

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI Nº 222 DE 2003 (Apenso PL nº 6.117, de 2005)

Torna obrigatória a adição de álcool etílico carburante ao óleo diesel e dá outras providências.

Autor: Deputado **Pompeo de Mattos**

Relator: Deputado **Max Rosenmann**

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 222, de 2003, de autoria do Deputado **Pompeo de Mattos**, propõe que se torne obrigatória a adição de álcool etílico carburante ao óleo diesel, em percentual de até quinze por cento. O Projeto remete ao Poder Executivo o estabelecimento dos regulamentos necessários à implementação de seu conteúdo. A ele foi apensado o Projeto de Le nº 6.117, de 2005, de autoria do Deputado **Luiz Bittencourt**, com idêntico propósito e conteúdo equivalente.

Não foram apresentadas, no prazo regimental, emendas aos projetos.

Cabe a esta Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável pronunciar-se sobre o mérito dos projetos, nos termos do inciso XIII do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

II - VOTO DO RELATOR

São louváveis as intenções dos ilustres autores dos projetos de leis em pauta: reduzir a emissão de poluentes por veículos automotores movidos a óleo diesel e diminuir as necessidades de importação de petróleo e derivados.

No entanto, alguns óbices técnicos e de políticas públicas se apresentam ao prosseguimento dos mesmos.

Ao contrário do que ocorre com os motores de ciclo Otto, movidos a gasolina, álcool ou gás natural, nos motores de ciclo diesel ainda não é comprovada a eficiência de funcionamento e nem a economia de combustível com a adição álcool etílico ao óleo diesel. Isto porque o álcool e o óleo diesel são combustíveis com características muito diferentes e, por isto, indicados para motores com concepções e modo de funcionamento também diversos.

O álcool é inflamável, isto é, incendeia-se com uma simples faísca e, por isto, é apropriado aos motores ciclo Otto, cuja explosão do combustível é provocada por faíscas produzidas por velas. O óleo diesel não é inflamável, é simplesmente combustível e, nos motores ciclo diesel, explode quando é submetido a elevada pressão e temperatura. O álcool, por ser inflamável e facilmente evaporado, é impróprio aos motores diesel, pois pode explodir antes do ponto e até provocar incêndio, devido a alta temperatura com que funcionam esses motores.

Há, também, diferenças significativas quanto à densidade e viscosidade dos dois combustíveis. O álcool tem baixa viscosidade, ao contrário do óleo diesel, que é bastante viscoso. Isto faz com que sejam praticamente imissíveis, separando-se facilmente dentro dos tanques dos postos de distribuição e dos próprios veículos, com consequências óbvias para o funcionamento dos motores. A adição de álcool à gasolina é facilitada justamente pela proximidade da viscosidade e da flamabilidade desses combustíveis. O ponto de fulgor do álcool (temperatura em que inflama) é muito próximo ao da gasolina, o que os torna apropriados ao mesmo tipo de motor e propicia misturas bastante homogêneas.

Experiências realizadas na década de 1980, no auge do Proálcool, de adição de álcool ao óleo diesel, indicaram

que o álcool era na maior parte das vezes evaporado, contribuindo muito pouco para o rendimento do motor. O que contribuía, de fato, para o funcionamento do motor era o óleo diesel, com o álcool sendo literalmente jogado fora.

Do ponto de vista técnico, portanto, não existem dados confiáveis para determinar a adição de álcool ao óleo diesel. Até agora, nenhuma instituição normativa ou de pesquisa de reconhecida autoridade técnica a recomendou.

A última safra brasileira de álcool teve dificuldade para sustentar a demanda do mercado interno, simplesmente para a adição à gasolina, como antidetonante, e para veículos a álcool e bicombustíveis. Seu preço subiu a níveis que inibiram o consumo e o Governo federal teve de reduzir o percentual de adição à gasolina de 25% para 20%. A atual oferta de álcool não recomenda, portanto, a criação de novas demandas fixas, principalmente quando se vislumbra o aquecimento das exportações, com vários países, como o Japão, substituindo o chumbo tetraetila pelo álcool anidro, com vistas a reduzir as emissões de seus veículos automotores.

Há que se considerar, ainda, o nascente e promissor programa de produção de diesel a partir de óleos vegetais, o biodiesel, plenamente compatível com o óleo derivado do petróleo. O álcool, que entra na formulação do biodiesel como reagente, não deve ser um competidor do novo programa, principalmente quando evidências técnicas não o recomendam.

A criação de novas demandas de álcool gera impactos sobre o meio ambiente natural, na forma de abertura de novas áreas para plantio de cana e no lançamento de mais dejetos sobre os corpos de água. O álcool é um combustível “limpo” no uso, mas não na produção. Para cada litro de álcool produz-se entre 12 e 15 litros de vinhaça, cujo potencial poluidor é cerca de 50 vezes maior do que o do esgoto sanitário. Portanto, a adição de álcool ao óleo diesel só deve ser decidida se houver absoluta certeza de que os resultados obtidos serão favoráveis em termos de economia daquele combustível.

Um último ponto a ressaltar é o delicado equilíbrio da atual matriz energética brasileira, para cuja manutenção é necessário deixar margem de manobra para os

órgãos que formulam e executam nossas políticas nesse setor, como o Ministério de Minas e Energia e a Agência Nacional do Petróleo. Para isso, não se deve engessar, em lei, usos e demandas de combustíveis específicos.

Isto posto, encaminhamos nosso voto pela rejeição, quanto ao mérito, dos Projetos de Leis nº 222, de 2003, e nº 6.117, de 2005.

Sala da Comissão, em de de 2006.

Deputado **Max Rosenmann**
Relator