

ATA DA 02ª REUNIÃO DO GRUPO TRABALHO NMOG EM 2022

DATA: 07 de Fevereiro de 2022 - Segunda-Feira.

HORÁRIO: 09h30

LOCAL: Via Microsoft TEAMS

PRÓXIMA REUNIÃO: 25 de fevereiro de 2022 (Sexta-Feira) às 14h – Via TEAMS

Coordenador: **Francisco Emilio Baccaro Nigro (USP)**
Vice-Coordenador: **Gabriel Murgel Branco (Environmentality)**

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

André Menegon Godoy	ROBERT BOSCH
Carlos Joaquim Severino	IBAMA
Cláudia R. da Silva Geraldi	MARELLI
Danilo A. Torres	GM
Darlan Souza	RENAULT
Djeymes Gustavo Peressim	DELPHI
Fernando A. L. Moreto	FORD
Fernando de C. Barros	VOLKSWAGEN
Francisco Emilio Baccaro Nigro	USP
Gabriel Murgel Branco	INDIVIDUAL
Giancarlo Mura	BMW
Giuliano Spolidoro Ferreira	HYUNDAI
Gladson Barchi	BASF
Guilherme Ferreira da Silva	RENAULT
Heliovaldo J. A. Faria	KIA
José Cesar Turra Ponte	GM
Leandro Pacheco	NISSAN
Luana Cristina Xavier Camargos	IMT
Lucas Burkart	BMW
Lucas Regoto	PSA GROUPE
Marcelo Clemente	STELLANTIS LATAM
Mauricio Tadeu Fagiani Correa	HONDA
Michel Matias Martins	VW
Pedro Caffaro Vicentini	PETROBRAS
Rafael Rossini	GM
Raphael Bellis de Sousa	CETESB
Renata Kakuiti de Castilho	TOYOTA

Renato Viana Dias
Rogério Freitas Gonçalves
Ronaldo Silva
Rui de Abrantes
Samuel Merli
Sergio Yuzo Kashiwagi
Silvio Rodrigues da Silva
Taís Pereira Alves
Vanessa Marumo Nery
Wagner Silva Pinez

MBBras
PETROBRAS
UMICORE
CETESB
NAPRO
HONDA
STELLANTIS
VW
ROBERT BOSCH
HYUNDAI

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

Tadeu Cavalcante Cordeiro de Melo PETROBRAS

2. ASSUNTOS TRATADOS

- Leitura e aprovação da ata.

Ata da reunião anterior aprovada.

- Discussões e contribuições para a proposta de procedimento de ensaio de especificação:
 - O Sr. Raphael (CETESB) compartilhou o draft da IN e teceu alguns comentários:
 - Início dos testes com EHR: avaliou que historicamente não há recomendação de se iniciar os testes com algum tipo de combustível em normas. Sendo assim, concorda com o Sr. Danilo(GM) sobre a importância de se definir um procedimento adequado de troca de combustível.
 - Bags pós-coleta - foi esclarecido novamente que se tratam dos bags utilizados para transporte dos gases de um local para o outro e não daqueles usados para diluição.
 - Procedimento de troca de combustível – O Sr. Fernando (VW) informou que o procedimento que cita o consumo de 90% do tanque de combustível é para garantir o completo reconhecimento do combustível, porém na prática é utilizado a parcela da regulamentação onde se diz “*O fabricante pode especificar um procedimento/volume de combustível diferente para essa finalidade.*”
 - Veículos híbridos – Dada a especificidade dos testes para esse tipo de veículo, a proposta deve ser relida para a discussão e contribuições na próxima reunião. Para auxiliar na avaliação, o Sr. Raphael irá compartilhar a proposta de emenda da NBR 16927 que ainda irá para consulta pública da ABNT. O intuito é verificar se a proposta de IN está de acordo com o que está sendo trabalhado na ABNT.

- Assuntos gerais
 - Prof. Nigro reforça que o procedimento de especificação deve estar alinhado com o procedimento de homologação do veículo.
 - O Sr. Pedro (Petrobras) perguntou se a saturação do cânister com butano é feito mesmo para veículos abastecidos com EHR
 - Prof. Nigro esclarece que sim, já que é requerido para homologação do veículo
 - O Sr. Pedro entende que é necessário entendermos a influência do butano nos fatores de MIR do etanol e que seriam necessários testes adicionais para uma conclusão.
 - O Sr. Cesar (GM) lembrou que já foi solicitado mais tempo de estudos para conclusão desse assunto, porém, mesmo assim a IN acabou sendo publicada sem essa consideração
 - O Sr. Gabriel entende que houve uma precipitação na publicação da IN de 2021, pois não tínhamos dados conclusivos sobre os fatores. De qualquer maneira esclarece que pelo regulamento do EPA há a possibilidade de se utilizar o mesmo combustível de ensaio para saturação do cânister porém por convenção é utilizado o butano.
 - Prof. Nigro informa que o caminho correto é realizar o teste de especificação com a saturação de butano, tal qual é realizado nas homologações de veículos.
 - Prof. Nigro perguntou se um ensaio cromatográfico da gasolina não seria interessante, já que comparando os ensaios de especificação de gases realizados pela GM e pela UFRJ, observou-se a presença de componentes (C6+) que poderiam causar uma diferença no valor de MIR dos gases de escapamento.
 - O Sr. Pedro entende que esse fenômeno pode estar atrelado a tecnologia de motores e lembra que mesmo em testes realizados com uma mesma batelada de combustível, podem ocorrer oscilações desses valores. De qualquer modo, acredita ser um dado interessante em termos de estudo do GT e que seria relevante verificar.
 - O Sr. Cesar (GM) comenta que a IN já está publicada e do ponto de vista regulatório já é informado quais os fatores de MIR que os fabricantes deverão utilizar para a fase L8. E ainda, segundo a regulamentação, o fabricante poderá determinar seu próprio fator de MIR. Assim, pergunta se seria oportuno que o fabricante tenha que levantar o MIR dos combustíveis também.
 - O Sr. Pedro não entende que existe essa obrigatoriedade. Esclarece que apenas foi sugerido que esses testes fossem realizados como estudo para o GT.

- Sra. Luana (IMT) demonstrou preocupação em relação às futuras discussões do GT, uma vez que a IN já permite que cada fabricante apresente valores próprios de MIR. Ela entende que isso poderá acarretar variações nos fatores de MIR que por sua vez poderá acabar descreditando a legislação.
- Prof. Nigro acredita que a indústria poderá ter dificuldades em atender aos limites de NMOG com os fatores de MIR publicados para a fase L8. Caso isso ocorra, haverá grande demanda ao Ibama para avaliação dos fatores próprios de MIR.
- O Sr. Gabriel lembra que as decisões dos valores limites para as fases L7 e L8 foram tomadas baseadas em métodos conhecidos na época. A melhoria do método é válida, porém caso ocorra, os limites também deveriam ser revistos. Sua recomendação é não alterarmos o que havia sido definido na época da publicação da IN 22/2020 no intuito de não desestabilizarmos os avanços conquistados pelo Proconve, ou seja, sua proposta é voltarmos com os valores da IN de 2020 para não se criar uma inviabilidade técnica.
 - O Sr. Cesar entende que a Resolução 492 já prevê a atualização de limites e procedimentos para os anos de 2029 e 2031 e essa seria uma boa janela para fazer alterações.
 - O Sr. Rui (CETESB) discorda sobre a questão de retornarmos aos valores da IN de 2020. Seu entendimento é que o valor mais adequado é o que foi apresentado pela UFRJ/Petrobras.
 - Sr. Gabriel entende que os dados apresentados pela UFRJ foram bem feitos e tem coerência científica. Mas enfatizou que não é correto utilizar um procedimento novo sobre um limite já estabelecido. Procedimentos e limites devem caminhar juntos.
- Prof. Nigro reforçou que o propósito desse GT ao Ibama nesse momento é de entregar uma proposta de IN com os procedimentos de testes para especificação de gases, mas que irá reportar os pontos de discussão para o Ibama durante a próxima reunião de alinhamento.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 25 de Fevereiro de 2022 (Sexta-Feira).

HORÁRIO: 14h

LOCAL: Via Microsoft TEAMS

PAUTA:

- Leitura e aprovação da ata;
- Discussões e contribuições para a proposta de procedimento de ensaios de especificação;
- Outros assuntos.

Dados coligidos por Sergio Yuzo Kashiwagi (HONDA) e aprovado por Francisco Emilio Baccaro Nigro (USP).