

Carros em Portugal poluem até seis vezes mais na estrada do que em testes

2 de Outubro, 2015

Os carros vendidos em Portugal têm emissões poluentes que chegam a ser pelo menos seis vezes superiores ao que é garantido pelos fabricantes, segundo um estudo que confirma no país uma suspeita generalizada sobre os automóveis no mercado europeu, avança o jornal Público.

Investigadores do Instituto Superior Técnico testaram, em 2012, onze veículos ligeiros a gasóleo, em percursos realizados em ruas e estradas. As emissões registadas de óxidos de azoto (NOx) – um dos gases poluentes que saem dos escapes – eram de 1,6 a 6,4 vezes maiores do que os valores obtidos nos testes em laboratório, durante a certificação oficial dos carros. A média foi de 3,7 vezes. Todos os valores estavam acima da norma então em vigor para os carros novos na União Europeia – a Euro 5, hoje substituída pela mais exigente Euro 6.

Os resultados do estudo estão prestes a ser publicados numa revista científica internacional. Uma síntese enviada ao jornal Público não identifica quais as marcas dos automóveis testados.

O estudo também revelou emissões de dióxido de carbono (CO₂) maiores do que as prometidas nas fichas técnicas dos automóveis. A diferença média foi de 20%, tendo chegado a 63% num dos 14 veículos analisados – neste caso, onze a gasóleo e três a gasolina.

A diferença nos níveis de CO₂ significa que os condutores estão a gastar mais combustível do que esperariam. O investigador Gonçalo Duarte, do Laboratório de Veículos e Sistemas de Propulsão do IST e autor principal do estudo, explica que as variações nas emissões de CO₂ equivalem às do consumo. “São a mesma coisa”, diz.

O trabalho do IST apenas confirma em Portugal uma situação que vem sendo denunciada há anos: a de que os testes para a certificação dos automóveis representam muito mal as suas reais emissões poluentes. Em estrada, os carros sobem e descem ladeiras, enfrentam o pára-arranca e estão sujeitos a diferentes condições atmosféricas e hábitos de condução.

No laboratório, é tudo mais simples: os veículos são colocados em bancos de rolos e efectuam um percurso imaginário pré-estabelecido, com condutores experientes, sem sair do lugar. “É uma viagem muito calma. É um teste conservador”, afirma Tiago Farias, professor do Departamento de Engenharia Mecânica do IST e especialista nesta área.

Não só os testes são mais “simpáticos” do que a estrada, como os fabricantes utilizam lacunas na legislação para obter menores emissões em laboratório. Aumentar a pressão dos pneus, desligar equipamentos elétricos não essenciais ou utilizar lubrificantes especiais são algumas estratégias usadas.

Embora já existissem, os alertas sobre esta situação ganharam um fôlego inédito quando se soube, há cerca de duas semanas, que o grupo Volkswagen instalou nos seus carros um software para ludibriar deliberadamente o teste, indo muito além dos subterfúgios legais conhecidos.