

Sobratema Workshop 2012: Proconve P7 representa um avanço na restrição dos limites de emissão de poluentes de veículos a diesel no Brasil

Nos últimos 25 anos, houve muitos avanços em todo o mundo em termos de controle de emissões veiculares. De um modo geral, o Brasil vem acompanhando com defasagem de alguns anos a regulamentação de controle de emissões dos países desenvolvidos. Entretanto, a partir de 2006, a regulamentação brasileira, no que concerne aos limites máximos de emissão, tem se aproximado bastante da regulamentação internacional mais restritiva.

“O Proconve P7, equivalente à fase Euro V europeia, é um exemplo dessa evolução e representa um avanço na restrição dos limites de emissão de poluentes de veículos a diesel, especialmente, no que concerne às emissões de NOx (Óxidos de Nitrogênio), poluentes de difícil controle nos motores a diesel”, ressalta o engenheiro Olimpio de Melo Álvares Junior, da Cetesb – Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, ligada à Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Governo do Estado de São Paulo.

Para atender as exigências do Proconve P7, Álvares Junior explica que os fabricantes de motores podem calibrar o motor no ponto de eficiência máxima, reduzindo muito as emissões de monóxido de carbono - CO, hidrocarbonetos - HC e material particulado - MP. “Isso provoca aumento das emissões de NOx, entretanto, com o SCR (Selective Catalytic Reduction) instalado no escapamento, quase todo esse NOx será eliminado por esse reator”, explica. “Essa alternativa de controle (SCR) tem a vantagem de ter o motor trabalhando com a melhor calibração para obter a eficiência máxima possível e, portanto, reduzir ao máximo o consumo de combustível”, acrescenta.

No entanto, os veículos equipados com SCR custam um pouco mais caro e requerem a utilização de óleo diesel S-50. “Os usuários deverão abastecer seus caminhões por meio de um tanque auxiliar com uma solução aquosa de ureia de 32,5%, denominada de ARLA-32”, afirma Álvares Junior. Caso falte ureia ou ela seja substituída por outra substância, os sensores do veículo informarão o computador de bordo e a potência do motor é cortada até que o abastecimento de ureia seja normalizado. “O Arla-32 não deverá representar mais que 5% do valor do volume do diesel consumido”, calcula.

Por sua importância, o engenheiro alerta que os usuários devem ficar atentos à localização da rede de distribuição da ureia em todo o território nacional e nas regiões de fronteira para que não corram o risco de desabastecimento.

Mais informações e detalhes sobre a norma Proconve P7 e seu impacto para os usuários de caminhões serão abordados por Álvares Junior durante o **Sobratema Workshop 2012**, a ser realizado no dia 24 de abril, no Centro de Convenções Rebouças, em São Paulo.

O Proconve P7 foi estabelecido para que os limites de emissão para todos os veículos novos a

diesel de carga ou passageiros não ultrapassem 2,0 g/kWh de NOx, 0,46 g/kWh de HC, 1,5 g/kWh de CO e 0,02 g/kWh de MP. Para isso, foi determinada uma nova formulação no óleo diesel, o S-50, com menor teor de enxofre (limite máximo=50mg/kg) e um maior número de Cetano (medida da qualidade de ignição), de 46 contra 42 do S-500/1800.

O Sobratema Workshop 2012, organizado pela SOBRATEMA – Associação Brasileira de Tecnologia para Equipamentos e Manutenção, contará ainda com mais três palestras técnicas a serem proferidas por renomados profissionais da cadeia produtiva do setor. As vagas são limitadas. Para se inscrever, basta entrar no site oficial do evento, www.sobratemaworkshop.com.br

Sobratema Workshop 2012

Data: 24 de abril de 2012

Local: Centro de Convenções Rebouças - Av. Dr. Enéas Carvalho Aguiar, 23

Horário: 13h00 às 18h00

Estacionamento: Av. Rebouças, 600

Informações: <http://www.sobratemaworkshop.com.br/>