

Marcopolo menos poluidor do ambiente só para exportação



por **Nairo Alméri** | publicado: 11/03/2020 - 08:28 | atualizado: 12/03/2020 - 09:25

COMPARTILHAR:



Ônibus articulado que a Marcopolo monta com motor Euro 6, importado pela Mercedes-Benz. Com essa tecnologia, os coletivos poluem menos que os utilizados no Brasil. Por enquanto, a produção será exportada para o Chile – Foto: Edypo Pinheiro Alaniz/Divulgação Marcopolo

Mercedes-Benz importa motores diesel para veículos pesados com **tecnologia Euro 6, bem menos poluentes** que os do estágio Euro 5. São entregues à Marcopolo, de Caxias do Sul (RS), que monta em coletivos exportados para o Chile. Esses motores reduzem as emissões dos regulados na Euro 5: **66% menos Material Particulado e 80% menos NOx que os veículos em operação.**

Ônibus equipados com esses motores são, portanto, do ponto de vista ambiental, **mais recomendados para os centros urbanos.**

As normas Euro regulam **a eliminação da poluição em motores dentro da Europa. Mas são seguidas em várias partes do mundo.** Os Euro 6 utilizam **B7, mistura de 7% de biomassa ao diesel.**

As taxas de performances nas emissões foram informadas pela Marcopolo. Na segunda-feira (09/03), a empresa anunciou que **despachará mais 240 unidades menos poluentes para o país andino.** Os motores importados pela Mercedes-Benz são acoplados em coletivos modelo Torino Low Entry Articulado, com chassi MBB 0500 UA Euro 6. Nota da empresa assegura que a tecnologia Euro 6 é **“a mais avançada para redução da emissão de poluentes em motores diesel”**.

Continua depois da publicidade

Falta ao país B7 compatível

A pergunta é: por que a Mercedes-Benz e a Marcopolo não entregam esses coletivos para concessionárias no Brasil? Uma primeira resposta é que a **Euro 6 só deverá vigorar em 2023**. Contudo, há uma questão, vista por técnicos, como bem mais complexa: tecnológica. **O B7 brasileiro, conforme o Precovem P8, causa uma série de danos aos motores Euro 6**. O P8 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – Proconve, segue a norma Euro 6. Além disso, há, ainda, questão da “**qualidade variável do diesel**”.

Portanto, **o Brasil se dá ao luxo de exportar ônibus menos poluentes que aqueles que rodam por aqui**. Os importadores chilenos da Marcopolo são Metbus e STP, receberão os novos coletivos da Marcopolo a partir de maio. As concessionárias integram o sistema de transporte público em ônibus urbano da cidade de Santiago, o Red Metropolitana de Movilidad.

Brasil atropela problemas

No Brasil, as especificações e regulações correspondentes à Euro 6 estão no Proconve P8. Deveriam entrar em vigor em 2022. Mas, foram **empurradas para 2023**.

Desde 2018, nas diversas conferências da **AEA – Associação da Engenharia Automotiva**, mesma barreira: dificuldades tecnológicas. Mas há, também, “dificuldade global”, admitiu, em novembro, o coordenador sobre Combustíveis Alternativos da AEA, Christian Wahnfried. Enquanto na Europa, o Euro 6 chega à proporção máxima de 7%, **nos Estados Unidos, e não obrigatório, a média é 2,5%**.

Nos registros da AEA, as queixas mais comuns no Brasil são: **entupimentos, queima nas bombas e especificações físicas**. Apesar disso, é sabido que a ANP (agência reguladora), Anfavea (entidade das montadoras de veículos) Sindipeças, INT (Instituto Nacional de Tecnologia), Petrobras (via Cenpes), produtoras de biodiesel e distribuidores **atuam em conjunto para estabelecer “parâmetros críticos do biodiesel” nas proporções B10, B15, B20 e B30**.

Fica atrás nos ônibus menos poluentes

Continua depois da publicidade

Apesar do domínio da tecnologia do biodiesel, o Brasil vive o risco de ser **rabeira nos mercados que incorporarão padrões Euro 6**. Em tese, as normas exigem veículos novos com motores “**mais limpos**”, sintetiza o site “*Automotive Business*”. À frente do Brasil estão os EUA, Canadá, Europa, Japão, Índia, Coreia, Turquia e México. **A China tem compromissos para assumir padrões a partir de 2020**.

E onde reside o pessimismo? Nos avanços da taxa de biodiesel brasileiro em motores Euro 6, com tecnologias de escapamentos similares para veículos pesados (ônibus e caminhões) previstos para 2023. Os resultados foram revelados mês passado, pela **Umicore e Petrobras com diesel B10 (10% de biodiesel) e B20** em motor Euro 6, da FPT (CNH Industrial – Grupo FCA). “**O sistema de pós-tratamento de gases envelhece mais rápido com o porcentual maior (20%) de biocombustível, o que provoca perda de eficiência e aumento de emissão de óxidos de nitrogênio (NOx)**”, relatou “*Automotive Business*”.

Produtores de biodiesel pressionam

Pela legislação brasileira, o uso do biodiesel, iniciado em 2008, com o B2, atingirá B12 neste ano e, em 2023, o B15, ingressando no P8. **Os produtores de biodiesel, contudo, querem antecipar etapas e chegar logo no B20**.

Aí, portanto, observa o Rogério Gonçalves, outro diretor da AEA, mais imbróglio: misturas acima das especificações do Euro 6. “O problema é que **o sistema Euro 6 foi calibrado e testado com os padrões da Europa, onde o diesel tem no máximo 7% de biodiesel**. E, nós aqui, estamos indo mais rápido, aumentando o índice ano a ano. Não havia nada na literatura e não se sabia o que aconteceria quando essa mistura fosse elevada acima desse porcentual. É o que estamos descobrindo agora, com **resultados preocupantes**”, disse o executivo ao “*Automotive Business*”.

China fará diferença na Euro 6

Há um ano, cerca de 40% dos veículos diesel fabricados no mundo cumpriam Euro 6. **Poderá saltar para 65%, em 2021**, caso mercados como a China, por exemplo, cumpram compromissos assumidos para padrões de emissões.

MATÉRIAS RELACIONADAS:

- **Biodiesel ameaça elevar emissão de poluentes em motor Euro 6**
- **Projeto da GE permite que trens usem 25% de biodiesel 2**

** *Este texto não reflete, necessariamente, a opinião do Portal UAI.*