

EDITORIAL

O combustível para Quioto

O Proálcool nos moldes do passado não voltará, mas isso não exclui a necessidade de uma política para a utilização de biomassa como combustível no País. É preciso firmar-se a consciência de que o Brasil obteve um notável êxito nos últimos anos na produção de um combustível limpo, como é o álcool, e tem território, condições de clima e de solo para produzi-lo comercialmente em larga escala. Além disso, o País aperfeiçoou as técnicas de cultivo da cana, desenvolveu a tecnologia de motores a álcool e mesmo bicomcombustíveis — que permitem a utilização alternativa de gasolina e de álcool — e domina a logística com uma rede de postos de distribuição que cobre todas as regiões.

A utilização do álcool carburante ganha agora a sanção internacional, com o acordo a ser firmado entre os governos do Brasil e a Alemanha, durante a Cúpula Mundial sobre o Desenvolvimento Sustentável (Rio+10), a realizar-se no fim deste mês em Johannesburgo, na África do Sul.

O acordo, que se insere no Proto-

coló de Quioto, no que diz respeito à redução de gases do efeito estufa, permitirá a produção de 100 mil carros a álcool, que deverão entrar em circulação até o fim de 2003 e que irão aumentar o consumo de álcool hidratado em 430 milhões de litros por ano.

Confirmando informação levantada por este jornal, o chanceler Celso Lafer disse que, pelo acordo, o governo alemão se comprometerá a comprar os créditos de carbono gerados pela frota de carros a álcool. Calcula-se que esses créditos corresponderão a pouco mais de 710 mil toneladas de CO2 por ano, volume que seria emitido por uma frota de 100 mil carros, se fossem movidos a gasolina ou diesel. O governo brasileiro, por sua vez, descontará o valor do crédito do imposto cobrado na produção de veículos. Com isso, a produção e a venda de carro a álcool ganham um poderoso estímulo e deixam de ficar ao sabor

de fatores circunstanciais. Relegado a segundo plano depois do sucesso dos anos 80, o carro a álcool marcha para uma recuperação, que, desta vez, pode garantir um lugar definitivo na indústria automotiva nacional e internacional. Em razão do pequeno diferencial entre o preço do álcool hidratado e da gasolina, o carro a álcool foi perdendo a preferência dos consumidores e, em julho do ano passado, respondia por apenas 1,03% do total de automóveis produzidos no Brasil. As novas montadoras não chegaram nem mesmo a incluir os carros a álcool em suas linhas de produção.

Já em julho deste ano, em razão das altas do preço do petróleo e, especialmente, os saltos do câmbio, a diferença ficou altamente favorável ao carro a álcool: enquanto o litro de gasolina, em média, custa R\$ 1,70, o litro de álcool hidratado está por volta de R\$ 0,80. Resultado: os carros a álcool já

respondem por 5,81% da produção brasileira de automóveis.

Agora, com preço menor e novo prestígio, a produção de carro a álcool vai aumentar substancialmente, o que se refletirá na demanda agregada, considerando o impacto econômico de uma indústria como a automotiva. O acordo com a Alemanha, ao promover o combustível limpo, terá também um efeito-demonstração internacional, que poderá ter muito valor para a exportação brasileira. Exportamos álcool anidro para mistura à gasolina em volumes ainda modestos, em face do potencial, uma vez que o álcool permite múltiplas combinações com os derivados de petróleo. Mas, além deste, existe outro mercado: o da venda de carros a álcool e de equipamentos usados na cadeia completa de produção, distribuição e consumo.

Há muitos países tropicais produtores de açúcar e de álcool. Esses países, contudo, não detêm a tecnologia para a produção de álcool carburante desenvolvida pela indústria instalada no Brasil nas últimas décadas e, muito

menos, redes de distribuição. O melhor caminho para induzi-los a produzir álcool carburante é a formação de “joint ventures” com empresas brasileiras detentoras da tecnologia, bem como distribuidoras locais que poderiam se interessar pela promoção do uso do álcool carburante em seu mercado. E, claro, a possibilidade de troca por bônus de carbono com os países industrializados, a exemplo do que vai ocorrer entre o Brasil e a Alemanha, pode funcionar como um poderoso incentivo.

Convém mencionar também que o acordo a ser assinado em Johannesburgo, durante a Rio+10, contribuirá para dar mais consistência do Protocolo de Quioto, do qual o Brasil e a Alemanha são signatários. As metas a atingir são bem definidas, mas não os meios para atingi-las. O acordo Brasil-Alemanha é um exemplo do que se pode fazer por meio da cooperação entre países com diferentes graus de desenvolvimento.

web page: www.investnews.net

O Brasil desenvolveu a tecnologia de um combustível limpo, como o álcool, integrando a agricultura à indústria automotiva

Documentação

SOCIOAMBIENTAL

Fonte: GM Opinião

Data: 23.05.108/12002 Pg. 13.31

Class: 576