

Seis por uma dúzia

Categories : [Reportagens](#)

Todos os meses, quase 23 mil carros passam a circular movidos a gás natural no Brasil. Não é à toa. As vantagens de converter um veículo para esse combustível são bastante sedutoras. Muito mais econômico que a gasolina e o álcool, o GNV, como também é conhecido, costuma aumentar a vida útil do motor e pode ser operado em “parceria” com outro combustível, evitando problemas como a ausência de postos de abastecimento em determinadas regiões do país. Automóveis a gás têm ainda o benefício do desconto no IPVA, praticado em estados como Rio de Janeiro (redução de até 75%) e São Paulo (uma média de 25%).

Para completar, o gás natural quase não polui o meio ambiente. Em tese. E aí vem a parte delicada. A forma como é feita a conversão pode transformar todos os atrativos em prejuízo ao proprietário e à qualidade do ar. A transformação feita de forma irregular desencadeia uma série de problemas, como o funcionamento insatisfatório do kit de conversão ou até mesmo defeitos na mecânica do veículo. Além da perda de potência do carro, a mistura inadequada de gases causa a emissão excessiva de poluentes na atmosfera.

Um relatório da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (Cetesb) referente a 2004 mostra que o automóvel a gás chega a poluir tanto quanto ou até mais do que um original de fábrica movido a gasolina. No caso dos poluentes RCHO e HC (aldeídos e hidrocarbonetos), a porcentagem de emissão para os movidos a GNV é maior. O especialista em meio ambiente e energia Gabriel Branco tem uma solução para o problema. “Somente a montadora deveria realizar a conversão do veículo. A transformação feita por oficinas destrói o vínculo de certificação do automóvel com o fabricante. Assim, o compromisso que este tem com o cliente é desfeito”.

Para Branco, a conversão feita em oficinas, regularizadas ou não, ignora vantagens ambientais. “Na melhor das hipóteses, troca seis por meia dúzia. Às vezes, chega a trocar seis por uma dúzia. O que me incomoda é que poderia ser reduzido a três”, afirma. Ele alega que, diferentemente das empresas de conversão, as montadoras têm a obrigação de prestar contas à Cetesb sobre a qualidade dos veículos no que diz respeito ao quanto poluem. “A cada seis meses, o fabricante envia um relatório que avalia a condição dos automóveis. Com o processo feito nas oficinas, o carro fica num limbo. Ninguém fica responsável”.

Há quem discorde dessa tese. Rosalino Fernandes, coordenador do Comitê de GNV do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), diz que a discussão já foi superada. “Isso é uma conversa muito antiga. Hoje, temos kits de quinta geração no mercado”.

Peças trocadas

Como as montadoras ainda não oferecem o serviço de conversão, o jeito é optar pelas oficinas

certificadas. Quem libera esse registro é o Inmetro. O processo funciona da seguinte forma: depois que a documentação exigida é enviada ao órgão, técnicos do Instituto de Pesos e Medidas (Ipem) do estado em que se encontra a empresa visitam o local e verificam a veracidade das informações contidas nos papéis. Assim que os documentos são aprovados, a oficina pode atuar no ramo. O registro dura 18 meses, durante os quais o Ipem realiza auditorias esporádicas e aleatórias, a fim de analisar a manutenção das condições originais das oficinas.

Isso, teoricamente. Nem todas agem como deveriam. Algumas empresas, para baratear os custos, substituem peças dos kits de conversão por componentes de marcas mais baratas. São os chamados kits-farofa, legalmente permitidos mas nem sempre ambientalmente corretos. “Um kit de primeira linha para um carro como o Vectra, por exemplo, custa R\$ 2.780. Trocando o gerenciador (que controla a emissão de gases) pode sair por até R\$ 1.900, dependendo de onde é feito”, conta Antônio Carlos Cesarino, gerente da Bruno Autoelétrica. Ele garante que respeita as normas e faz a conversão da forma correta. “Tem muita gente desobedecendo à lei. Acho que não percebem que estão poluindo mais e prejudicando os clientes”, lamenta.

Mais grave do que trocar peças é retirar componentes do kit para que o preço da conversão fique ainda mais em conta. O problema existe, principalmente em oficinas de fundo de quintal. “Há pouco tempo, tinha umas cinco oficinas dessas só aqui na Vila Carrão. Hoje, todas foram embora. Como não fazem o serviço direito, mudam de endereço para fugirem da obrigação de atenderem às reclamações pós-venda”, relata Cesarino.

Insuficiência

Hoje, no Brasil, quase 700 oficinas oferecem o serviço de conversão de maneira legal. Mais da metade delas está no estado de São Paulo, 150 na capital. O Ipem do estado, responsável por auditar possíveis irregularidades, conta atualmente com apenas oito técnicos, entre engenheiros e estagiários. Para que as 350 oficinas paulistas sejam fiscalizadas ao menos uma vez no período de seis meses – o considerado ideal pelo Inmetro – os técnicos têm que suar a camisa. A auditoria é feita de acordo com denúncias de órgãos de defesa do consumidor e dos próprios clientes. Não é possível contabilizar o número de empresas que funcionam por debaixo dos panos, mas a estimativa é que, somente no estado de São Paulo, elas sejam mais de cem.

“A fiscalização poderia ser um pouco maior, mas não é tão insuficiente quanto parece”, defende José Fábio de Campos, chefe de Divisão Técnica da Diretoria de Metrologia e Qualidade do Ipem, lembrando que no ano passado 137 oficinas foram visitadas e 89 multadas. O gerente da Bruno Autoelétrica, Antônio Carlos Cesarino, diz que os órgãos de inspeção adotam uma política de “vista grossa” para o problema. “Não sei bem se realmente não fiscalizam ou se fingem que não vêem. Nós, que fazemos tudo certo, perdemos clientes por causa da concorrência de preços”, reclama.

Atualmente, circulam no país mais de 921 mil veículos com cilindros de gás no porta-malas. Sem

contar com os originais de fábrica, que são minoria. O mercado está crescendo em ritmo acelerado, mas o mesmo não acontece com a infra-estrutura e a fiscalização. “Se não tiver tecnologia, não adianta usar combustível limpo”, lembra Gabriel Branco.