

Fortaleza: Encontro Econômico Brasil-Alemanha

Biocombustíveis – Urgência e Inteligência

TEXTO: LUIZ CARLOS CORRÊA CARVALHO*

As escolas mundiais que se interessam pelas questões energéticas se dividem entre as que entendem que o “pico” do petróleo ocorrerá mais tarde e, outra, que defende o rápido pico. Ambas, no entanto, concordam quanto à importância da procura de alternativas aos combustíveis fósseis. Uma imagem que vem aos olhos, imediatamente, é a do domínio dos árabes em termos do jogo do petróleo e a lógica da instabilidade de sua política que, por sua vez, gera a instabilidade à oferta do petróleo ao mundo. Afinal, a dependência do mundo em relação a Opep cresce ano a ano.

As taxas de redução dos níveis de petróleo nos poços atuais e a necessidade de novas descobertas para substituí-los e, mais que isso, para atender às novas demandas, são altamente duvidosas de serem obtidas. Afinal, precisar-se-á descobrir 10 novas Arábias Sauditas até 2025.

O que leva a essa expectativa (segundo o Departamento de Energia – DOE, dos EUA, até 2005 iremos consumir o mesmo volume de petróleo consumido até hoje, desde o seu início) é a lógica do crescimento que tem, nos países desenvolvidos, um exemplo a ser seguido.

As projeções da IEA – International Energy Agency são que,



em 2020, a demanda de etanol deverá ser de 120 bilhões de litros (contra os atuais 43 bilhões de litros). Segundo a mesma fonte, 7% do combustível fóssil utilizado no transporte rodoviário poderá ser substituído pelo etanol da cana-de-açúcar.

Tanto nos países da América Latina quanto na Europa e Ásia, a evolução da oferta e uso do etanol deverá ser relativamente rápida. Na África, com enorme potencial, pode vir a ser um efetivo produto a contribuir para a redução dos níveis atuais de pobreza.

No caso brasileiro, além dos ganhos de eficiência e da expansão da produção da cana-

de-açúcar e do etanol, a grande novidade, em termos tecnológicos, foi o lançamento e o êxito dos chamados veículos flexíveis aos combustíveis álcool e gasolina (FFV). Lançados em maio de 2003, eles já representaram, no mês de julho de 2005, 60% das vendas totais de veículos.

Além de permitir ao consumidor a escolha do combustível, a tecnologia mostra que o consumidor brasileiro faz a opção correta. O nível de comercialização do etanol no mercado interno vem crescendo de forma muito positiva, possibilitando as projeções de que a fatia de mercado desses veículos no Brasil, deve atingir cerca de 75 – 80% do total a ser

comercializado. Isso ocorre não somente pelos preços competitivos do etanol nos postos de combustíveis (em relação à gasolina), mas também pela percepção dos seus impactos positivos ao meio ambiente.

As características do etanol o fazem um ótimo combustível veicular. Ele permite reduzir as emissões locais de gases poluentes como também utiliza as mesmas infra-estruturas existentes e tem ótima miscibilidade com a gasolina. Em porcentuais até 10%, não há necessidade de alterações nos motores dos veículos. Além disso, é renovável e não contribui para o efeito estufa. Também se caracteriza por dar aos veículos ótima performance, dirigibilidade e durabilidade.

As perspectivas para o Brasil são de uma demanda de etanol crescendo seis bilhões de litros até 2010 e, talvez, uma exportação de cinco bilhões de litros naquele ano. A expansão da oferta se fará, em área, em cerca de 1,4 milhão de hectares, considerados os ganhos seqüenciais de eficiência. Dessa expansão, que será de cerca de 22% sobre a área atual, 18,2%

serão para o mercado interno e apenas 3,8% para o mercado externo.

Uma questão fundamental para a evolução do etanol para o status de “commodity ambiental” é, sem dúvida alguma, a mudança no modo de pensar dos governos e dos produtores dos países ao redor do mundo. No curto prazo, duas são as lógicas a serem trabalhadas: a primeira, que o acesso ao mercado para os biocombustíveis tem gerado uma reação negativa nos países desenvolvidos, pois poderia inibir o desenvolvimento da produção local, face à sua menor competitividade – ao contrário, entende-se que a abertura permitirá acelerar a larga oferta de volumes de etanol, a preços competitivos que permitirão reduzir, na sinergia, os preços internos ao consumidor; aumentará o número de contratos futuros, hedge, etc.; a segunda lógica, mercado de petróleo e derivados, já carrega o temor do seu esgotamento e das mudanças climáticas geradas pela sua queima em motores; o fato de que as suas reservas estão concentradas no Oriente Médio e, mais que isso, onde as empresas multinacionais de petróleo não têm

acesso – essa questão mostra a necessidade de uma fase de transição, com parcerias entre fósseis e produtos renováveis.

Ambas as lógicas, definem, por um lado, a necessidade de estímulos para investimentos em agroindústrias de energias renováveis, com parcerias internacionais, tecnologia e diversificação; por outro lado, os blends renováveis e fósseis e investimentos dirigidos nas refinarias de petróleo, objetivando a obtenção de produtos mais nobres à sociedade, do que a gasolina e o óleo diesel.

A questão da urgência nas ações requer a análise dos impactos favoráveis destas ações para os países em desenvolvimento, localizados nas regiões sob a luz dos trópicos, onde o potencial de produção da agricultura é enorme. Afinal, dispõe-se de luz, temperaturas agradáveis, terras e mão-de-obra.

Os novos mercados para o etanol são motivados por várias razões: as sócio-econômicas, que nitidamente são mostradas pelos trópicos, sem a necessidade de justificá-las; e no mundo desenvolvido pela valorização do emprego no meio rural, com a produção suportada dos biofuels. As razões de ordem estratégica: petróleo e gás natural em esgotamento; aumento da perigosa dependência. As razões de ordem ambiental: a necessidade da redução do efeito estufa; as questões de saúde local (redução de gases poluentes).

Em síntese, nada mais efetivo do que uma idéia que encontra o seu momento. ■

* canaplan@terra.com.br

