PROÁLCOOL

O futuro do Proálcool

Em 1996 o programa do álcool atingirá sua maioridade, 21 anos, padecendo de males que, se não tratados, determinarão seu fim a curto prazo.

O Proálcool completou 20 anos sob a égide de uma tecnologia desenvolvida no Brasil, por brasileiros.

Com o surgimento desse combustível alternativo, de fonte renovável, ampliaram-se consideravelmente as oportunidades de emprego para os trabalhadores, além de proteger o país no momento da instabilidade do mercado de petróleo na década de 70.

O programa trouxe, à época e por mais duas décadas, vantagens tanto econômicas quanto tecnológicas e sociais, haja vista que, com um investimento total de cerca de US$11 bilhões, carreou para os cofres da nação o montante de US$27 bilhões em economia de divisas com a substituição das importações de petróleo.

Alie-se a isso o fato de que o setor alcooleiro emprega, de forma direta, cerca de 1 milhão de pessoas, sendo 400 mil apenas no estado de São Paulo, quase todos sob a proteção da legislação trabalhista. O investimento por emprego é de US$11 mil, enquanto no setor automobilístico atinge a mais ou menos US$90 mil e, no setor químico e petroquímico, US$200 mil. Note-se ainda que para produzir a mesma quantidade de energia, comparado ao setor petrolífero, o álcool gera cerca de 150 vezes mais empregos.

Sob o aspecto ecológico, os benefícios advindos do programa são otimizantes e incontestáveis. O que antes era considerado estorvo para as usinas — vinhoto e bagaço de cana — hoje são para elas importantes insumos.

O que sobra do nosso álcool nos canos de descarga dos veículos movidos por esse combustível alternativo é infinitamente menos poluente do que o exalado pelo consumo dos derivados do petróleo. Por tudo isso — e principalmente por isso — interessa a vários países desenvolvidos adotar o combustível da cana em seus veículos. Nos EUA a legislação determina que, em 1997, 15% de toda a frota de carros sejam movidos por fontes alternativas de energia que não o petróleo.

O futuro

Em 1996 o programa do álcool atingirá sua maioridade, 21 anos, padecendo de males que, se não tratados, determinarão seu fim a curto prazo.

Os problemas começaram a surgir no final da década de 80, quando os usuários de carros a álcool passaram a sofrer do pesadelo da escassez de combustível. O desabastecimento refletiu-se na produção de veículos movidos a álcool hidratado; as montadoras aumentaram a produção dos modelos a gasolina, de tal forma que, no início da década de 90, o perfil da frota brasileira de veículos estava completamente modificado, e os modelos a gasolina já representavam a maior fatia da oferta das fábricas a seus consumidores.

Dez anos de mercado a álcool
Vendas em mil unidades

1985	646		
1986	697	1991	151
1987	459	1992	196
1988	566	1993	264
1989	399	1994	142
1990	82	1995	30

Fonte: Jornal *O Dia*, pesquisa de Henrique Koifman.

O desenvolvimento dos males completou-se com a redução do diferencial de preço entre os dois combustíveis. Antes, se o carro a álcool consumia mais combustível — 27% em média — gastava-se menos no abastecimento, já que o litro do combustível cultivado custava cerca de 60% do preço da gasolina. Hoje essa relação é de 80 a 90% — R$0,46 contra R$0,57 no Rio de Janeiro. Tal fato foi determinante para a mudança do quadro de consumo, já que para o usuário pouco importa se o motor a álcool rende mais em potência e polui muito menos: fala mais alto o bolso do consumidor.

Resumindo, o Proálcool é um programa correto sob o aspecto ecológico, mas tropeçou no abastecimento e veio a ser atropelado pelo fenômeno preço.

O papel do governo

Com base nesse quadro e pressionado pelos empresários do setor e pela sociedade, o governo criou uma comissão interministerial destinada a avaliar o programa, a Comissão Interministerial do Álcool (Cinal), em reunião no dia 21 de novembro passado, tomando as seguintes decisões:

a) tendo em vista que não mais existem as razões que originaram o programa — alta do preço do petróleo no mercado internacional e risco do desabastecimento do produto —, as questões relevantes passam a ser o patri-

mônio tecnológico, biomassa (combustível renovável e limpo), nível de emprego e a qualidade do meio ambiente; em suma, mudou-se o paradigma que dá suporte à produção de álcool no país;

b) manter a adição de álcool anidro como aditivo na gasolina, analisando tecnicamente a possibilidade de variar a proporção da mistura sob dois aspectos: ótica ambiental e ótica tecnológica (qual a variação possível em função dos motores atuais), consultando-se, em ambos os casos, instituições de fora do âmbito governamental;

c) financiar o uso do álcool com mecanismos transparentes e sem subsídios implícitos;

d) assegurar o abastecimento da frota movida a álcool hidratado, além de buscar sua especificação (frota verde), sobretudo nas grandes concentrações urbanas e de acordo com as diferenças regionais;

e) aumentar a competitividade intra-setorial, com vistas a reduzir custos e adotar novas tecnologias, elevando os níveis de produtividade;

f) propor a desregulamentação do setor, buscando reduzir os custos de distribuição;

g) apoiar a recuperação da rede institucional de pesquisa e desenvolvimento do setor sucroalcooleiro;

h) iniciar negociações com o setor sucroalcooleiro, automotivo e governos estaduais, visando otimizar e garantir o abastecimento do mercado;

i) estimular o uso dos seguintes subprodutos, visando à redução global do custo no complexo sucroalcooleiro:

Bagaço:

- co-geração de energia;
- matéria-prima para a produção de papel e celulose, de aglomerados e chapas de madeira;
- hidrólise, sacarificação e fermentação;
- utilização como suplemento alimentar para o gado estabulado;
- fertilizante orgânico.

Vinhaça:

- adubo;
- produção de gás metano;
- preparação para ração animal.

Leveduras secas:

- ração para animal;
- fermento para a indústria panificadora, farmacêutica e de bebidas.

Os novos caminhos que devem ser percorridos pelo Proálcool, agora referendados pelo governo, já haviam sido equacionados por diversos analistas, dentre os quais o autor no artigo "Panorama estrutural do segmento sucroalcooleiro", publicado em *Agroanalysis*, *15*(3), mar. 1995.

As decisões tomadas pela Cinal são altamente positivas e devem receber o apoio integral dos empresários envolvidos, de forma a viabilizar o programa, evitando o sucateamento do parque industrial já instalado e garantindo o bem-estar das famílias dos trabalhadores empregados no setor.

JOAQUIM ANDRÉ VILLANOVA

SERVIÇO DE ATENDIMENTO AO ASSINANTE



A Editora da Fundação Getulio Vargas mantém um ***Serviço de Atendimento ao Assinante*** para resolver qualquer dúvida e prestar esclarecimentos sobre sua assinatura

Ligue de 8:00 às 12:00 horas e de 13:30 às 17:30 horas para
(021) 551-0698 e 536-9195/96/97/98
Fax: (021) 551-1596 ou 551-5755

Ou escreva para:
Editora da Fundação Getulio Vargas
Praia de Botafogo, 190 – 6º andar
22.253-900 – Rio de Janeiro, RJ