

PROMOT - PROGRAMA DE CONTROLE DA POLUIÇÃO DO AR POR MOTOCICLOS E VEÍCULOS SIMILARES

O vertiginoso crescimento do segmento das motocicletas e veículos similares nos últimos anos no país e seu perfil de utilização, notadamente no segmento econômico de prestação de serviços de entregas em regiões urbanas, tornou necessário o estabelecimento de um programa específico para o controle das emissões dessa categoria de veículo automotor, muito em razão dos elevados fatores de emissão dos mesmos quando comparados aos automóveis novos.

Nas grandes metrópoles a preocupação com a poluição das motocicletas é ainda maior. Estima-se que enquanto um carro roda em média 30 quilômetros por dia, as motos de entrega percorram até 180 quilômetros, poluindo tanto quanto 120 automóveis.

Assim surgiu em 2002 o Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares – PROMOT, introduzido pela Resolução nº 297/2002 do CONAMA, com o objetivo de complementar o controle do PROCONVE e contribuindo, sobremaneira, para reduzir a poluição do ar por fontes móveis no Brasil. A legislação que fundamenta o PROMOT foi baseada nas legislações vigentes na Europa, principalmente na Diretiva das Comunidades Européias de nº 97/24/EC, sendo que os primeiros limites propostos para vigorar a partir de 2003 (equivalentes ao limites EURO I), levaram em consideração o estágio tecnológico em que se encontrava a indústria nacional de motociclos e similares. Seguiram-se fases posteriores com reduções significativas nas emissões, em equivalência aos limites estabelecidos pela CEE (limites EURO II e EURO III). Subsequentemente, foram publicadas a Instrução Normativa IBAMA nº 17/2002 e a Resolução CONAMA 342/2003, complementando a Resolução 297/2002, estabelecendo limites EURO III para os motociclos, e cuja entrada em vigor se deu em 2009.

Tais marcos posicionaram o Brasil apenas uma fase de controle atrás da Comunidade Européia, e resultaram na redução de 2/3 da emissão de monóxido de carbono, em relação aos modelos anteriores sem controle de emissão.

De maneira análoga ao PROCONVE, são denominadas "fases" do PROMOT os interregnos de tempo entre a vigência de um determinado limite de emissão dado pela legislação e a entrada em vigor de novos limites mais restritivos (Fases "M"). Nas fases estão contempladas inovações tecnológicas nos ciclomotores e similares que possibilitam a redução das emissões. Outro ponto importante é que o controle pelo PROMOT é executado a partir da classificação dos ciclomotores em razão de seu deslocamento volumétrico (cilindradas).

Estratégia de implantação do PROMOT (Fases "M")

Fase	Implantação	Característica / inovação
M-1	2003-2005	Estabeleceu os limites iniciais máximos de emissão de gases de escapamento pra ciclomotores novos (veículos de duas rodas e seus similares, providos de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos
M-2	2006-2008	Iniciou a segunda fase com reduções drásticas dos limites estabelecidos pela 1ª fase (CO = redução de 83% na emissão ; Hidrocarbonetos + NOx = redução de 60%).
M-3	2009 em diante	Contemplou todos os modelos de ciclomotores, motocicletas e veículos similares novos e veículos em produção. Nesta fase, também ocorre uma redução significativa das emissões de poluentes sendo, em alguns casos, superiores a 50% dos limites previstos na fase anterior.

Evolução dos limites de emissão para Ciclomotores, Motociclos e Similares de acordo com as fases do PROMOT

Veículos	Fase	Cilindradas	CO (g/km)	HC + NOx (g/km)	HC (g/km)	NOx (g/km)	COc (% vol)
Ciclomotores	Fase 1 - 2003	-	6,00	3,00	-	-	-
	Fase 2 - 2005	-	1,00	1,20	-	-	-
Motociclos e Similares	Fase 1 - 2003	<= 250 cc	13,00	-	3,00	0,30	6,00%
		> 250 cc		-			4,50%
	Fase 2 - 2005	< 150 cc	5,50	-	1,20	0,30	-
		>= 150 cc		-	1,00		-
	Fase 3 - 2009	< 150 cc	2,00	-	0,80	0,15	-
		>= 150 cc		-	0,20		-

RESULTADOS DO PROMOT

Os principais resultados alcançados pelo PROMOT até então, mostram de forma inequívoca grandes ganhos no controle de emissão de poluentes por esses veículos. Em 2000, uma motocicleta nova emitia uma quantidade 16 vezes superior de monóxido de carbono que um veículo vendido atualmente (12 g/Km rodado contra 0,73 g/Km de um automóvel). Já em 2006 esse índice baixou para 2,3 g/km em motos contra 0,33 g/km dos carros (os dados referem-se a motos com motores de 150 cilindradas ou menos). Com a implantação do programa houve redução das emissões em cerca de 80% para o monóxido de carbono e 70% para os hidrocarbonetos, sendo que em 2009, os limites de emissão de gases poluentes para motociclos e automóveis serão bastante similares.