

ATA DA 28ª REUNIÃO DO GRUPO TÉCNICO RDE EM 2020 GT da CT de Emissões em Veículos Leves

DATA: 17 de Agosto de 2020; segunda-feira.
HORÁRIO: 14h00
LOCAL: A AEA proveu um acesso via o software “Teams” para a reunião remota.
Cito a sede da AEA – R. Salvador Correia, 80 – Aclimação – São Paulo.

PRÓXIMA REUNIÃO: 31 de Agosto de 2020 – às 14h00 – “Teams” provido pela AEA

Coordenador: *Marcos Eduardo de Toledo (Volkswagen)*
Vice-Coordenador: *Gabriel Murgel Branco (Environmental)*

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Airto Cavalheiro de Queirós Jr	FORD
André Luiz dos Reis Silva	VOLKSWAGEN
André Luiz Silva Forcetto	CETESB
André Pelisser	ETAS
Andre Sperl	VCA
Bárbara Vieira Xavier	RENAULT
Cinthia Tamarindo	INDIVIDUAL
Danilo A. Torres	GM GPS
Denise Regina Mostiack Pomaleski	ROBERT BOSCH
Djeymes Gustavo Peressim	DELPHI
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Fabricio Dias Pereira	VOLKSWAGEN
Fernando A. L. Moreto	FORD
Flavio Augusto Ferreira	TOYOTA
Giancarlo Silva	NISSAN
Gladson Barchi	BASF
Guilherme Neves	AVL
Heliovaldo J. A. Faria	KIA
José Cesar Turra Ponte	GMB
Marcell Jorge	PSA GROUPE
Marco Túlio A. Inocêncio	Robert Bosch
Marcos Eduardo Toledo	VOLKSWAGEN
Marina Miki Inoue	VOLKSWAGEN
Mario Reis Pinto	MBBras

Michel Matias Martins
Mikel Breviglieri
Rafael Rossini
Renata Kakuiti de Castilho
Roberto Coura
Rodrigo Manoel Nunes Vieira
Rui de Abrantes
Sergio Yuzo Kashiwagi
Silvio Rodrigues
Victor Luglio
Victor Martins
Vladimir Ferrari
Wagner Silva Pinez
Wellinton Fassina

VOLKSWAGEN
TOYOTA
GMB
TOYOTA
FCA
CETESB
CETESB
HONDA
FCA
IDIADA
RENAULT
BASF
HYUNDAI
RENAULT

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

--

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1 Ata da reunião anterior

Lida a ata da 26ª reunião do GT.
A ata foi aprovada com a seguinte correção:

Na lista dos ausentes justificados faltou o nome de Marina Inoue, representante da VW.

2.2 Carta ao IBAMA

O Sr. Marcos Toledo da VW, coordenador do GT, informou que o Sr. Gilberto Werneck do IBAMA acusou o recebimento da carta por e-mail, porém ainda não recebeu a mesma por correio.

Em reunião de alinhamento entre os coordenadores dos GTs da AEA e o IBAMA, o Sr. Gilberto informou que já está analisando o conteúdo da carta, porém precisa receber a carta física para enviar seu parecer oficial.

O Sr. Marcos está aguardando a manifestação oficial por parte do IBAMA.

O Sr. Walisson Bessa, AEA, informou que a carta já foi postada nos correios.

2.3 Validação das janelas de CO2

O Sr. Rafael Rossini informou que a GM conduziu ensaios com perfil de condução agressivo, e posteriormente simulou a aplicação dos fatores de 1,15, 1,20, 1,25 e 1,30 para a correção do ponto P1.

Com base nos resultados que a GM obteve até agora, o melhor fator para a correção do ponto P1 seria de 1,25.

O Sr. Rafael informou que até agora os resultados têm sido satisfatórios, porém ainda serão conduzidos ensaios ao nível do mar e em condições de maiores altitudes, assim como ensaios a altas e baixas temperaturas, antes de concluir a análise.

Essa questão continuará a ser discutida pelo GT nas próximas reuniões.

2.4 Parâmetros RFL1 e RFL2 (item F.2.1)

O Sr. Rafael Rossini informou que a GM reavaliou dados coletados em ensaios anteriores em relação a esses parâmetros, e que os resultados obtidos foram muito parecidos com os demonstrados pelo Sr. Fabrício da VW.

Com base nessa avaliação, ele propõe que os valores RFL1 = 1,2 e RFL2 = 1,25 sejam adotados para o procedimento Brasileiro.

O Sr. André Forcetto da CETESB informou que a Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) está finalizando um draft de procedimento RDE onde são considerados os valores RFL1 = 1,30 e RFL2 = 1,50 e propõe que os mesmos sejam adotados para o procedimento Brasileiro.

O Sr. Marcos Toledo entende que, em função dos valores encontrados até agora nos ensaios e levando-se em consideração os demais ajustes ainda sendo feitos ao procedimento Brasileiro, deveríamos considerar inicialmente os valores RFL1 = 1,2 e RFL2 = 1,25 e avaliar essa questão novamente durante a Fase PROCONVE L7, assim que uma massa suficiente de resultados de ensaio esteja disponível para essa avaliação.

O Sr. André Forcetto solicita que essa avaliação posterior dos dados conste no draft de IN.

Os membros do GT entraram em consenso de que se adotem inicialmente os valores RFL1 = 1,2 e RFL2 = 1,25 para a Fase PROCONVE L7 e de que os valores sejam revisados, se necessário, para a Fase PROCONVE L8.

2.5 Definição de massa de ensaio ETR

O Sr. Rui da CETESB informou que está de acordo com a proposta a) para definição da massa de ensaio ETR:

- a) "Para efeitos de ensaio, pode ser adicionada alguma massa extra desde que não exceda 90 % da massa útil máxima de projeto. A massa útil máxima de projeto é definida pela norma ABNT NBR ISO 1176 ou normas sucedâneas."

Os membros do GT concordaram com a inclusão do gráfico do draft de RDE das Nações Unidas apresentado pelo Sr. Marcos Toledo em reuniões anteriores.

A Sra. Renata da Toyota informou que as notas de rodapé (1) e (2) do gráfico precisam ser ajustadas para o conceito de massa em ordem da marcha da legislação Brasileira.

A definição de massa de ensaio ETR será atualizada no draft de norma ABNT RDE e será adicionado o gráfico do draft de RDE das Nações Unidas, considerando o ajuste necessário informado pela Sra. Renata.

2.6 Status da edição do draft de norma ABNT para os ensaios de RDE

O Sr. Mario Reis da MBBras informou que está preparando a “versão limpa” do draft de norma para a avaliação inicial por parte da ABNT.

A “versão limpa” do draft de norma ABNT será distribuída aos membros do GT assim que estiver pronta.

2.7 Emissão de THC nos ensaios com partida a frio utilizando combustível E100

O Sr. Marcos Toledo informou que a VW está tentando executar ensaios com partida a frio, porém ainda não tem resultados para compartilhar com o GT. Ele informou que deve encontrar dificuldades em conduzir ensaios em situações reais, com o condicionamento e as medições sendo executados à baixas temperaturas.

A Sra. Renata informou que a Toyota planeja executar ensaios de partida a frio em meados de outubro, porém prevê essas mesmas dificuldades.

O Sr. Rafael Rossini informou que a GM executou ensaios com partida em temperatura próxima a 10°C e que não ocorreram problemas com os resultados e com a validação das janelas. O Sr. Rafael não tem material sobre esses ensaios para compartilhar com o GT.

O Sr. Silvio informou que a FCA já conduziu anteriormente ensaios em regiões de temperaturas baixas, durante fases anteriores de validação do procedimento, onde foram constatados problemas com os picos de emissão de THC. O Sr. Silvio vai tentar recuperar os resultados desses ensaios para uma reavaliação e entende que não é possível concluir o assunto sem mais resultados de ensaios.

O Sr. Rui da CETESB relembrou que a necessidade de aplicação de fatores de correção para os ensaios com partida a frio precisará ser demonstrada nos ensaios da Fase PROCONVE L7.

O Sr. Forcetto da CETESB entende que a massa de resultados da Fase PROCONVE L7 será necessária para a avaliação deste assunto, pois no momento dispomos de poucos resultados de testes.

A Sra. Barbara da Renault entende que os ensaios da Fase PROCONVE L7 não serão suficientes para essa avaliação, uma vez que nem todos os ensaios oficiais serão conduzidos em condições de temperatura baixas. Ela entende que será necessário um estudo à parte, com veículos representativos da Fase PROCONVE L7.

Os membros do GT entendem que será considerado inicialmente o fator de 1,0 e que ao longo da Fase PROCONVE L7 serão executados ensaios em condições de temperatura baixa para demonstração da necessidade de aplicação dos fatores propostos.

2.8 Adequação do software dos equipamentos PEMS

O Sr. Fernando Moreto da Ford lembrou que é importante que os fabricantes de PEMS levem em conta a possibilidade de aplicação dos fatores de partida a frio quando da adequação de seus softwares para o procedimento de RDE Brasileiro.

O Sr. Guilherme da AVL informou que vai checar internamente como será feita a implementação dessa adequação.

O Sr. Marcos Toledo lembrou que o cronograma inicialmente proposto para os trabalhos do GT previa um período de 3 meses para a adequação dos softwares dos equipamentos PEMS à todos as particularidades do procedimento Brasileiro.

O Sr. Guilherme da AVL informou que esse prazo de adequação é considerado apenas após a publicação da norma ABNT de RDE, pois há a necessidade de justificativa junto à matriz da sua empresa.

O Sr. Rui da CETESB sugere que as adequações sejam feitas com base no texto final de draft de IN, quando o mesmo for enviado ao IBAMA, de modo que as atividades de adequação dos softwares e publicação da IN aconteçam em paralelo.

O Sr. André Forcetto lembra que os dados dos softwares dos PEMS precisam ser processados pelo EMROAD e que os resultados finais precisam ser compatíveis, pois o EMROAD será a ferramenta considerada pela CETESB para a validação dos softwares dos equipamentos PEMS.

O Sr. Marcos Toledo vai contatar os representantes dos fabricantes de PEMS para obter o posicionamento deles à respeito destas questões.

2.9 Limitação da escala dos PEMS em 30.000 ppmC

O Sr. Rui informou que a CETESB concorda com a proposta sugerida na última reunião do GT, de que a determinação da emissão de THC seja limitada à concentração de 30.000 ppmC.

2.10 Revisão da proposta de IN pela CETESB

Os membros do GT pediram mais tempo para a avaliação das propostas de revisão do draft da IN feitas pela CETESB.

A próxima reunião do GT será dedicada à discussão das propostas de alterações no draft da IN.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 31 de Agosto de 2020; segunda-feira.

HORÁRIO: 14h00

LOCAL: Reunião remota via “Teams”; link providenciado pela AEA.
Sede da AEA, – Rua Salvador Correia, 80 – Aclimação – São Paulo.

PAUTA:

- Discussões sobre a proposta de IN, incluindo os comentários da CETESB.

Dados coligidos por Mario Reis.