

FSP  
12/3/96 Pg. 2-5

# MEIO AMBIENTE *Estudo da Cetesb e Petrobrás derruba argumento do governo sobre o programa* **Álcool gera poluição como a gasolina**

MÁRCIO DE MORAIS  
da Sucursal de Brasília

O álcool combustível não é menos poluente do que a gasolina, como tem insistido o governo para justificar o relançamento do Proálcool com subsídios e incentivos oficiais — estimados pelo setor sucroalcooleiro em mais de R\$ 4,5 bilhões.

Também a mistura de 22% de álcool na gasolina, usada no país por força de uma lei de fevereiro de 1991 (no auge da crise da Guerra do Golfo), não só torna os modernos motores a gasolina mais poluentes como aumenta o consumo de combustível em 18,13%.

Estas são, em resumo, as conclusões de testes de laboratório realizados pela Cetesb (Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental) e pela Petrobrás, cujos relatórios foram obtidos pela Folha.

O documento registra que o con-

## Influência do álcool nas emissões do carro à gasolina

Emissões de poluentes (em gramas por quilômetro rodado)

Poluente	Combustíveis		
	Gasolina pura	Com 10% de álcool	Com 22% de álcool*
Monóxido de Carbono (CO)	8,50	7,71	8,53
Hidrocarburetos (HC)	1,23	1,28	1,35
Óxido de Nitrogênio (NOx)	1,74	1,60	1,72

(\* mistura usada no Brasil)

sumo do motor a gasolina, quando utilizado apenas com este combustível, é de 14,72 km por litro. Com a mistura de 22% de álcool o consumo aumenta e o carro percorre apenas 12,46 km por litro.

Dos quatro poluentes lançados no ar pelos carros a álcool, três — hidrocarburetos, óxidos de nitrogênio e aldeídos — têm menores emissões nos motores à gasolina, mostram os testes da Cetesb.

Apenas a emissão de um dos poluentes — o monóxido de carbo-

no — é ligeiramente menor nos carros a álcool — a diferença é de apenas 8,3%.

O estudo atribui a equiparação dos níveis de poluição nos dois motores à falta de investimentos em novas tecnologias a álcool. “A indústria automobilística não tem dado a mesma ênfase para aplicação de tecnologias mais sofisticadas como tem feito com as versões a gasolina”, informa.

Para o físico Renato Linke e para o engenheiro Gabriel Branco, que

assinam o relatório da Cetesb, “as versões produzidas atualmente não se caracterizam como a melhor tecnologia concebível”.

Eles lembram que a maioria dos carros importados não está adaptada à mistura feita na gasolina brasileira, contribuindo ainda mais para a emissão de poluentes. Estes modelos estão preparados para utilizar gasolina pura.

O engenheiro Diocles Dalavia, da Refinaria Alberto Pasqualini (RS), informou que a Petrobrás procurou corrigir isso, propondo à indústria automobilística a mudança nos motores.

Os testes provaram, diz ele, que o carro à gasolina polui menos se os motores forem calibrados com “zero” de álcool, para posterior adição de 10% deste combustível.

“A partir desse índice de mistura, a adição de álcool na gasolina se transforma em prejuízo e maior poluição”, acrescenta.

## Ministro não quis comentar resultado de relatório

da Sucursal de Brasília

A reportagem da Folha pediu ao ministro Raimundo Brito (Minas e Energia), por meio de sua assessoria de imprensa, que ele comentasse os relatórios, mas não obteve nenhuma resposta.

A assessoria pediu apenas que os estudos da Petrobrás fossem publicados com a identificação dos autores, como está sendo feito.

A Folha formulou a mesma proposta ao secretário de Produtos de Base do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, Luís Milton Veloso. Ele também se esquivou de comentar o assunto.

A Folha possui duas cópias do relatório da Cetesb. Uma está em espanhol, pois foi usada para divulgação no seminário “La Industria Automotriz em Países em Desenvolvimento”, realizado na Argentina.

A outra, assinada pelo físico Renato Linke e pelo engenheiro Gabriel Branco, foi apresentada no “Seminário de Emissões Veiculares”, da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva.

### Correções

O técnico da Cetesb Cláudio Alonso afirmou que os dados relativos aos carros à gasolina sofreram pequenas correções, posteriores à apresentação dos relatórios nos seminários, em 1994.

“Mas as correções pouco significam no resultado final”, disse. Alonso prometeu enviar os números atualizados, mas isso não ocorreu.

As medições da Cetesb atendem ao Proconve (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores), que monitora as emissões de poluentes pelos motores de carros nacionais e importados.

O Proconve foi criado em 1986 pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente e está vinculado ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Renováveis.

Já os testes da Petrobrás foram realizados nos laboratórios da Refinaria Alberto Pasqualini (RS), pelo químico Djalmar Melchior e pelo engenheiro mecânico Diocles Dalavia.



Brito, ministro das Minas e Energia, que não comentou o caso