

FUTURO DO PROÁLCOOL

11-04-98

[Programa depende de audácia em mudanças institucionais e competência em redirecionar progresso técnico]

[Renovação de 250 mil veículos da frota a álcool propiciaria mais 120 mil empregos no agribusiness]

A produção de veículos novos movidos a álcool praticamente acabou, sendo que a frota remanescente deverá sumir por volta de 2010. Os preços dos derivados do petróleo estão sendo liberados, fazendo com que incentivos ao álcool tendam a desaparecer. E o consumo está diminuindo mais do que os produtores esperavam, criando um excedente que poderá atingir 1,8 bilhão de litros no final da safra. É nesse contexto que se discute o futuro do Proálcool.

Os que defendem a conveniência de revitalizá-lo enfatizam principalmente a necessidade de combater o desemprego e reduzir o déficit do balanço de pagamentos. Dizem que se trata de mais de um milhão de empregos diretos (850 mil na agricultura), da substituição de 230 mil barris/dia de petróleo, de uma produção de açúcar que chegará a mais de 300 milhões de toneladas e de exportações no valor de US\$ 1,5 bilhões. Medidas que pudessem promover uma renovação de 250 mil veículos da frota a álcool propiciariam mais 120 mil empregos no *agribusiness*. A adoção da chamada “frota verde” para veículos oficiais e o incentivo para a substituição de táxis a gasolina aumentariam ainda mais esses benefícios, justamente quando o setor automobilístico está sofrendo uma retração de vendas.

Os que se opõem à ressurreição do programa dizem que se trata de uma idéia ultrapassada. Quando foi criado imaginava-se que os preços do petróleo permaneceriam em níveis tão elevados que justificariam subsídios tanto para os carros quanto para o próprio combustível. Todavia, com a descoberta de novas reservas, o preço do petróleo caiu tanto que a produção e o consumo de álcool tornaram-se irracionais. Além disso, o argumento de que o álcool poluía menos extinguiu-se com as novas tecnologias de controle. Segundo os especialistas, é difícil afirmar se hoje o que polui mais é a gasolina ou o álcool. Assim, a revitalização do programa não passaria de um novo estouro no bolso do contribuinte para resolver o problema dos usineiros, pressionados por dívidas e incapazes de se livrar de um excedente de produção que já chega a 1,5 bilhão de litros.

Praticamente nem entra nesse debate o fato do Proálcool ser um dos poucos exemplos de desenvolvimento científico e tecnológico que coloca o Brasil na busca progressiva de um mínimo de autonomia energética. Não se considera, por exemplo, que o país só

está podendo se dar o luxo de desprezar o álcool porque enormes gastos militares para a preservação de suas fontes de energia estão sendo bancados pelas grandes potências. Enquanto aqui se discute o fim dos carros a álcool, o Departamento de Energia dos EUA planeja para que o subsidiado etanol de milho cubra 20% das necessidades de combustível dos próximos 15 anos.

Também quase não faz parte desse debate o fato do Proálcool ser um dos poucos exemplos de desenvolvimento científico e tecnológico na substituição de energia fóssil por energia renovável. Tudo se passa como se fossem perenes as descobertas de novas reservas de petróleo que desmentiram as previsões catastrofistas do passado. No entanto, as estimativas são bem diferentes. Segundo os profissionais mais otimistas do setor, as reservas já conhecidas garantem o abastecimento por mais quarenta anos e novas reservas surgirão, sobretudo quando o preço do petróleo voltar a subir. Assim, até o ano 2020 a produção deveria aumentar 66%. Segundo os mais pessimistas, como os autores de um artigo publicado na edição de março da revista *Scientific American*, o declínio da produção começará por volta do ano 2010. E tanto uns quanto outros concordam que antes disso, por volta de 2005, a produção dos países de fora da Opep já terá começado a baixar. Em resumo, mesmo que a prospecção só chegue à última gota de petróleo daqui duzentos anos, sua escassez relativa certamente se manifestará na primeira metade do século XXI e novos choques semelhantes aos de 1973 e 1979 serão muito prováveis assim que a produção da Venezuela e do México declinarem significativamente.

O problema é que isso tudo vai demorar muito mais que os prazos convencionais do raciocínio econômico. Os prazos dos processos ecológicos são sempre bem maiores que os admitidos por esse tipo de cálculo. Até que a escassez se torne realmente grave, provavelmente estarão mortos todos os responsáveis pela degola de um esforço que contou com investimentos de US\$ 12 bilhões em 21 anos. E eles não parecem estar preocupados com o repente de Joan Robinson segundo o qual é imoral comprometer as gerações futuras.

Não se pode querer que os políticos se livrem da miopia do curto prazo, mas seria razoável esperar que esse desvio pudesse ser contrabalançado pelos conselhos de economistas e planejadores. Infelizmente, estes também têm horizontes temporais relativamente limitados, de no máximo alguns anos, enquanto as questões ambientais exigem que se pense em termos de décadas e mesmo de séculos. Como alerta Ignacy Sachs, a eficiência de qualquer estratégia de transição para o século XXI dependerá essencialmente do grau de audácia das mudanças institucionais e da competência para redirecionar o progresso técnico. Precisamente o que mais está fazendo falta entre defensores e opositores da renovação do Proálcool