

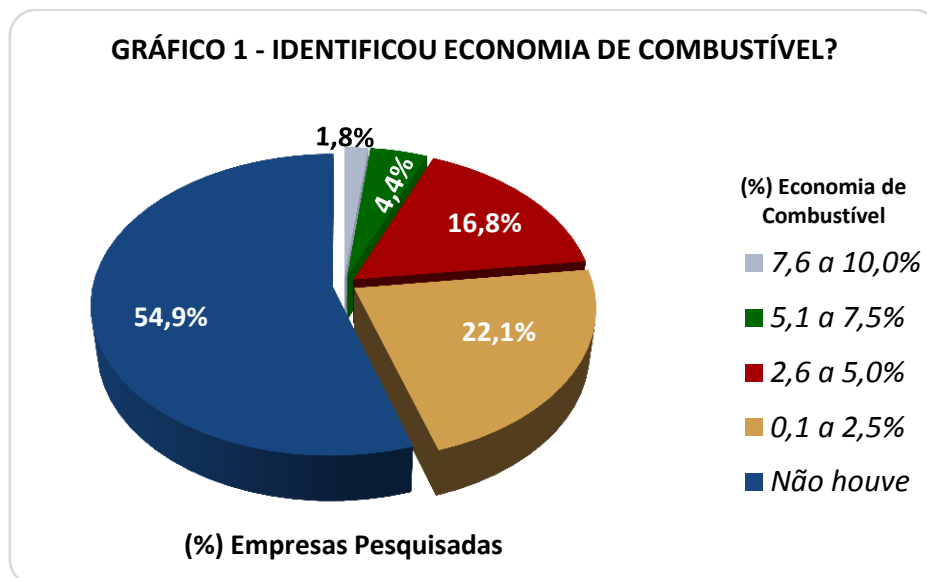
## MEIO AMBIENTE

### NORMA EURO V ELEVOU CUSTOS DO TRANSPORTE

Por Neuto Gonçalves dos Reis<sup>1</sup>

Mais de dois anos e meio após a introdução da norma Proconve-7 no Brasil, constata-se que a propalada economia de combustível trazida pelos novos motores inexistente na prática ou então é muito pequena.

Este é um dos resultados de um questionário aplicado pelo DECOPE/NTC&LOGÍSTICA em 113 empresas de transporte de cargas. Perguntadas se identificou economia de combustível nos novos veículos Euro V, nada menos que 62 empresas (54,9% da amostra) responderam que não houve economia. Outras 25 (22,1%) vislumbram redução de consumo entre 0,1% e 2,5%, enquanto 19 (16,8%) citam economia entre 2,6% e 5,0%. Apenas 5 (4,4%) constataram economia entre 5,1% e 7,5% e somente duas (1,8%) tiveram redução de 7,6% a 10%.



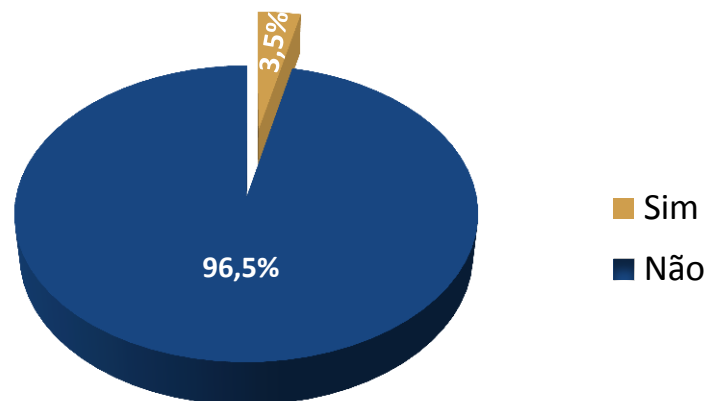
Fonte: DECOPE/NTC&LOGÍSTICA

O mau resultado pode estar sendo influenciado pelas dificuldades das empresas em controlar seus custos ou mesmo pelo temor de que a redução possa servir de pretexto para pedido de desconto nos fretes pelos embarcadores. De qualquer maneira, feita a média da economia, constata-se que ela não passa de 1,35%.

#### Custo absorvido

Segundo 109 empresas (96,5%) esta economia não foi suficiente para compensar os aumentos de preços trazidos pelas elevações dos preços dos caminhões e do óleo diesel com menor teor de enxofre, além da introdução do Arla 32.

**GRÁFICO 2 - A ECONOMIA COMPENSOU OS AUMENTOS DOS DEMAIS CUSTOS?**



Fonte: DECOPE | NTC & LOGÍSTICA

O pior é que, devido às dificuldades de mercado, 72 empresas (67,3%) tiveram de absorver totalmente este ônus. Outras 34 (30,1%) absorveram parcialmente os aumentos e apenas sete (6,2%) conseguiram repassar este custo ao mercado.

Conforme já era previsto, constatou-se antecipação de compras em 2011, por parte de 46 empresas (40,7%), assim como a postergação de compras em 2012 (ano de introdução da norma Euro V) por parte de 43 empresas (38,1%). O resultado foi uma elevação das vendas de 157.694 unidades em 2010 para 172.902 unidades em 2011 e a queda do mercado para 134.745 unidades em 2013.

### Problemas de suprimento

Também, como era previsto, houve problemas de suprimento do diesel S50 e de Arla 32 no ano de 2012. Dezesesseis empresas (14,2%) acusaram falta de diesel durante o período de introdução do Euro V, enquanto outras 39 (34,5%) registraram falta apenas pontual.

Em menor escala, problema se repetiu com o Arla 32. Onze empresas (9,7%) disseram que houve falta, enquanto 30 (26,6%) acusaram falta pontual.

Hoje, este cenário está bastante amenizado. Só 8 empresas (7%) responderam que a falta de diesel continua sendo problema, enquanto 9 (8%) dizem continua sendo problema em parte dos postos.

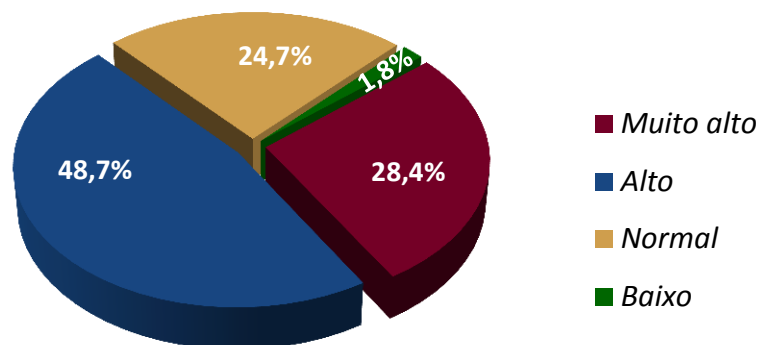
No caso do Arla 32, a falta total foi denunciada por apenas 3 empresas (2,7%) e a falta parcial por outras 3 (2,7%).

### Arla caro

O elevado preço do Arla 32 foi um grande problema inicial, que persiste até hoje, mesmo em menor escala. Setenta e cinco empresas (66,4%) informaram que o preço do Arla era muito alto. Outras 33 (29,2%) disseram que era alto. Apenas 5 (4,4%) encontraram Arla a preço normal ou baixo.

Hoje, 28 empresas (24,8%) consideram o preço do Arla ainda muito elevado, 55 empresas (48,7%) o acha simplesmente alto. Enquanto 28 empresas, ou seja, 24,7% dessa mesma amostra, dizem que considera aceitável e, apenas 2 empresas ou 1,8%, acham o preço do aditivo baixo.

**GRÁFICO 3 - COMO ESTÁ O PREÇO DO ARLA 32 HOJE?**



Fonte: DECOPE | NTC & LOGÍSTICA

Das 113 empresas da amostra, em 98 delas (78,8%) os motoristas não passaram por treinamento antes de operar o caminhão Euro V. Por essa razão, acredita-se que em 34 (30% da amostra) empresas houve algum tipo de rejeição à nova tecnologia.

Das empresas pesquisadas, 70 empresas (61,9%) não receberam nenhum tipo de treinamento das montadoras, das distribuidoras de combustível ou até mesmo das empresas produtoras do aditivo Arla 32, sobre os veículos Euro V.

Cinquenta e duas empresas (46,0%) conseguiram operar os veículos Euro V com normalidade em até 3 meses. Outras 27 (23,9%) levaram até seis meses, enquanto 18 (15,9%) precisaram de até um ano. Já, 15 empresas (13,3%) precisaram de um a dois anos. E, apenas 1 empresa da amostra, (0,9%) levou mais de dois anos.

A maioria dos transportadores (65 empresas ou 57,5%) acredita que a população brasileira não reconhece o avanço ambiental trazido pelos caminhões Euro V. Apenas 4 empresas (3,5%) acreditam neste reconhecimento, enquanto 44 (39%) acreditam que há reconhecimento parcial.

Quanto à introdução do Euro VI, 47 empresas (41,6%) acham que isso pode ser feito nos próximos três anos; 33 (29,2%) em até seis anos; 18 (15,9%) em mais de seis anos e 15 (13,3%) delas acham que não deveria ser introduzido.

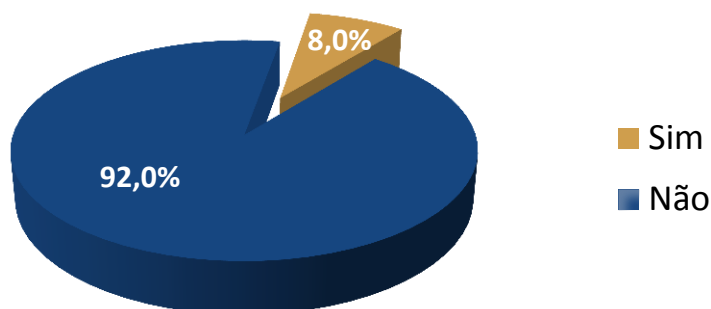
Sessenta e uma empresas (54%) consideram que a introdução do Euro VI terá as mesmas dificuldades do Euro V. Outras 33 (29,2%) acham que as dificuldades serão menores e apenas 19 (16,8%) que as dificuldades serão maiores.

Isso é explicável pelo fato de que já existem o combustível, o Arla 32 e as tecnologias (EGR e SCR) que deverão ser combinadas para atender às especificações do Euro VI.

### Emulador do Arla

Quarenta empresas (35,4%) têm conhecimento de algum tipo de ação para desabilitar o sistema de tratamento de gases de escape, mas apenas 9 empresas (8%) pretendem instalar tal sistema. Segundo a pesquisa, 10 empresas (8,8%) sabem de alguma ação por parte do governo para coibir tal prática.

**GRÁFIO 4 - PRETENDE DESABILITAR O ARLA 32?**



Fonte: DECOPE | NTC & LOGÍSTICA

### Prática condenável

Entre os transportadores autônomos, a condenável prática de desabilitar o sistema do Arla 32, está bem mais disseminada do que nas empresas.

Proliferam na Internet anúncios de sistemas emuladores do Arla 32, oferecidos a preços entre R\$ 400,00 e R\$ 600,00.

Consultando-se sites que tratam do assunto, nota-se uma grande revolta dos caminhoneiros e pequenas empresas com a obrigatoriedade de usar o Arla 32 e com a ausência de incentivos oficiais ao uso dos caminhões Euro V.

“Não era para cobrar imposto nenhum sobre essa porcária de Arla e ter desconto no diesel S10, mas não: aqui tudo é ao contrário. Um caminhão velho polui e paga menos e os novos são todos mais caros. Resumindo, tem que isolar essa porcária mesmo, pois nós proprietários de caminhões Euro V não somos compensados em nada”, diz um dos participantes do blog.

“Eu já isolei o Arla do meu Volvo e passei o maçarico no catalisador, arrancando a tela da entrada e da saída. Ganhou potência e economia. Só pra realçar: esqueci de enfiar a Dilma e o Lula dentro e soldar de novo”, diz outro manifestante.

Há outras manifestações na mesma linha:

“Eu tenho 10 caminhões, 5 Volvo e 5 Scania removi o Arla de todos. A economia é muito grande. Quanto ao catalisador entupir, é só andar 200 km por semana com o Arla ligado que nunca vai entupir.”

“Tem um fusível que pode ser retirado e desligar o sistema de Arla 32. Vocês podem retirá-lo e seguir viagem e, ao notar alguma perda de potência, coloquem o fusível de volta e desliguem a chave geral do veículo por uns 20 segundos, e religuem. Rodem uns 100 km, verifique se a potência do carro voltou e retirem o fusível novamente. Façam o teste.”

“Gostaria de informar que todos os problemas tais como arla32, válvula EGR, DPF (filtro de partículas) podem ser solucionados com apenas uma reprogramação eletrônica na central. Somos especialistas. Mais informações pelo e-mail [info@savedo.es](mailto:info@savedo.es)”.

“Tenho um amigo que fez a modificação eletrônica para eliminar o Arla numa empresa alemã que também está no Brasil, e na Espanha e se chama bhp motorsport. info@bhp-chiptuning.es”

É possível encontrar também uma oportuna advertência do IBAMA sobre tal prática:

“O IBAMA alerta os proprietários de veículos movidos a óleo diesel, fabricados a partir de 2012, (...) com a tecnologia SCR, que modificações (...) que visem a enganar o sistema de controle de emissões, para a não utilização do ARLA 32, certamente causarão problemas técnicos aos veículos, que, por sua vez, trarão prejuízos financeiros futuros, além de configurarem ilícito ambiental, tanto para quem vende/executa a instalação quanto para o proprietário do veículo, passível de multa que pode chegar a R\$ 50 milhões.”

### Combustíveis alternativos

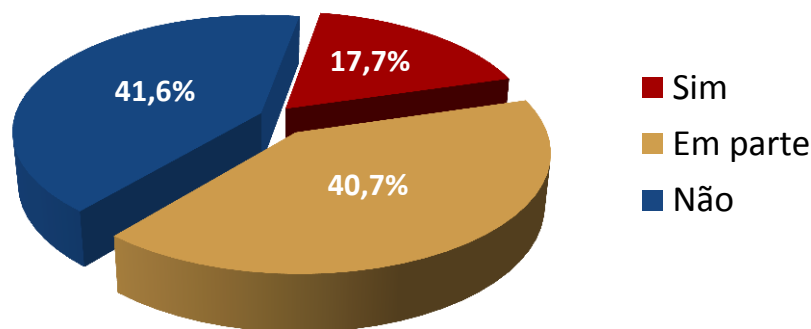
Nota-se pouco interesse das transportadoras pelo uso de combustíveis alternativos. Apenas 3 (21,75) já testaram o uso de GNV, uma com resultado satisfatório e duas com resultado insatisfatório. Apenas uma (0,9%) testou diesel de cana e o resultado foi satisfatório.

Trinta (26,5%) declararam ter testado o biodiesel, sendo 7 (6,2%) com resultado satisfatório, 5 (4,4%) com resultado insatisfatório e 18 (16,2%) com resultados inconclusivos.

É possível, no entanto, que alguns tenham considerado como teste a adição obrigatória de 6% do biodiesel ao diesel.

Quarenta e sete (41,6%) não vê possibilidade de algum tipo de combustível alternativo substituir o diesel nos próximos dez anos. Mas, 46 (40,7%) acreditam que esta substituição será parcial, enquanto 20 (17,7%) acham que a substituição será total.

**GRÁFICO 5 - VÊ POSSIBILIDADE DE UM COMBUSTÍVEL ALTERNATIVO SUBSTITUIR O DIESEL EM 10 ANOS?**



Fonte: DECOPE | NTC & LOGÍSTICA

<sup>1</sup> O autor é diretor técnico executivo da NTC & Logística, membro titular da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do CONTRAN e presidente da 24ª JARI do DER de São Paulo.