

Carros de passeio a diesel podem ser ‘um péssimo negócio para o Brasil’

Arquivo/M. Medeiros/JP

ALEXANDRE FRANCO
franco@jportal.com.br

“Será um péssimo negócio o Brasil querer voltar com o uso de óleo diesel em automóveis de passeio”. Esta foi a declaração feita ontem ao **Jornal de Piracicaba** por Alfred Szwarc, consultor de emissões e tecnologia da Unica (União da Indústria de Cana-de-Açúcar). Para o consultor, o governo brasileiro — por meio do Ministério de Minas e Energia e da Petrobras — está estudando essa possibilidade de como uma estratégia para recuperar mercado e melhorar a escala de produção para a exportação de veículos de passeios a diesel em mercados emergentes, já que em mercados avançados são as montadoras europeias que dominam esse fornecimento. O Brasil gasta anualmente US\$ 5,1 bilhões só com a importação de óleo diesel.

Segundo Szwarc, se o Brasil partir para esse projeto, estará indo na contramão de tudo do que já conquistou nas últimas décadas. “Porque graças ao etanol, o país virou uma referência mundial de excelência em uso de energia limpa e entrou no mapa da engenharia automobilística

ao dominar a tecnologia bicom-bustível (gasolina e álcool)”.

Luis Carlos Correa Carvalho, vice-presidente da Abag (Associação Brasileira de Agrog-negócio) e ex-presidente da Câmara Setorial de Açúcar e Álcool, afirma que chegou a hora do Brasil ter uma política energética definida, ou seja, “saber o que quer”. “O país está buscando sustentabilidade e está no caminho certo com o uso das matrizes limpas do etanol e gás natural, por exemplo. E querer retornar com o uso do diesel para carros de passeio será um retrocesso grave”, disse.

A legislação brasileira restringe há mais de três décadas o uso do diesel em caminhões, caminhonetes e outros veículos comerciais. Já na Europa, a estimativa da associação de fabricantes é de que a participação seja de mais de 52% dos carros de passeio a diesel no mercado.

Automóveis movidos a diesel são produzidos no Brasil, mas restritos só para a exportação já que os motores são trazidos da Europa. Por ano, a produção brasileira estimada é em torno dos 38 bilhões de litros e, desse total, o Brasil ainda importa cerca de 6 bilhões de litros.

De acordo com o professor We-

ber Amaral, pesquisador sobre biocombustíveis da Esalq (Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz), em relação ao produto europeu, ainda pesa negativamente sobre o óleo diesel brasileiro, a alta concentração de enxofre na sua composição, o equivalente a aproximadamente 1.800 ppm (partes por milhão) de enxofre no Brasil, enquanto que na Europa, a concentração é de apenas 10 ppm.



Brasil pode estar caminhando na contramão de tudo o que já conquistou, por exemplo, com o etanol

ber Amaral, pesquisador sobre biocombustíveis da Esalq (Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz), em relação ao produto europeu, ainda pesa negativamente sobre o óleo diesel brasileiro, a alta concentração de enxofre na sua composição, o equivalente a aproximadamente 1.800 ppm (partes por milhão) de enxofre no Brasil, enquanto que na Europa, a concentração é de apenas 10 ppm.

“É um combustível muito mais poluente do que a gasolina e o álcool. Portanto, produzir carro à diesel no Brasil, sem dúvida, não é nada estratégico. Vai favorecer apenas a um pequeno grupo de interesses, não agrada à maioria”, diz Amaral.

Os europeus são os detentores da tecnologia de ponta dos motores a diesel de alta performance e com baixas concentra-

ções de poluentes, e de acordo com Alfred Szwarc, consultor da Unica, será pouco atrativo para o país ficar dependente desta tecnologia para desenvolver a sua indústria interna com esse tipo de combustível, já que o Brasil pode e deve consolidar antes de tudo a sua posição de liderança na produção do etanol e da tecnologia de motores movidos a gasolina e etanol.

País restringe uso do diesel há mais de 3 décadas