

Documentação

Fonte: *PSF (Tendências/Debates)*

Data: *9/4/2002* Pg: *A3*

Class.: *47*

Na contramão de Kyoto

EDUARDO PEREIRA DE CARVALHO

A IDÉIA NÃO podia ser mais danosa aos cofres públicos ou ao pulmão dos moradores das grandes cidades: o uso de motores a diesel em veículos leves volta a ser discutido justamente no momento em que o governo brasileiro busca aumentar o saldo da balança comercial, manter a arrecadação e ratificar o Protocolo de Kyoto.

A correta matriz energética de um país é um dos seus principais tesouros. Ser auto-suficiente em energia e não causar danos ambientais é uma meta perseguida pelos países desenvolvidos, cientes de que a nova ordem econômica mundial está centrada na redução da dependência do petróleo —por diversas razões: é fóssil, finito, poluidor e suas fontes de produção estão localizadas em áreas de permanente conflito.

Feliz o Brasil. Detentor da matriz energética mais limpa do planeta, o país desenvolveu o maior programa de utilização em larga escala da biomassa como fonte de energia. A atividade canavieira do Brasil, com o álcool combustível e a co-geração de energia elétrica a partir do bagaço de cana, é referência mundial de resgate dos gases do efeito estufa. Estabelecida a premissa, nada é mais ilógico do que incentivar o aumento do consumo de combustíveis fósseis.

Como está, o consumo anual brasileiro de diesel já é impressionante. De 1996 a 2000, o uso do derivado do petróleo aumentou 16,5% —de 30,1 bilhões de litros para 35 bilhões de litros.

Nada menos que 35% do petróleo refinado pela Petrobras se transforma em diesel, taxa muito acima da média de conversão internacional, de 20% a 25%. Mesmo assim é preciso importar óleo diesel para garantir o abastecimento interno. De acordo com dados da ANP (Agência Nacional do Petróleo), entre 1996 e 2000 foram comprados no mercado externo cerca de 29 bilhões de litros, o que representou a queima de US\$ 4 bilhões.

O aumento da demanda por diesel é um peso considerável na balança co-

Ser auto-suficiente em energia e não causar danos ambientais é uma meta perseguida pelos países desenvolvidos

mercial, o que lhe garante a posição ingloria de calcanhar-de-aquiles do sistema de refino de petróleo no Brasil. Isso porque o sistema de transportes aqui é centrado na modalidade rodoviária.

Não é por acaso que o diesel sempre foi subsidiado. E é também por essa razão que a Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) tem incidências diferenciadas sobre o diesel e a gasolina. Enquanto o primeiro paga R\$ 0,15 por litro, a outra recolhe R\$ 0,50. Também no ICMS existem diferenças. Em São Paulo, por exemplo, enquanto a gasolina e o álcool são tributados em 25%, o diesel paga apenas 12%. Justifica-se essa diferença quando se pensa em baratear o escoamento da produção brasileira. Mantê-la para movimentar carros de passeio é o mesmo que dar a alguém a arma que irá nos matar. Afinal, a introdução do diesel em veículos leves, substituindo a gasolina e o álcool, acarretará queda de arrecadação ao governo federal e aos Estados.

O crescimento do consumo acaba por aumentar a poluição, uma vez que a busca pelo aproveitamento máximo do derivado de petróleo resulta num combustível de qualidade inferior ao refinado na União Européia, considerada referência para carros movidos a diesel.

A diferença de qualidade é gritante. Enquanto no Brasil o óleo diesel comum pode apresentar até 3.500 ppm (partes por milhão) de enxofre, o produto europeu está limitado a 350 ppm. Dessa forma, as emissões de óxido de enxofre —com todas as mazelas que

provoca à saúde e ao meio ambiente— são até dez vezes maiores no Brasil do que a média européia.

Segundo a Agência de Proteção Ambiental da Suécia, a vantagem do motor a diesel sobre o movido a gasolina em relação à emissão de CO₂ é menor do que se pensava. Mesmo ao apresentar economia de 20% a 25% no consumo de combustível, a emissão de gás carbônico por litro de diesel consumido é 15% maior, o que reduz o benefício ambiental. Um cenário de aumento de 1% para 20% no uso de veículos a diesel na Suécia resultaria em redução de 2% na liberação de CO₂ na atmosfera, o que praticamente elimina a eficiência do produto no combate ao efeito estufa.

Um dos principais problemas nas grandes cidades brasileiras é o “smog fotoquímico”, resultado da interação de óxidos de nitrogênio e compostos orgânicos à luz solar, principalmente nos meses mais secos, em que a dispersão de poluentes é menor.

Campanhas para diminuir a circulação de veículos a diesel não faltam no exterior. Na região metropolitana de Tóquio, os veículos a diesel que não tiverem filtros especiais estarão proibidos de circular a partir do ano que vem. Em várias cidades dos Estados Unidos, o gás natural já substituiu o diesel em ônibus urbanos e escolares.

Uma das pedras de toque do Protocolo de Kyoto é a diversificação da matriz energética, calcada principalmente na redução dos combustíveis fósseis. A tendência mundial é estimular alternativas como o biodiesel, a partir de diversas oleaginosas. A ênfase está nas fontes renováveis e, portanto, não existe nada mais estranho do que querer introduzir esse tema, anacrônico, justamente no país pioneiro na utilização de energia limpa e renovável.

Eduardo Pereira de Carvalho, 63, economista, é presidente da Unica (União da Agroindústria Canavieira de São Paulo).