

TEMA EM DISCUSSÃO: *Reativação do Proálcool*

NOSSA OPINIÃO

Depende do preço

O programa do álcool foi, sem dúvida, a grande contribuição brasileira para neutralizar a crise dos combustíveis desencadeada pelos dois choques dos preços do petróleo na década de 70. Num momento dramático, o país substituiu nada menos que 150 mil barris diários de petróleo com o uso do álcool carburante.

As metas do Brasil eram até mais ousadas. Infelizmente, os ganhos de produtividade esperados acabaram não se concretizando e o custo do programa manteve-se elevado, o que levou a uma inevitável desaceleração nos últimos anos. A produção não conseguiu acompanhar a curva de demanda e o país foi obrigado a importar álcool (pagando mais caro do que o petróleo).

Agora a questão ambiental ressurge como nova motivação para o programa.

Além de ser uma fonte de energia renovável, o álcool é bem menos poluente do que a gasolina e outros derivados de petróleo. Assim, seja do ponto de vista da conservação das reservas de energia, como da emissão do dióxido de carbono, o álcool tem enorme vantagem em relação à gasolina ou ao óleo diesel, por exemplo.

O álcool se mostrou também um excelente substituto do terrível chumbo tetraetila, antes adicionado à gasolina para aumento da octanagem.

Nos últimos tempos o Brasil reduziu o subsídio embutido nos preços do álcool. Com o consumidor pagando mais pelo produto, o Governo

livrou-se de um ônus pesado e foi possível remunerar melhor o produtor.

No entanto, a redução da diferença de preços em relação à gasolina diminuiu o interesse dos consumidores pelo carro a álcool, gerando um potencial excesso de oferta do combustível.

A volta ao sistema anterior está descartada. O Governo federal pretende reativar o programa através de outros tipos de incentivo: primeiro, mantendo o percentual de mistura de álcool anidro na gasolina (em proporção de 20% a 22%); segundo, constituindo a frota oficial preferencialmente por veículos movidos a álcool hidratado; terceiro, garantindo a redução de IPI somente para táxis a álcool (e gás natural, nas regiões onde o combustível está disponível); quarto, autorizando os consórcios a estendem seus prazos no caso de carros a álcool; quinto, incentivando as locadoras a só terem veículos a álcool.

Essas iniciativas, e mais o próprio crescimento da frota de automóveis a gasolina (que tem álcool adicionado em grande proporção) seriam suficientes para sustentar uma elevada demanda pelo produto, da ordem de 16 bilhões anuais, que seria o nível atual de produção.

Um crescimento maior da frota a álcool depende da capacidade de os produtores reduzirem custos para que o combustível volte a ser oferecido, sem subsídios diretos e indiretos, a preços mais atraentes para os consumidores. Os produtores estão devendo ao país há muito tempo esse ganho de produtividade.

Os produtores estão devendo ao país... esse ganho de produtividade

OUTRA OPINIÃO

Energia racional

LUIZ PINGUELLI ROSA

O anúncio pelo presidente da República da revitalização do álcool não agradou a área econômica do seu próprio Governo, segundo se noticiou. De fato, poucos dias antes, em um seminário na Câmara dos Deputados sobre o tema, do qual participaram o ministro Raimundo Brito e a secretária Aspásia Camargo, mas faltou o ministro Malan, declarei que não há futuro para o álcool na ortodoxia do livre mercado, que se traduz no setor de energia pela desregulamentação e pelas privatizações.

Conduzidas indiscriminadamente, por critérios que ignoram aspectos tecnológicos e ambientais, estão levando o país a abandonar fontes renováveis de energia num momento em que os países desenvolvidos se voltam para elas para enfrentar os problemas da poluição atmosférica, não só local, mas global, devido ao chamado efeito estufa. Ou seja, a emissão de certos gases, especialmente do dióxido de carbono produzido pela combustão dos derivados do petróleo, do carvão mineral e do gás natural, contribuem para o aquecimento da Terra, podendo vir a causar mudanças climáticas sérias.

Uma vantagem do álcool é não contribuir substancialmente para o efeito estufa, pois o dióxido de carbono emitido na sua queima é reabsorvido no crescimento da cana-de-açúcar. Também a hidreletricidade pouco contribui em comparação às usinas termelétricas que os investidores privados tendem a preferir para re-

torno mais rápido do capital. Portanto, o Brasil encontra-se na contramão da História, trocando energia renovável, limpa, por combustíveis fósseis na sua matriz energética.

Neste sentido, o Governo cumpre o seu papel ao retornar à política do álcool. Se esta é ou não a melhor forma pode-se discutir, mas a intervenção do Estado se faz necessária porque o custo do álcool é maior do que o da gasolina. Logo, no mercado ele perde. Antes, o preço da gasolina era alto para dar subsídio desejado ao diesel, ao GLP e ao óleo, permitindo o álcool ter um preço menor do que a gasolina para estimulá-lo, apesar de seu custo ser maior. Depois este esquema foi desfeito e a Petrobras ficou com a conta álcool sem cobertura.

A preferência pelo carro a álcool chegou a mais de 90% das vendas, causou uma sobra de gasolina refinada, que passou a ser exportada. Após a crise de abastecimento de 1989/90, as vendas começaram a cair, chegando hoje a quase 0%.

O país necessita de uma política racional de combustíveis fluidos e de transportes, incluindo o álcool como uma forma de energia renovável. Há possibilidade de o álcool substituir o diesel, ademais ele gera emprego no campo, nesta fase de crise social. Mas o apoio ao álcool não pode ser confundido com apoio a usineiros devedores do Banco do Brasil e deve ser condicionado a um compromisso com trabalhadores do setor face à extensão da mecanização na colheita da cana.

Não há futuro para o álcool na ortodoxia do livre mercado

LUIZ PINGUELLI ROSA é diretor da Coppe e professor titular da UFRJ.