

Diesel, o eterno vilão. Até quando?

Toda vez que uma reportagem é publicada sobre veículos a diesel, a foto é sempre a de um escapamento soltando um tufo de fumaça preta. As imagens da tevê não são diferentes. Sempre mostram que o diesel polui mais, que o Brasil tem déficit na produção do óleo e que importa o produto e exporta gasolina. Sempre dizem que o nosso diesel tem alto teor de enxofre, que os veículos com este combustível apresentam elevado custo de manutenção... e por aí fora.

Isso é o que está na cabeça da grande maioria dos brasileiros, e advém do fato de termos uma frota de veículos comerciais velha, sem manutenção e renovação. Mas essas informações não são mais a realidade. Hoje, nos motores a diesel com injeção eletrônica, a fumaça preta dos escapamentos não existe mais. Motores antigos, com injeção mecânica, permitem alteração na regulagem, fator gerador da fumaça preta. Para os veículos antigos a inspeção veicular obrigatória resolveria esse problema.

Além disso, os novos veículos a diesel possuem sistemas de controle que garantem o atendimento das regulamentações mundiais mais exigentes quanto às emissões, e que não são inferiores às exigências dos veículos a gasolina ou álcool.

Muitos dão palpites sobre a falta de diesel. Engana-se quem acha que o Brasil só exporta gasolina e importa parte do óleo diesel que consome. O Brasil também é exportador de óleo diesel. Nesse ano, já exportamos 426.765 m³ de óleo diesel contra uma importação de 911.523 m³. Em relação a 2008, importamos até maio menos 63,1% e exportamos mais 95,0% de óleo diesel. Por outro lado, as exportações de gasolina diminuíram em 24,1%. O saldo dessas operações é positivo, pois exportamos US\$ 388.917.079 e importamos US\$ 357.050.734, um saldo de US\$ 31.866.345. Está tudo no *site* da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Para quem ainda não sabe, o Brasil será autossuficiente na produção de óleo diesel a partir de 2011. E grande parte do GNV (gás natural veicular) utilizado nos veículos é importada, e não existe nenhum controle dos níveis de emissões dos automóveis adaptados com o kit gás.

Outra desinformação é sobre a quantidade de enxofre no diesel. A Petrobras está obrigada a substituir todo o diesel metropolitano, hoje com 5 00 ppm de enxofre por diesel, por 50 ppm até 1º de janeiro de 2013. Para quem não sabe, já temos diesel com 50 ppm em seis capitais brasileiras: Belém, Fortaleza, Recife, São Paulo, Rio de Janeiro e em Curitiba. A partir de 2013 a obrigatoriedade será do diesel 10 ppm.

Também está equivocado quem pensa que a manutenção de um carro a diesel é mais complexa e tem custo bem maior. Isso era verdade no tempo da injeção mecânica. Os motores a diesel são muito mais robustos e têm maior durabilidade. Isso sem contar que os atuais possuem injeção eletrônica e tratamento dos gases de escape, como se fossem motores a gasolina. Pena que poucos brasileiros saibam que os motores a diesel são mais eficientes, porque produzem mais energia com uma mesma quantidade de combustível.

Esses tabus, no entanto, têm explicação: a proibição da venda de carro de passeio com motor a diesel há mais de 30 anos no Brasil. Neste período, o país perdeu muitas oportunidades de desenvolvimento tecnológico e de negócios, pois sendo um tradicional exportador de motores a diesel pesados, para ônibus e caminhões, poderia também estar enviando para outros países motores leves.

A nossa indústria, extremamente competitiva na produção de fundidos, forjados e usinagem, possui igualmente a vantagem de fabricar aqui os precisos e avançados sistemas de injeção. Estima-se que uma única fábrica para cem mil motores/ano representará um investimento da ordem de US\$ 200 milhões e, com isso, uma geração superior a 700 empregos diretos e 3,5 mil indiretos.

E com a possibilidade do uso de biocombustíveis, como o biodiesel, o diesel de cana-de-açúcar (é isso mesmo, já temos tecnologia para tal!), as vantagens dos motores diesel serão ainda maiores, sobretudo no aspecto ambiental. Portanto, temos de acabar com essa proibição dos automóveis a diesel, dando liberdade de escolha ao consumidor e criando oportunidades para o desenvolvimento tecnológico de nossa indústria. ■



Roberto Falcão é membro da Comissão Técnica de Tecnologia diesel da SAE Brasil (Sociedade de Engenheiros da Mobilidade).