Alfred Szwarc

ENGENHEIRO MECÂNICO, ESPECIALISTA EM MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E MEMBRO DO CONSELHO DIRETOR DA ASS. BRASILEIRA DE ENGENHARIA AUTOMOTIVA

A proibição do uso de veículos leves a diesel no Brasil vem sendo questionada por setores da indústria automobilística. Argumentam que é injusto tolher a liberdade do consumidor em ter acesso a esse tipo de veículo, popular em vários países da Europa, e que lá apresenta vantagens na redução de gás carbônico em relação à gasolina. Pretendem provar que a proibição é uma tolice, coisa de tupiniquim que não conhece as boas coisas do mundo.

O fato é que a campanha a favor dos veículos leves a diesel está mal contada. Por questões de competitividade, os europeus se especializaram em veículos a diesel e oferecem generosos incentivos para a sua compra e uso, daí a sua popularidade. Dispõem de combustível de alta qualidade, motores de última geração e são mais cuidadosos na manutenção, o que não impede que as grandes cidades europeias sofram com a poluição gerada por seu uso. Viabilizar agora essa ideia no País é indesejável.

O óleo diesel brasileiro tem o limite permitido de enxofre até 180 vezes maior do que o europeu, o que impede a adoção de filtros e catalisadores avançados e viabiliza veículos com tecnologia já ultrapassada na Europa, que apresentam elevados níveis de poluição. É importante ressaltar que em vários países, como os EUA, Japão e Canadá, esses veículos não são populares, pois são considerados mais caros, poluentes e barulhentos do que as versões a gasolina.

O Brasil, que tem uma matriz energética fortemente baseada em energia limpa e renovável, deve incentivar suas vantagens competitivas e evitar soluções que não interessam à maior parcela da sociedade. Ao comparar as características de um veículo flex com o seu equivalente a diesel, exportado para mercados emergentes, verifica-se que o flex ganha nos principais quesitos. Sua emissão de gás carbônico, principal causa do aquecimento global, é menor pois o etanol, usado na maioria dos veículos flex, apresenta uma emissão cerca de 70% menor que o diesel, no ciclo de vida do combustível (todas as etapas, desde a produção até o uso do combustível); mesmo quando se usa gasolina brasileira, com 25% de etanol, a emissão é menor ou equivalente ao diesel. A emissão de três poluentes - óxidos de enxofre, óxidos de nitrogênio e partículas inaláveis - que trazem risco para a saúde pública nas cidades também é

menor, há uma melhor resposta na direção e menor ruído. E, por fim, menor custo de aquisição e manutenção. Enquanto boa parte do óleo diesel consumido no País tem de ser importado, a produção do etanol gera emprego e riquezas. Como se vê, não há necessidade de impormos à sociedade soluções inadequadas que contribuem para aumentar a poluição.