

ABgnv – jubileu de PRATA

Do histórico:

O programa de GNV completa 25 anos no país e teve seu período de pujança mais acentuado a partir de 1996, quando se permitiu a sua instalação em todos os veículos, inclusive os de uso particular.

Do contexto atual:

1,583,000 de usuários em todo o Brasil.

1562 postos de abastecimento.

70,000 empregos diretos, de frentistas, usuários, fabricantes e convertedores

Mais de 7 bilhões de reais em investimentos, das redes aos postos e oficinas de conversão.

Do pioneirismo de São Paulo:

Pioneira na introdução ao uso veicular da molécula do metano através do organismo de pesquisa, o IPT, Instituto de Pesquisas Tecnológicas da USP, coordenado pelo professor Dr. Nedo Eston de Eston

Primeira na aplicação da molécula no transporte através da CMTC, Companhia Municipal de Transportes Coletivos.

Núcleo principal na elaboração de normas técnicas de uso da molécula, através da ABNT, Associação Brasileira de Normas Técnicas.

Primeiro fabricante nacional de KITS para o Uso de Metano e Gás Natural.

Primeiro fabricante nacional de Cilindros de Aço de uso exclusivo de Gás Natural.

Primeira Carreta Nacional de armazenamento de Gás Natural, fornecido a Petrobrás para o transporte do Gás oriundo dos campos de Guamare no Rio Grande do Norte.

Primeira a estabelecer um programa de avaliação e capacitação dos convertedores através do Programa 10 patrocinado pela COMGAS, auditado pelo CTGAS e apoiado pela ABgnv.

GNV – Propostas para o Incentivo ao Uso

Após a constatação a respeito do interesse ao uso do GNV como alternativa de combustível para os veículos automotores e visando dinamizar a sua utilização, passamos a elencar os motivos e as formas para a retomada deste mercado no estado de São Paulo.

Da logística:

Desde o início do programa de GNV no país, foi constatado que o vetor de viabilização de expansão das redes de distribuição do Gás Natural passa preferencialmente pelo uso do GNV por se tratar de uma demanda confiável e constante ao longo do tempo, aliado ao fato de que seus usuários se deslocam para o seu abastecimento.

Desta forma, após a instalação inicial dos postos de abastecimento a sua rede de alimentação viria a servir toda a linha de usuários ao longo de seu trajeto, incentivando o seu uso e conseqüente demanda.

Assim ocorreu com o pequeno comércio, residências e indústrias de baixo consumo.

Da economia:

O mercado usuário tem constatado que o uso do GNV proporciona uma maior economia quando comparado aos combustíveis existentes. As tabelas e fórmulas de cálculo podem ser encontradas em diversos sites como o da COMGAS, IBP e da própria ABgnv.

Do Meio Ambiente:

A molécula quando aplicada em uma conversão bem realizada, motivo de nosso apoio o Programa 10 patrocinado pela COMGAS, contribui enormemente com os baixos índices de poluição, pela ausência na emissão de materiais particulados, óxidos de enxofre, organo clorado voláteis (VOC's, precursor do O3), aldeídos e emissão de NOx inferior a qualquer outro combustível de origem fóssil. Desta forma, todo o parque de veículos, poderá, quando convertido, contribuir na redução dos gases poluentes locais decorrentes de emissão.

Das Alternativas ao Incentivo:

Neste período de recessão onde o incentivo a demanda seria interessante, algumas das alternativas poderiam ser adotadas:

1. Redução do IPVA, medida de impacto imediato sem prejuízo ao governo estadual, pois somente teria efeito no ano vindouro, ou seja, no próximo exercício fiscal.
2. Reestudo do item, Substituição Tributaria, tendo em vista que aplicada ao setor automotivo, impactou sobre medida no comercio dos itens aplicados na conversão ao GNV, onerando o fornecedor por antecipação tributaria de uma obrigação da oficina convertedora. ICM aplicado a um IVA estimado de 40% no estado.
3. O estado do Rio de Janeiro, não signatário no CONFAZ não aplica tal fator aos produtores locais, facilitando a venda de seus produtos no estado, explicando assim o seu dinamismo nesta matéria.
4. O diferencial de custos do Gás Natural no estado do Rio de Janeiro esta permitindo uma maior competitividade de seus produtos industriais, ao redor de 22% neste insumo, traduzido pelos preços mais competitivos de seus produtos, que poderá provocar a migração dos produtos industrializados para o seu estado, prejudicando assim os produtos manufaturados no estado de São Paulo.