

# A Regulamentação de emissões veiculares e o GNV



Antonio Bermudo Neto,  
engenheiro mecânico e  
consultor na Área de GNV

Após 4 anos da publicação da Resolução 291 do CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente, que define critérios para a certificação ambiental dos kits de conversão para gás natural, foram emitidos 53 CAGNs, Certificado Ambiental para Uso do Gás Natural em Veículos Automotores, para um total de 32 empresas, as quais investiram mais de R\$1 milhão, somente em ensaios de calibração e homologação junto à CETESB – Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental.

No estado do Rio de Janeiro, que detém mais de 50% da frota convertida para gás natural, existe uma liminar que suspendeu a aplicação da referida Resolução.

Estima-se que apenas 25% do mercado brasileiro utiliza kit com o respectivo CAGN, entretanto o usuário já busca por sistemas com gerenciamento eletrônico, pela percepção do melhor desempenho do veículo com essa tecnologia e não pela questão ambiental.

A Resolução 315 do CONAMA, estipula novos valores para os limites de emissões de poluentes para os veículos fabricados a partir de 2007. Em função disso, todos os kits homologa-

dos com base em veículos detentores de LCVM – Licença para Uso de Configuração de Veículo ou Motor, com atendimento para a Fase LIII do PROCONVE – Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores, somente podem ser utilizados em veículos fabricados até 31/12/2006, conforme informação indicada no site do IBAMA. Teoricamente nenhuma das empresas detentoras dos atuais CAGNs podem comercializar kits para serem instalados em veículos fabricados a partir de 2007.

A atual sistemática de certificação ambiental para o GNV, é questionável na medida que o controle é feito somente no fabricante do kit, enquanto quem vende o sistema ao cliente final é o instalador, que em muitos casos, busca comprar separadamente componentes mais baratos, anulando então, as características do “sistema certificado”.

O instalador ao emitir o Atestado de Qualidade é co-responsável pela utilização do kit com CAGN, o qual faz parte da documentação exigida para emissão do CSV – Certificado de Segurança Veicular, junto ao ITL/DETRAN. A falta de fiscalização dá lugar assim, aos comercializadores do chamado kit “farofa”, que manipulam o mercado, através de preços incompatíveis para se adequar o sistema de conversão ao patamar tecnológico dos veículos produzidos atualmente.

A Resolução 291, como conceito atende os objetivos traçados inicialmente, isto é de manter o padrão de emissões dos veículos após a conversão. Entretanto alguns ajustes se fazem necessários na metodologia de aplicação.

A utilização das motorizações “flex” bem como a introdução da tecnologia OBD – Sistemas de Diagnóstico de Bordo, e dos novos limites de emissões previstos para entrar em vigor em 2009, praticamente esgotam a capacidade de realização de testes de emissões dos laboratórios existen-

tes, fazendo com que os fabricantes de kits tenham que esperar por vezes, alguns meses para conseguir um vaga para ajustes do sistema GNV.

Algumas revisões, incluindo a prorrogação do prazo da exigência da CAGN, para os veículos fabricados a partir de 2007, justifica-se, na medida em que o fabricante dos kits, só tem acesso a esses veículos a partir do momento que eles passam a estar disponíveis comercialmente, o que ocorreu muito recentemente.

Na maioria dos casos, as tecnologias de conversão dos veículos são provenientes da Europa, onde não existe a motorização flex, que a partir de 2007 corresponde a mais de 90% dos veículos comercializados no Brasil, exigindo novos desenvolvimentos de interfaces, emuladores e mão de obra qualificada para realização da calibração dos sistemas.

Após 15 anos da liberação do gás natural para uso veicular, o Brasil já conta com a 2ª maior frota mundial de veículos movidos com esse combustível. A frota nacional de GNV apresenta hoje 1,3 milhões de unidades, com mais de 1500 postos de abastecimento, espalhados por mais de 157 cidades. Foram realizados enormes investimentos nas mais diferentes áreas de abrangência do GNV, com a geração de mais de 20 mil novos empregos.

Não podemos desprezar todo esse esforço, nem tão pouco abrir mão dos ganhos ambientais obtidos com o PROCONVE.

Somente com a atuação conjunta dos fabricantes de equipamentos, instaladores e governo, visando oferecer ao consumidor final as melhores condições de utilização do GNV, o Brasil poderá manter a viabilidade dessa alternativa energética e seus benefícios já consagrados, na área de transportes.

Artigo enviado por Antonio Bermudo Neto, engenheiro mecânico e consultor na Área de GNV.