do Ferroanel que interliga os trechos que vêm de Jundiaí (ALL), do Rio de Janeiro (MRS) e de Santos (MRS), por baixo da Serra da Cantareira, verificou-se que as locomotivas GE vendidas ao Brasil eram as únicas sem controle de emissão. É importante ressaltar que as mesmas locomotivas, dotadas dos mesmos motores, são fabricadas em consonância com os padrões norte-americanos Tier 1 a Tier 4, conforme os requisitos do país onde serão vendidas. Além disso, são oferecidos sistemas para atualização tecnológica dos sistemas de injeção e de pós-tratamento dos gases para prolongar a utilização das máquinas em caso de novas exigências serem implantadas. Portanto, o aprimoramento ambiental dessas máquinas para utilizarem as tecnologias de controle de última geração, que era inviabilizado pela indisponibilidade de óleo diesel com teor de enxofre ultrabaixo, poderá agora ser objeto de um novo programa do CONAMA para o controle da emissão de poluentes, com abrangência muito maior que os atuais.

Complementarmente, medidas de atualização tecnológica das máquinas existentes (programa de retrofit) também poderão integrar este programa levando o controle de emissões, hoje inexistente, para níveis compatíveis com US Tier 3/4 ou EURO III-b, pelo menos, a exemplo das locomotivas.

Este programa, em consonância com o novo plano da ANP, permitirá que o Brasil acompanhe os melhores níveis tecnológicos do mercado das máquinas movidas por motores Diesel, fomentando o desenvolvimento industrial brasileiro ao nível de competitividade internacional, junto com a progressão dos limites de emissões para reduzir os impactos na saúde, oriundas das emissões dos equipamentos “Fora de Estrada”, como defende a AFEEVAS.