

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

Estudo do Instituto Superior Técnico confirma no país as suspeitas reforçadas com o caso da Volkswagen

**Automóveis**  
**Ricardo Garcia**

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.

Investigadores do Instituto Superior Técnico testaram, em 2012, 11 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 escapamentos 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 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, 11 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 encostas, 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 efetuam 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 eléctricos não essenciais ou utilizar lubrificantes especiais são algumas estratégias usadas (ver infografia).

Embora já existissem, os alertas sobre esta situação ganharam um fôlego inédito quando se soube, há cerca de duas semanas, que o grupo Volkswagen tinha instalado no seu software para lubrificar deliberadamente o teste, indo muito além dos subterfúgios legais conhecidos.

A empresa reconheceu publicamente o estratagem, abrindo uma crise sem precedentes na sua credibilidade e na da indústria automóvel. Cerca de 11 milhões de automóveis das marcas VW, Audi, Skoda e Seat serão recolhidos e reequipados. Em Portugal, estão em causa cerca de 117 mil carros.

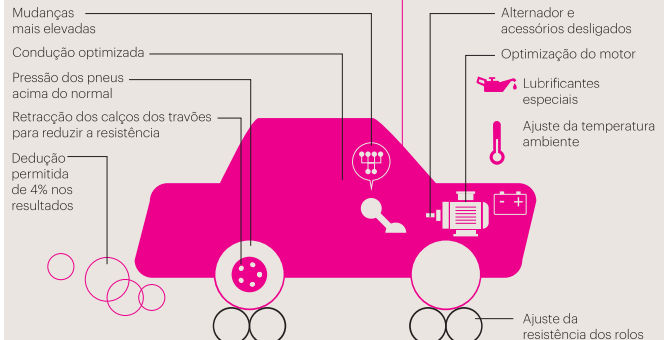
Ainda esta semana, duas organizações não-governamentais divulgam um estudo a indicar que diferenças entre as emissões em laboratório e nas estradas são encontradas em carros de praticamente todas as maiores marcas. Para o CO2, esta diferença subiu de 8% em 2001 para quase 40% em 2014. Os resultados são baseados em dados de 600.000 automóveis, de seis países, em grande parte de sites onde os próprios condutores introduzem informação sobre o consumo de combustível.

No estudo do IST, a abordagem foi diferente e procurou-se que a experiência reflectisse o mesmo que é feito em laboratório, mas sem as estratégias comuns dos fabricantes para reduzir as emissões. “É como se os carros estivessem num ciclo

## Por que os testes estão longe da realidade

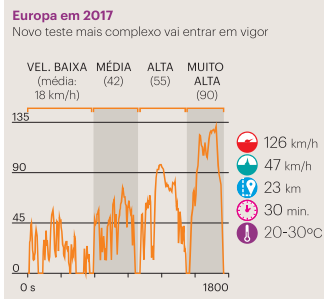
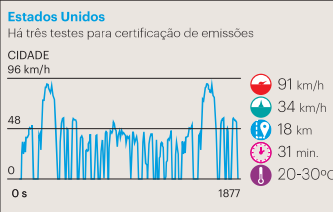
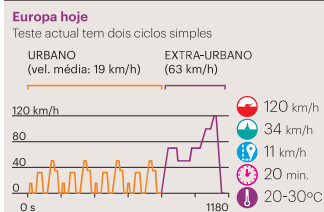
**Fabricantes valem-se de flexibilidades e de outros truques nos testes**

Software para lubrificar o teste, descoberto nos carros da VW. Sacrifica o desempenho para reduzir as emissões. Depois, o carro volta ao normal



## Os testes em laboratório, sobretudo na Europa, são pouco realistas

Velocidade máxima, Velocidade média, Distância, Tempo, Temperatura



Fontes: ICCT; Transport & Environment; Dieselnet PÚBLICO

de testes, mas na estrada”, explica Gonçalo Duarte.

Os resultados obtidos vão ao encontro do que já era reconhecido pela comunidade científica, mas desconhecido pelos consumidores. O próprio modelo matemático mais utilizado para se calcularem as emissões totais do sector rodoviário de um país — o Copert — assume que os carros a gasóleo emitem 4,5 vezes mais NOx do que os limites legais. Ou seja, já leva em conta que os valores de laboratório não contam a história toda. “As emissões nacionais calculadas com o Copert não subestimam, por isso, os níveis reais de NOx”, diz um dos responsáveis pela metodologia do modelo, Leonidas Ntziachristos, do Laboratório de Termodinâmica Aplicada da Universidade Aristóteles, na Grécia.

A quantidade total de NOx que sai dos escapamentos dos automóveis e também das chaminés das indústrias na União Europeia caiu 30% entre 2003 e 2012. Mas o dióxido de azoto (NO2) — o componente mais perigoso dos NOx — não acompanhou a descida no mesmo ritmo, devido ao aumento do número de carros a gasóleo em circulação.

Em Portugal, apenas 24% dos veículos ligeiros eram movidos a gasóleo em 2000. Agora são 71%. É o terceiro país com maior proporção de carros a gasóleo na Europa, a seguir à Irlanda e ao Luxemburgo, segundo a Associação Europeia de Construtores de Automóveis.

Se as emissões destes automóveis fossem de facto as que os testes em laboratório dizem, a qualidade do ar nas cidades seria muito melhor, prevenindo parte das 400.000 mortes prematuras anuais associadas à poluição atmosférica na Europa, segundo a Organização Mundial de Saúde e a Comissão Europeia.

Um novo teste em laboratório para a certificação das emissões dos carros, mais realista, tem vindo a ser desenvolvido ao nível das Nações Unidas e está na calha para ser adoptado por vários países. A União Europeia quer introduzi-lo em 2017, mas ainda não é certo que o fará nessa data.

Mas mesmo os novos ensaios não chegam. Um estudo do automóvel clube alemão ADAC mostra que carros de diferentes fabricantes emitem até 14 vezes mais NOx na estrada do que nos ensaios em laboratório, mesmo com a nova metodologia. “O novo teste é mais realista, mas continua a ser muito simpático”, diz o investigador Tiago Farias, do IST.

## Vendas da VW continuaram a subir

**João Pedro Pereira**

As vendas das quatro grandes marcas do Grupo Volkswagen em Portugal continuaram a crescer em Setembro, o mês em que estalou o escândalo da fraude das emissões, que foi tornado público no dia 18 e abriu a maior crise de sempre na multinacional.

Em conjunto, a Volkswagen, Audi, Seat e Skoda venderam 2250 automóveis ligeiros (incluindo veículos de passageiros e comerciais), o que significa um aumento de 38% em relação a Agosto, uma subida que fica cinco pontos percentuais acima do mercado. Já em relação a Setembro de 2014, as vendas dos carros do fabricante alemão cresceram 18%, neste caso significativamente abaixo dos 30% que foram a subida total da venda de automóveis ligeiros em Portugal. Os dados, ainda provisórios, foram divulgados ontem pela Associação Automóvel de Portugal.

A semelhança do que acontece nas vendas globais, a Volkswagen é em Portugal a marca mais forte do grupo. Com 1287 unidades comercializadas, foi a terceira marca em Portugal que mais ligeiros vendeu (a segunda quando contabilizados apenas os de passageiros).

Das restantes três marcas, a espanhola Seat foi a única que registou uma quebra. A empresa comercializou 341 unidades, mais 34% do que no mês anterior, mas uma quebra de 12% face a Setembro de 2014. A marca espanhola opera em Portugal através de uma subsidiária, ao passo que as restantes três são importadas pela Siva. A Audi vendeu 71 unidades em Setembro, o que é mais 40% do que em Agosto e mais 39% do que há um ano. A Skoda comercializou 211 carros, mais 62% do que no mês anterior e um crescimento de 19% em relação a 2014.

O Grupo Volkswagen continua a tomar medidas para lidar com a crise. Depois de ter divulgado os números de carros afectados, suspendeu as vendas em alguns países. Completar as investigações em curso “vai demorar, pelo menos, vários meses”, disse ontem a empresa.



Governo calculou poupanças de 7,3 mil milhões de euros nas subconcessões

# Tribunal de Contas ainda não deu luz verde à renegociação das PPP rodoviárias

**Infra-estruturas**  
**Luísa Pinto**

No TdC só está em análise o contrato da ex Scut Costa de Prata. Ainda faltam aprovar pelo menos mais seis contratos

O valor das poupanças conseguidas com a alteração aos contratos das parcerias público-privadas (PPP) do sector rodoviário, na ordem dos 7,3 mil milhões de euros, já foi divulgado há cinco semanas pelo secretário de Estado dos Transportes Sérgio Monteiro. Mas a verba a poupar só será uma realidade depois da aprovação do Tribunal de Contas (TdC). E segundo informação avançada ao PÚBLICO por fonte oficial do TdC, à instituição presidida por Guilherme d'Oliveira Martins só estava para apreciação o contrato das ex-SCUT Costa de Prata.

Este contrato já tinha sido devolvido pelo TdC com pedidos de esclarecimento e voltou a dar entrada na quarta-feira à noite para que os técnicos do tribunal continuem a analisá-lo, uma tarefa necessária para a emissão de visto prévio. Só depois desta formalidade é que os contratos podem entrar em vigor e, assim, confirmar as poupanças

anunciadas pelo actual Governo. A divulgação do montante a encaixar pelo Estado foi feita no final de Agosto, depois de concluídas as negociações com as seis subconcessões lançadas pela antiga Estradas de Portugal: Pinhal Interior, Baixo Alentejo, Algarve Litoral, Subconcessão Douro Interior, Litoral Oeste e Baixo Tejo. Nos 7,3 mil milhões de euros indicados pelo secretário de Estado dos Transportes está incluído um bolo de 3533 milhões de euros no período remanescente dos contratos destas seis subconcessões (da actual Infra Estruturas de Portugal) e 3822 milhões de euros conseguidos com a renegociação das ex-Scut.

Ontem, na última reunião do conselho de ministros antes das eleições, foram aprovadas as minutas com as alterações aos contratos de concessão das antigas SCUT Beira Interior (com o consórcio ScutVias), Norte Litoral (com a AENL) e Algarve (com o consórcio Euroscut). Ou seja, só agora é que estes contratos vão ser enviados para aprovação do TdC.

Questionados pelo PÚBLICO acerca dos diferentes ritmos de alteração a que têm vindo a ser sujeitos estes contratos, nem o Ministério da Economia nem a Infra-Estruturas de Portugal responderam às questões. Fonte da Secretária de Estado dos Transportes referiu que “no âmbito da relação institucional que o Go-

verno mantém com o Tribunal de Contas” entendeu reservar “nessa esfera o conteúdo das questões colocadas”. “Todos os esclarecimentos solicitados já estão na posse do Tribunal de Contas. O mais recente conjunto de esclarecimentos deu hoje entrada” no TdC, disse a mesma fonte sem, no entanto, referir a que contratos se referia.

Apesar de ainda não estar autorizado pelo TdC a executar estes contratos, o Governo já pôde garantir cerca de 10% das poupanças anunciadas, uma vez que já pagou menos 760 milhões de euros face ao que estava inicialmente previsto. A confirmação foi feita à Lusa a 16 de Setembro pelo director-geral do Tribunal de Contas, José Tavares, e a explicação veio do executivo: os 10% da poupança anunciada dizem respeito à redução dos pagamentos que as concessionárias aceitaram fazer desde 2012.

Segundo as contas do Governo, foram poupados cerca de 160 milhões de euros em 2012, cerca de 600 milhões de euros em 2013 e em 2014; e em 2015, a estimativa é de mais de 300 milhões. Quando anunciou o primeiro contrato renegociado, Sérgio Monteiro disse que o Governo não ia ficar à espera do momento de assinaturas dos contratos para garantir a redução de pagamentos.