

# A batalha pelo ar que respiramos



ENG. GABRIEL MURGEL BRANCO

A cidade de São Paulo foi palco de uma surpreendente queda de 50% no monóxido de carbono, 40% nos hidrocarbonetos e 30% nos materiais particulados (fumaça) no decorrer do período em que vigorou a obrigatoriedade do Programa Ambiental de Inspeção Veicular. Este foi o resultado mais visível do programa, cujo processo de implantação se iniciou no Brasil em 2008 e se estendeu até o final de 2013, produzindo benefícios ambientais crescentes para o município e preservando a saúde de milhares de pessoas vítimas de problemas respiratórios.

As informações constam de um trabalho premiado em Brasília, de autoria do principal responsável pela implantação da inspeção veicular no Brasil, engenheiro Gabriel Murgel Branco.

Superintendente de tecnologia de veículos na Cetesb por 20 anos, em 1986 passou a coordenar o desenvolvimento e implantação do Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve). A ideia era estabelecer a obrigatoriedade de todos os veículos fabricados no país obedecerem a padrões e normas sustentáveis, com metas a serem gradativamente alcançadas.

“Isso foi em 1986, quando da aprovação do Proconve. Passei 20 anos na Cetesb – dez preparando e outros dez implantando –, até me retirar para trabalhar como consultor independente nesse mesmo campo. Desde então o automóvel sofreu uma rápida evolução tecnológica e passou a poluir cada vez menos, ao contrário da moto, por exemplo, que se multiplicou aos milhares. Até hoje uma moto polui por dois carros, já que não chegamos a abordar esse segmento. Uma evidência de que esses programas precisam de metas progressivas – não dá para resolver de uma só paulada, ou passe de mágica. Tem muito a ser feito, desde a mudança nos desenhos das peças e nos conceitos de projetos até a qualificação do combustível.” “Enfim, são muitos os fatores em jogo”, explica Murgel Branco, lembrando que quando o programa completou 20 anos, o Ibama promoveu uma homenagem aos dez pesquisadores pioneiros, entre os quais ele próprio. Marina Silva, então ministra do Meio Ambiente, foi quem entregou o prêmio.

De cinco anos para cá, Murgel Branco vinha liderando o programa de inspeção veicular de São Paulo. “Um dia a Controlar, encarregada do programa em São Paulo, me chamou e disse: ‘você inventou, agora vai ajudar a pôr em prática’. Eu aceitei, porque queria comprovar os resultados após tantos anos de teorias, números e gráficos, além de superar dificuldades operacionais e criar novas soluções”, conta Murgel Branco.

A resolução de 1986 já previa também a instalação do programa de inspeção veicular para todo o país, mas o processo é longo e sujeito a sucessivas etapas, tanto que na prática o resultado só veio a se concretizar em 2008, e apenas em São Paulo. “São ações interligadas. Para começar, é preciso convencer as montadoras a confeccionar um determinado tipo de veículo, investindo pesadamente em tecnologia – daí surgiram a injeção eletrônica e o catalisador, além de uma série de procedimentos tecnológicos que deveriam ser mantidos ou abolidos. O carburador, por exemplo, saiu de cena.”

Os ensaios destinados a formatar a inspeção simulam um padrão, prossegue Murgel – “anda, para, acelera, desacelera, troca marcha, esquentando, esfria –, ou seja, tudo o que se faz com um carro em movimen-

to, tendo que se chegar a um determinado resultado. Depois esse mesmo carro é submetido a outros testes, para se demonstrar que durante a sua vida útil, se obedecidas as revisões recomendadas no manual do usuário, ele chegará aos 80 000 quilômetros sem perder as suas características, com uma perda de no máximo 10% delas, de forma a continuar atendendo as diretrizes traçadas. Esta é a meta”.

A redução progressiva das médias de emissão a cada ano indica uma nova cultura de manutenção dos veículos, melhores serviços e maior conscientização por parte da sociedade. Os resultados também demonstram que os veículos precisam ser inspecionados desde o primeiro ano de uso, desmistificando a teoria de que carros novos não precisam de inspeção. Pelo contrário, devido ao grande aumento na frota de veículos novos, os impactos na emissão são comparáveis aos dos veículos mais antigos, bem menos numerosos.

“O carro novo polui muito pouco, em comparação com os mais velhos. Mas este carro novo, se desregulado, já não polui tão pouco assim. Por isso é indispensável lembrar que atualmente existe um milhão de carros novos para 20 000 carros velhos. Ou seja, pelos nossos cálculos, os novos, se não regulados, poluem 30 vezes mais que os antigos, já que são muito mais numerosos. E levando em conta que os antigos, depois de reprovados, voltam à inspeção em bom estado, a sua performance pode ser equiparada à dos mais novos. Este é o jogo”, esclarece. Quanto ao proprietário do carro novo, “ele apenas tem que levá-lo à concessionária para fazer uma revisão gratuita, o que produz resultados ambientais impressionantes. Por que começar somente a partir do terceiro ano, aí já sem poder contar com o período de garantia? Ele precisa ser ‘lembrado’ do seu direito à manutenção ainda na garantia. E quando isso acontece, ele ainda sai ganhando – troca a vela, coloca um combustível adequado, troca o óleo, conserta vazamento, o carro melhora, não tem erro. É bom para todo mundo, o tipo do programa ganha-ganha”.

As preocupações agora se concentram no futuro do projeto, suspenso ao final de 2013, sem prazo para ser reiniciado. Nesse período cerca de 3,5 milhões de veículos já deixaram de ser examinados e 900 técnicos especialmente treinados em inspeção veicular foram dispensados, enquanto já se constatam alterações negativas na qualidade do ar.

“Produzimos 60 relatórios, vários trabalhos foram publicados, dois deles premiados. Mas até o momento, tudo pode ser considerado perdido. Se o programa for reimplantado será para começar do zero, por uma equipe que ignora todo esse patrimônio, e que não sabe o que fazer com toda essa bagagem de conhecimentos”, acredita Murgel Branco.

“O mais lamentável é que sugerimos à Cetesb retomar a missão, indo além do âmbito municipal e incorporando a Região Metropolitana de São Paulo. Mas este é um assunto que ninguém quer abordar no momento. O político que assumir essa bandeira perde eleição, porque a sociedade ainda não está preparada.”

O programa de inspeção veicular já existe em mais de 55 países, sendo necessário, no Brasil, partir para uma profunda campanha de conscientização. “É preciso ser didático com o usuário, fazê-lo entender que, além de proteger sua saúde, ele também pode lucrar com isso. Somente assim vamos poder ganhar corações e mentes”, garante Murgel Branco. 