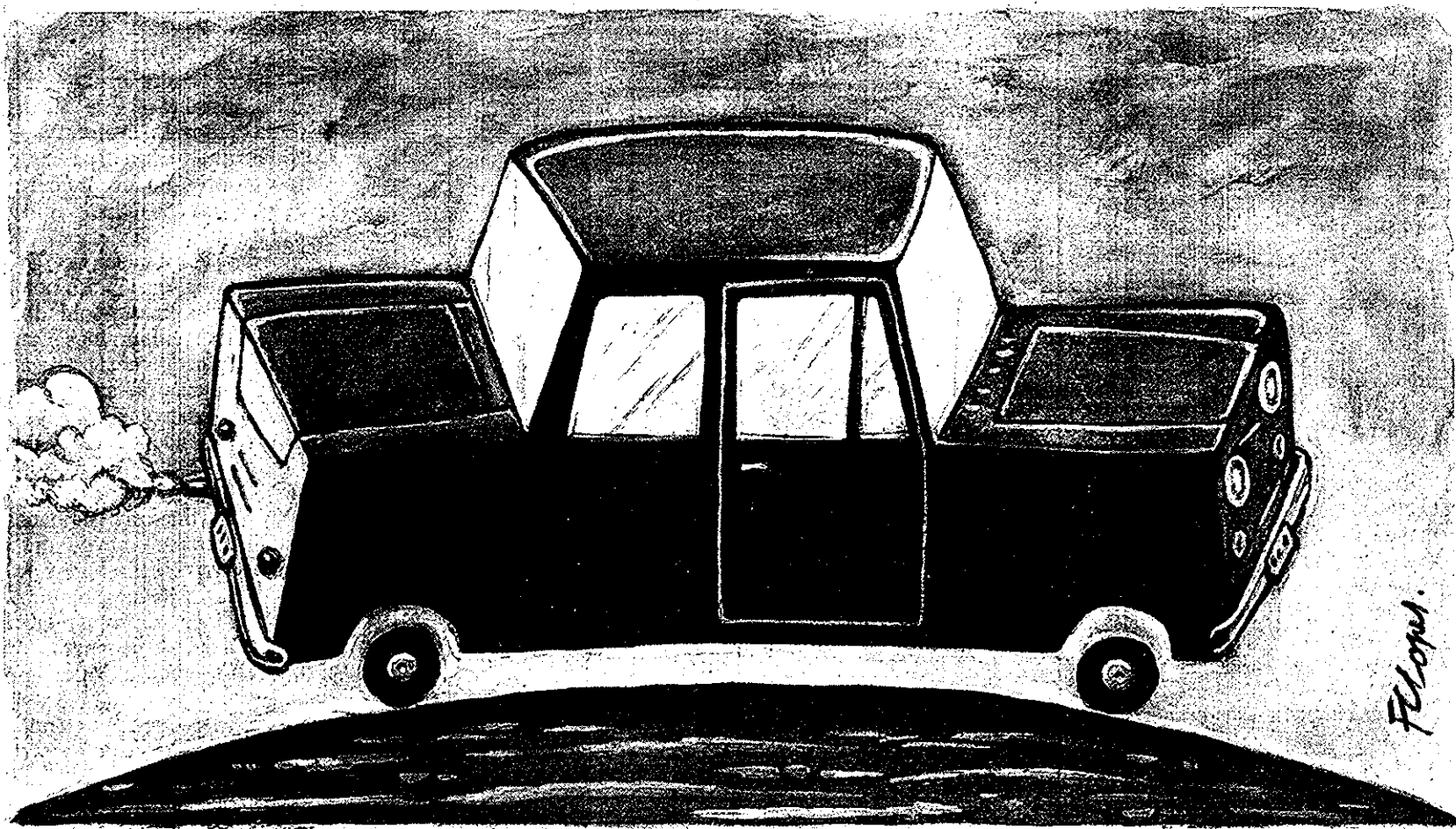


CB
3/8/97, 28
21

PONTO CRÍTICO

PROÁLCOOL

O Projeto de Energia Renovável, que pretende reativar o carro a álcool, beneficiará o país?



SIM

ÁLCOOL E GASOLINA Podem Conviver

Luiz Pinguelli Rosa

O Programa do álcool voltou ao foco dos debates atraindo a atenção da imprensa graças à declaração do presidente Fernando Henrique Cardoso, que prometeu medidas para revitalizá-lo. Curiosamente, as críticas parecem ter tido abrigo na própria área do governo, no âmbito dos ministérios da Fazenda e do Planejamento. É fácil entender isso. Com o custo do álcool superior ao da gasolina e com os atuais preços baixos do petróleo no mercado internacional, o álcool perde para a gasolina pela ortodoxia do mercado, exigindo a intervenção do Estado para sustentá-lo. O erro, entretanto, não é a intervenção do Estado, mas a ortodoxia do mercado livre — uma abstração teórica que nenhum país desenvolvido leva a sério.

Uma das razões para o presidente falar do assunto em Nova York foi o exemplo dado pelos Estados Unidos, lançando um carro a álcool que será em breve utilizado em grande escala, apesar de aquele país não ter as mesmas facilidades para a produção do álcool que o Brasil.

Entre outras, a vantagem do álcool é ser uma energia renovável, enquanto o petróleo é combustível fóssil, cujas reservas são finitas ainda que possam durar algumas décadas. A coordenação dos programas de pós-graduação de engenharia, em estudos publicados no exterior, tem exibido índices excepcionais quanto a esse aspecto. É discussão atual no mundo a chamada poluição atmosférica global, devido à emissão de certos gases que contribuem para o aquecimento da Terra, podendo che-

gar a provocar mudanças climáticas.

Painel intergovernamental de mudanças climáticas tem tratado deste assunto com especialistas de vários países, mostrando a possibilidade de graves ocorrências caso as mudanças se concretizem devido à acumulação desses gases na atmosfera. A vantagem do álcool é que, no crescimento da cana-de-açúcar, é reabsorvido o dióxido de carbono (CO2) emitido na queima do álcool ou do bagaço de cana, resultando num balanço de emissões de CO2 nulo.

O álcool norte-americano não tem tal vantagem, pois os produtos agrícolas que eles utilizam para produzir o álcool não dispõem de excesso de biomassa comparável ao bagaço da cana, queimado nas usinas de álcool, não só para calor de destilação, mas também para geração elétrica, que poderia ser muito ampliada com uma política adequada.

Nos Estados Unidos utiliza-se combustível fóssil derivado do petróleo para a produção do álcool. Ou seja, parte da vantagem de ser renovável é perdida, pois na produção há emissão de dióxido de carbono, que contribui para o efeito estufa, poluindo globalmente a atmosfera.

O Brasil poderia até exportar álcool. Mas, para isso, precisa manter o programa, que sofreu franco declínio após a crise de 89-90, quando houve desabastecimento do álcool (por omissão do governo com respeito ao programa). Houve queda acentuada nas vendas de carros a álcool, que tinham atingido, em meados da década de 80, mais de 90% dos carros novos. Em 1997, chegaram à irri-

sória cifra de cerca de 100 unidades. Praticamente 0%.

Em debates ocorridos no Instituto de Engenharia de São Paulo promovidos pela Associação dos Engenheiros Automotivos e depois no Congresso Nacional, na Comissão de Energia da Câmara dos Deputados, tive a oportunidade de mostrar que o álcool tem vantagens ambientais, e o preço do petróleo no futuro poderá aumentar, fruto de algum conflito internacional, ou da taxação da emissão de gás de dióxido de carbono. O tema está em discussão no âmbito da Convenção do Clima das Nações Unidas, assinada na Conferência do Rio de Janeiro em 1992. Outra medida possível é a exigência de certificados de autorização para emissão de dióxido de carbono, distribuídos a cada país e negociáveis entre eles ou entre empresas. Portanto o álcool poderá ser uma alternativa no futuro. Além disso, sua produção emprega muitas pessoas numa fase de crise social como a que o mundo enfrenta atualmente. É natural que o governo tome medidas para manter o programa.

Hoje o álcool serve de aditivo da gasolina até o nível de 22%. Além de aditivo, pode ser usado, como foi até agora, em veículos produzidos para uso de álcool hidratado puro.

Este é momento de definições corajosas do governo sobre o assunto. É momento também de cobrar compromissos dos produtores de álcool, por exemplo, na manutenção do alto nível de emprego ainda que não se possa impedir a mecanização da colheita da cana. É preciso pensar que

uma das vantagens da volta programa do álcool é o emprego de mão-de-obra, que deve ser mantido em nível elevado. A melhoria da produtividade que o Centro de Pesquisas da Coopercucar, em Piracicaba, demonstrou ser possível, permitindo o rebaixamento dos custos do produto, é um dos objetivos que se deve cobrar dos produtores. Certamente em troca do apoio que o governo deve dar para a manutenção do programa. Esses compromissos devem ser explícitos e discutidos com a sociedade.

O álcool tem papel complementar. Não se deve opô-lo ao petróleo. O Brasil ainda importa petróleo, e a abertura cega das reservas brasileiras para uma exploração acelerada pode não ser a melhor solução num momento em que o preço internacional do óleo cru é barato. Está havendo certa confusão na área energética, que perdeu prioridade para a área econômica e financeira do governo. Fala-se até em extinguir o Ministério de Minas e Energia.

Podemos estar indo na contramão da História. Não se trata de ser contra as mudanças institucionais, mas de pensar estrategicamente a prazo mais longo, coisa que os economistas do governo são incapazes de fazer, pois estão atolados no dia-a-dia da área financeira para manter a estabilidade da moeda. É momento de refletir. O presidente da República, ao declarar a necessidade de apoiar o álcool contra a ortodoxia do livre mercado, teve uma idéia correta.

■ Diretor da Coordenação dos Programas de Pós-Graduação de Engenharia da UFRI

NÃO

INVIÁVEL ECONOMICAMENTE

José Goldemberg

Após 10 anos de glória, o programa do álcool atravessa uma crise de indefinição que ameaça levá-lo à extinção. As vendas dos carros novos movidos a álcool puro caíram praticamente a zero e a frota de cerca de 4 milhões que circula no país acabará por desaparecer, dentro de alguns anos, à medida que for envelhecendo sem ser renovada. Alcool continuará a ser usado como aditivo na gasolina e talvez no diesel, de modo que os produtores de álcool — a partir da cana-de-açúcar — poderão sobreviver, mas a grande inovação do programa que é o uso do álcool puro desaparecerá. As causas da "morte anunciada" dessa parte do programa são bem conhecidas.

A primeira delas foi a incompreensão da área econômica do governo Collor, que baixou os impostos para carros movidos a gasolina até

mil cilindradas. O intuito era encorajar a economia de combustível, mas o importante para isso é a eficiência do motor, e não o tamanho dos seus cilindros.

A segunda foi a opção pelo "carro popular" do governo Itamar para baixar os preços, o que levou ao abandono do carro popular a álcool — desnecessário, uma vez que eles não são necessariamente mais caros.

A terceira foi a onda de carros importados que utilizam gasolina.

Finalmente, a quarta foi a insegurança quanto ao suprimento de álcool provocada pela falta de profissionalismo dos produtores e da reação irracional de alguns prefeitos quando o metanol foi adicionado ao combustível.

O pano de fundo desse declínio é evidentemente o preço do álcool que ainda hoje é o dobro do da gasolina.

Isso torna impossível seu uso sem mecanismos compensatórios ou, em outras palavras, sem subsídios, que não podem e não devem ser mantidos indefinidamente.

A justificativa para a continuidade do programa é, portanto, a de que os preços cairão em função de avanços tecnológicos que são possíveis, mas estão ocorrendo muito lentamente.

Até que o álcool se torne competitivo, existem quatro razões para manter o programa mesmo ao custo de subsídios, que deverão, contudo, ser decrescentes:

Geração de empregos — o programa criou mais de 700 mil empregos nas zonas rurais.

Benefícios ambientais em âmbito local — o programa levou à eliminação, a partir de 1991, dos aditivos de chumbo e à diminuição das emissões de enxofre e de monóxido de carbono

responsáveis pela poluição urbana.

Benefícios ambientais de alcance global — o programa levou à redução de 15% das emissões de CO2 (dióxido de carbono) que seria emitido pela queima de gasolina. O álcool é um combustível renovável.

Significativas economias em divisas — recursos seriam gastos nas importações adicionais de petróleo caso o programa não existisse.

Em conclusão, o que se pode dizer é que o Programa do Alcool é inviável do ponto de vista estritamente econômico, a longo prazo, caso seu custo não caia a nível competitivo com o da gasolina. Mas tem vantagens de caráter não econômico difíceis de quantificar, mas desejáveis para a sociedade em geral.

■ Professor do Instituto de Eletricidade e Energia da USP