

13/09/2013

O PROCONVE em perigo

Cezar de Aguiar

A Revolução Industrial no século 19 propiciou a percepção da poluição antropogênica com surtos horrendos em Londres ensejando centenas de mortes devido à má qualidade do ar. Era o uso intensivo do carvão como energético generalizado para propulsão mecânica e calefação. O foco da questão eram principalmente fontes fixas de emissões de poluentes e os efeitos sobre a saúde pública. Bem antes disso, em 1306, o rei Eduardo I, da Inglaterra enviou ao parlamento a primeira lei antipoluição da História com impacto mandatário a toda a Sociedade. A lei proibia totalmente a queima de carvão durante o horário de funcionamento das sessões parlamentares.

A era do petróleo piorou muito as coisas. As fontes eram móveis! E a indústria automotiva passou a produzi-las em massa. A quantidade de veículos trafegando pelas ruas das cidades aumentou numa progressão exponencial. Por volta dos anos 30 as populações das grandes conurbações começaram a perceber o trânsito como uma fonte visível de degradação do meio ambiente. O clamor público, especialmente nos Estados Unidos, chegou para ficar. Ele custaria ainda mais tempo para aparecer na Europa, pois os veículos no velho mundo tinham motores de menor potência e adaptados para os bairros tradicionais com vielas tortuosas, que não eram viáveis para os carrões estadunidenses.

No pós guerra, anos 50, os países do norte da Europa constituíram um grupo crescente de engenheiros, ambientalistas, especialistas em saúde pública e ativistas das democracias sociais preocupados com a descoberta da alta correlação estatística entre poluição atmosférica e doenças cardiopulmonares de infantes e idosos, e começaram a elencar providências para combater organizadamente esse problema. Anders Laveskog, sueco, se tornou um ícone mundial da ecologia e da proteção ambiental com um enfoque de saúde pública, abrindo uma guerra solitária contra o uso do chumbo-tetra-etila que era usado como aditivo antidetonante para a gasolina. Provou que tal produto causava danos irreversíveis nos ossos das crianças, entre outros efeitos epidemiológicos...

Quase tudo que já se fez, e ainda se vai fazer, nesse campo tem base nas idéias criadas naquela ocasião. A EPA - Agência de Proteção Ambiental - dos Estados Unidos ainda nem existia, mas o governo estadunidense publicou o primeiro Air Pollution Control Act de 1955. Houve vários aditamentos em 60, 62 e 63, culminando com a decisão de que o U.S. Surgeon General pesquisasse os efeitos sobre a saúde das várias substâncias emitidas na exaustão dos motores de veículos. Preste-se atenção que o principal objetivo do ato governamental era prover fundos para a pesquisa específica e para determinar um plano federal que servisse de guia para legislar sobre o assunto.

No dia 2 de Dezembro de 1970, o então presidente Richard Nixon assinou a ordem executiva que iniciou a operação da EPA. Um imenso esforço científico e tecnológico, envolvendo dezenas de milhares de pessoas – somente comparável ao esforço da NASA da década de 60 em pesquisa e desenvolvimento para enviar o primeiro ser humano à lua – criou algo de uma complexidade incompreensível para leigos, não intuitivo, embora estruturado com lógica, e com funções claras e métodos de ação centralizada.

As legislações hoje em vigor seguem com bastante fidelidade os preceitos técnicos e conceituais da EPA nesse campo. Mesmo nos Estados Unidos onde pode haver leis locais para cada estado, o EPA mantém com pulso forte a federalidade desses conceitos. Eles sabem o valor desse esforço e o que sucederia se cada estado resolvesse utilizar suas próprias idéias no controle indispensável do programa de inspeções veiculares.

As dificuldades para organizar tal projeto começaram até antes que a EPA fosse inaugurada. Os estudos prévios sobre saúde pública mostraram os envolvimento, providências, papéis e responsabilidades da Sociedade *latu senso* e os benefícios almejados. Dois anos depois de instituída a EPA, o clamor público sobre a poluição surpreendeu os executivos governamentais. Os compradores de veículos tinham entendido o programa e passaram a exigir agilidade e cumprimento das metas do projeto. Mas não era tão fácil quanto parecia!

O Big Business americano percebeu quase de imediato os ônus e encargos que afetavam seu futuro. O que a EPA propunha exigia modificações nos combustíveis, nos veículos, no modo de controlar os desenvolvimentos entre os concorrentes, na sincronicidade das entradas em vigor de determinados estágios progressivos de melhoria, na qualidade e durabilidade das peças críticas para a manutenção da estabilidade das especificações dos veículos em uso no campo, na obrigatoriedade de homologação prévia de protótipos de cada tipo e modelo de veículo e seus componentes ante cronogramas rígidos de entrega, no rastreamento dos componentes produzidos por terceiros desde as matérias primas até à linha de montagem, no desenvolvimento de testes de controle da frota, na montagem de postos de atendimento uniformes e intercalibrados para as vistorias anuais. Era preciso treinar milhares de especialistas para manter o necessário controle de dezenas de milhares de fatores, naquela época ainda nem sequer descritos em detalhe. Era preciso montar gigantescas bases de dados, com uma precisão inefável, nunca vista, para manter todas as variáveis do projeto de cada veículo, seu padrão de emissões, e assentar limites para as diferentes condições e etapas do projeto de redução das emissões com bom senso e efetividade.

No resto do mundo as coisas também estavam acontecendo. Na Europa aparecem os partidos verdes, cujos membros eram caricaturados como fanáticos, insensatos e ignorantes das *"dificuldades para diminuir a poluição veicular"*. As idéias corriam em paralelo e a melhora das telecomunicações espalhava as notícias com pouca defasagem temporal. A Comunidade Européia embarca nas teses americanas e faz pequenos ajustes nos planos e inicia os controles seguindo a filosofia da centralização. Aproveitaram os fundamentos já em uso e adaptaram as normas e procedimentos somente no lado técnico, preservando os conceitos filosóficos, científicos e gerenciais do sistema da EPA. Seguindo os passos e métodos da EPA foi bem mais fácil o programa engrenar.

No fragor dessa batalha um executivo estadunidense experiente, Michael P. Walsh, aceita um convite de um especialista brasileiro – Alfred Szwarc - para avaliar as chances de fazer-se um projeto semelhante no Brasil. Veio por pouco tempo, mas aproveitou cada minuto para detalhar qual a espinha dorsal dos programas de redução existentes ou em fase de implantação pelo mundo afora. Retornou mais uma vez, cerca de um ano depois. O Brasil já tinha criado, na ocasião, o CONAMA – Conselho Nacional de Meio Ambiente, a nível federal. Didático, Walsh alinhou num texto manuscrito qual a essência de um programa viável que pudesse amenizar, com chances de sucesso, a poluição ambiental por emissões veiculares nas grandes cidades brasileiras. Walsh continua na área como consultor, opera no mundo inteiro, e produz relatórios comparativos de imenso valor para o progresso das tecnologias de controle das emissões e sobre a importância crucial de um gerenciamento profissional dos padrões de conduta e vigilância.

Não há controle da poluição atmosférica causada por veículos sem observar os preceitos e cuidados com as viaturas, as especificações dos combustíveis, com a melhoria contínua da tecnologia veicular, e, principalmente com a tecnologia aplicada para medir, reportar, analisar e cotejar dados pontuais e precisos, obtidos através de uma estrutura sofisticada de inspeção anual obrigatória, tanto nos métodos quanto nos equipamentos utilizados nesse mister.

E não pode ser por menos. A poluição atmosférica afeta tudo que é vivo, e seus impactos são altamente significativos e reconhecidos, pelo mundo afora, como um problema grave em termos de saúde pública. Não afeta somente os proprietários de veículos, frotistas e operadores de transporte. E, pelo bem de todos, é preciso impor responsabilidades a todos os atores e agentes envolvidos na questão. O inegável progresso alcançado, comprovado em todos os lugares onde foram criados projetos desse tipo, demonstra com clareza, geração por geração das tecnologias adotadas, um formidável sucesso.

A EPA estadunidense cobre todos os estados do país. As questões referentes à poluição atmosférica causada por veículos tem uma política única e todos os veículos tem de ser inspecionados de acordo com métodos centralizadamente impostos. Ninguém é imune às inspeções e o rigor no controle segue

normas rígidas. A EPA tem hoje 17.000 funcionários, e um quinto deles trabalha com causas e processos que envolvem a indústria automotiva desde as fontes de matéria prima até ao sucateamento de cada unidade da frota nacional, passando pelos processos industriais, materiais indiretos, e na homologação e certificação dos componentes de controle das emissões veiculares, combustíveis e desempenho ambiental dos veículos ao longo de sua vida útil.

Quando o CONAMA brasileiro estabeleceu as bases para o PROCONVE, anunciou um programa de âmbito nacional que deveria ser implantado em todo o território brasileiro, como são os programas dos países sérios. Atribuir ao IBAMA as definições e abrangência das doutrinas, normas, métodos e procedimentos foi uma sábia decisão porque alicerçou-se em pessoas de notório saber científico, com anos de experiência e vivência no âmbito das metas a serem gradativamente alcançadas.

Tudo que envolvia o projeto desde seu lançamento, até data recente, seguia rigorosamente as normas, resoluções, instruções e procedimentos técnicos ditados pelo IBAMA. Não havia segredos de alcova e tudo que foi feito era auditado por todos os setores envolvidos. Havia entendimentos, compromissos, prazos realísticos de execução e padrões de qualidade e desempenho funcional que levassem ao objetivo definido por lei FEDERAL. A indústria automotiva, a de combustíveis, os setores de contorno, os proprietários dos veículos, todos, agiram com precisão cronométrica num grande e solidário esforço para reduzir significativamente os efeitos da poluição causada por veículos automotores. Os veículos passaram por modificações que só tem sentido econômico quando aplicados a todos os produtos vendidos no país, sejam fabricados aqui ou importados.

É difícil entender qual o motivo que levou-nos a uma inércia maldita que mostra o pouco caso e a insensatez de somente haver PROCONVE pleno no Rio de Janeiro e em São Paulo. Podemos interpretar que os habitantes das demais cidades do país não têm direito a uma melhor qualidade de vida, embora os seus veículos já estejam saindo de fábrica com padrões técnicos semelhantes aos das nações desenvolvidas? Ou será que eles têm alguma mutação genética que os difere do resto da população mundial, e que os torna imunes aos efeitos malignos que o planeta intenta combater com imenso dispêndio econômico? O que estão esperando as potestades bisonhas das demais unidades da Federação brasileira que não tomam iniciativas para controlar a frota circulante e agir para que tais veículos trafeguem em conformidade com a lei, sendo inspecionados regularmente a cada ano para comprovar que são mantidas em ordem?

O PROCONVE em São Paulo é um exemplo clamoroso do efeito benéfico de sua instituição. Ele utiliza grandes bases de dados de desempenho ambiental dos veículos a partir do segundo licenciamento. Os testes, centralizados em postos de controle intercalibrados, são automatizados, auditados e agregados a uma InfoBase que permite identificar resultados improváveis, tentativas de fraude, modificações nas calibrações de cada unidade de per si, e aferir, em grandes números, o efeito de avanços na tecnologia dos veículos, na qualidade dos combustíveis, bem como no desgaste pelo uso dos componentes de atenuação das emissões.

A entidade encarregada de fazer as indispensáveis inspeções é uma empresa criada com o propósito específico para a realização desse serviço. Ela é associada a uma das maiores e tradicionais instituições mundiais nesse campo, o TÜV, da Alemanha. Ela não opina e nem pode propor modificações nos métodos de trabalho definidos em lei FEDERAL. Ela apenas inspeciona cada um dos veículos convocados para a aferição conforme seu tipo, modelo, variante de motorização, ano de fabricação, quilometragem, e faz uma verificação visual do estado geral do motor e do trato de exaustão, que têm suma importância no desempenho ambiental de cada unidade. Se houver desconformidade, a inspeção é concluída e o técnico responsável informa ao proprietário do veículo que são necessárias medidas corretivas para que o veículo volte a apresentar um padrão normal de emissões de gases de escape e/ou de ruído. O técnico apenas informa a natureza da desconformidade e que o veículo deve retornar para uma nova inspeção num determinado prazo. Os técnicos são treinados e habilitados para essa função. Não há nesse diálogo qualquer envolvimento ou sugestão comercial sobre o laudo de inspeção.

Há cerca de 3% de rejeições em veículos com um ano de uso. Apesar de parecer pequeno, esse número corresponde a uma emissão adicional equivalente a 60% da emissão total de poluentes dos veículos desse ano-modelo, medidos no período. A única explicação para isso é falta de manutenção dos veículos por negligência do proprietário ou operador. Incluem-se aí rejeições motivadas por intervenções de oficinas sem conhecimento técnico adequado ou por improvisos ingênuos, tentativas de burla, alterações caseiras, pelo uso de peças de má procedência, peças sem qualidade e desempenho

homologados, e também por não terem os responsáveis pela unidade atendido aos recalls e as manutenções de garantia nos concessionários de marca, que são gratuitas! Tais intervenções modificam de tal sorte o funcionamento do trem de força do veículo que o conversor catalítico simplesmente para de funcionar!

Basicamente, não há nenhum motivo técnico para que um veículo, de qualquer idade, marca, tipo e modelo, seja reprovado nas inspeções de emissões se seu proprietário houver feito as manutenções preventivas e os reparos regulares para manter-se em ordem. Pasmem-se: um número significativo de veículos rejeitados é composto por automóveis de alta classe, altos preços, alto luxo, que são submetidos “tuning”, para propositalmente obterem desempenhos acima dos especificados pelos fabricantes. Por dez mil reais (sic), os concessionários de determinada fábrica de automóveis de luxo oferecem, sem corar, a “troca do chip do módulo de controle eletrônico do motor” para que o veículo “melhore o seu desempenho esportivo”. Como as inspeções são baseadas nos desempenhos homologados pelos fabricantes junto ao PROCONVE, tais alterações aparecem como desconformidades. Os dados de 2012 mostram que a maior parte dos veículos rejeitados na primeira inspeção que passaram por manutenção profissional tem sucesso na segunda tentativa, pois os limites são suficientemente amplos e perfeitamente alcançáveis. É negligível o número de unidades que requerem 3 ou mais retornos.

Demonstrado como o sistema funciona aqui no Brasil e no resto do mundo civilizado, resta indicar porque o PROCONVE está em perigo.

Uma decisão exótica, transformada em lei MUNICIPAL (Nº 15.688), sancionada pelo prefeito de São Paulo em 12 de Abril de 2013, pode abalar totalmente o equilíbrio, a credibilidade, a aceitação pública e os resultados altamente positivos do PROCONVE como em operação hoje. A lei declara que entraria em vigor em 1º de Janeiro de 2014! (sic) Alinhavo os argumentos sobre o desatino e dou justificativas numa linguagem clara e objetiva.

A lei que criou o PROCONVE é FEDERAL

A rigor somente um poder específico - o CONAMA que o criou - tem a prerrogativa de alterá-la.

O PROCONVE é muito mais do que inspeções veiculares rotineiras

Antes de haver a primeira inspeção veicular oficial o PROCONVE esteve em febril atividade, desde 1988.

O PROCONVE espelha as legislações existentes em outras partes do mundo

Sua estrutura é baseada na experiência testada e consolidada internacionalmente.

O PROCONVE é um projeto multidisciplinar

Antes de mais nada, ele é uma iniciativa para assegurar a melhoria da Saúde Pública.

O PROCONVE tem uma finalidade educativa

Um de seus propósitos é promover a responsabilidade dos proprietários de veículos pela conservação de padrões e condutas ambientalmente saudáveis, para o bem comum.

O PROCONVE é atrelado às melhores recomendações dos fabricantes dos veículos

Estabeleceu a anualidade das inspeções porque a garantia de fábrica exige que o usuário do veículo faça revisões periódicas a cada 10.000 km. A falha nessa providência pode comprometer a conformidade do veículo.

O PROCONVE foi desenvolvido contemplando estágios tecnológicos progressivos

Os padrões de referência para aprovação representam diversos níveis de tecnologias existentes e o resultado final da inspeção é objetivo, isento do julgamento do inspetor.

O PROCONVE exige equipamentos de alta precisão e confiabilidade

Desde a decisão de implantar o projeto, as indústrias e outras organizações investiram pesadamente na aquisição de equipamentos, capacitação de profissionais, e a adoção de procedimentos uniformes e sofisticados para o êxito do resultado.

O PROCONVE conta com o apoio de uma organização internacional para o aporte do conhecimento técnico para prestar esse serviço

A maior dificuldade na montagem de um programa idôneo de inspeção veicular reside na enorme responsabilidade de tomar decisões corretas desde o início. Falhar nesse momento poderia desmoralizar e aniquilar o projeto em seus fundamentos.

O PROCONVE é protegido por sistemas que garantem imparcialidade e a ausência de fraudes

Apesar da aparente simplicidade dos equipamentos usados na inspeção dos veículos, existe um complexo sistema de controle uniforme, de alta precisão, para garantir padrões uniformes e constantes para a equidade de tratamento de todo e qualquer veículo rastreando a conformidade ambiental da frota como um todo.

O PROCONVE está isolado hermeticamente da indústria de reparação de veículos

Para evitar conflitos de interesses comerciais, os reparadores de veículos devem ser organizações separadas das organizações que inspecionam e atestam a conformidade do serviço de manutenção, para impedir a venda casada de peças e serviços em troca de uma leniência que abala a integridade do controle. Esse modelo já foi tentado em outros países (Índia, Estados Unidos, México, Argentina, etc.) e teve de ser abolido, sem exceções. Mesmo que sejam organizações desvinculadas da manutenção, a multiplicidade de empresas individuais de inspeção compromete a unicidade sistêmica do programa, o que é um grave desvio de conceito presente na nova lei.

O PROCONVE prevê a realimentação de informações para a evolução tecnológica

A possibilidade de acesso à Infobase por parte dos atores no programa permite um bom acompanhamento dos resultados e auxilia no aprimoramento tecnológico dos fabricantes, dos formadores de opinião e da conscientização e envolvimento da sociedade.

A nova forma de realizar inspeções veiculares proposta na lei municipal encerra graves dúvidas sobre temas de grande importância. Não será possível em hipótese alguma credenciar novos operadores para o serviço até a data de início prevista (1º de janeiro de 2014). A montagem de um novo sistema exige um enorme esforço de capacitação, aquisição de equipamentos e de implantação do sistema. Para realizar a primeira inspeção oficial com efetividade certificada, é preciso uma equipe de alto nível, meses de treinamento do pessoal de campo, montar uma burocracia de controle confiável, e, mais difícil ainda, conquistar o nível de aceitação e adesão do público.

Porque alterar algo que funciona, produz bons resultados, tem referência internacional, respeito da opinião pública, e dos especialistas, da indústria automotiva e que mostra eficácia comprovada.

Há muitas coisas novas que se pode fazer a partir do que foi montado com muito capital, muito trabalho, muito respeito pelas demandas por qualidade do ar, apoio incondicional da indústria, e metas comprovadamente alcançadas.

Porque trocar o certo pelo duvidoso?

Porque trocar o profissional pelo amador?

O confiável pelo incerto?

O pronto pelo a fazer?

O existente pela vaga ideia?

O imediato pelo improvável?

E o principal: porque improvisar em vez de se aliar com aqueles que demonstraram interesse, competência, transparência e que vem se dedicando a esse programa há pelo menos 30 anos?!

Lembrete: o PROCONVE é uma conquista de toda a Sociedade. Não é uma aventura! Não é um sonho! Não é uma promessa de campanha! É uma esplendorosa realidade...