ÍNDIA ANUNCIA ETANOL COMO ESTRATÉGIA ENERGÉTICA E AMBIENTAL

PLINIO M. NASTARI*

Desde 2018, a Índia vem gradualmente adotando medidas que aproximam a sua estratégia de energia e meio ambiente àquela implementada pelo Brasil a partir de 1975. Esse movimento atingiu o seu ápice em 5 de junho último, o Dia Mundial do Meio Ambiente, com o anúncio do primeiro-ministro indiano, Narendra Modi, colocando o etanol no centro da sua política de energia e meio ambiente.

EM FEVEREIRO de 2018, uma missão do governo brasileiro visitou a Índia para oferecer uma colaboração na reformulação da política de combustíveis desse país. A oportunidade foi identificada porque a Índia é o segundo maior produtor de cana-de-açúcar do mundo (atrás apenas do Brasil), tem uma população que beira 1,4 bilhão de pessoas e apresenta uma economia que cresce a uma taxa superior a 6% ao ano. No país, os preços da cana, do açúcar e do etanol são fixados pelo governo em valores que têm como objetivo manter elevada a renda de mais de 50 milhões de agricultores que cultivam a cana. Essa política tem estimulado a geração de excedentes, que são exportados com subsídios e que, como consequência, distorcem o mercado livre mundial.



SHUTTERSTOCK

NÚMEROS DO ETANOL NO BRASIL

Segundo cálculos da DATAGRO, o etanol já substituiu no Brasil, desde 1975, 3,3 bilhões de barris de gasolina – um volume expressivo considerando que o País possui reservas provadas de petróleo e condensadas de 12,71 bilhões de barris, incluindo o pré-sal. O valor desse volume em gasolina – substituída a preços de mercado de cada ano, corrigidos para valores de dezembro de 2020 e incluindo o custo da dívida externa evitada – é de US$ 607,7 bilhões. Além de reduzir consideravelmente as emissões locais de monóxido de carbono, hidrocarbonetos reativos, aldeídos tóxicos e material particulado e substituir os aromáticos cancerígenos contidos na gasolina, o etanol já evitou emissões na atmosfera de 709 milhões de toneladas de CO_2 equivalente entre 1975 e 2020. Por meio da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), aprovada na forma da Lei nº 13.576/17, deverão ser substituídos outros 620 milhões de toneladas de CO_2 equivalente até 2030. Tudo isso realizado com produção certificada, livre de qualquer risco de ser associada a ações de desmatamento e utilizando critérios mais rígidos do que o próprio Código Florestal brasileiro, considerado o mais restritivo código de terras do mundo.

Ao mesmo tempo em que gera excedentes de açúcar, a Índia importa cerca de 85% das suas necessidades de petróleo e derivados, ou cerca de 3,57 milhões de barris por dia, com um dispêndio anual de mais de US$ 55 bilhões. Além disso, a poluição atmosférica gerada pela queima de combustíveis fósseis é um problema crônico em todo o país. Portanto, transformar o excedente de açúcar em etanol, reduzindo a importação de petróleo e gasolina e a poluição do ar, deveria amenizar simultaneamente esses problemas.

Em fevereiro de 2018, a recomendação das autoridades brasileiras foi para que o governo indiano suspendesse a proibição de conversão de mel rico e caldo direto de cana em etanol, que, na prática, limitava a capacidade da indústria local. E a autorização foi dada em julho daquele ano. Ao mesmo tempo, foi iniciado um esforço concentrado do governo e do setor privado brasileiros para transmitir experiência e conhecimento acumulados ao longo do tempo no Brasil com a produção, a distribuição e o uso de etanol em larga escala. Isso se deu por meio da participação em eventos locais como o MOVE, primeiro evento global de mobilidade realizado em Delhi, em setembro de 2018, e o World Future Fuel Summit, em fevereiro de 2020, bem como a organização de seminários técnicos, como o "Sustainable Mobility: Ethanol Talks – India", também em fevereiro de 2020, além de inúmeras palestras direcionadas a produtores de etanol, empresas de petróleo, indústria automobilística e autoridades do governo.

Poucos dias após a apresentação da experiência brasileira no MOVE, o governo indiano realinhou os preços do etanol a níveis mais vantajosos do que os do açúcar, com o objetivo de estimular a conversão. A reação começou a ser observada: na safra 2019/20, a mistura de etanol na gasolina foi de 4,8%; em 2020/21, atingiu 8,5%; e, em 2021/22, é esperado que supere 10%.

Em janeiro último, o ministro do Ministério de Petróleo e Gás Natural, Dharmendra Pradhan, anunciou a antecipação da meta de mistura de 20% de etanol na gasolina de 2030 para 2025. Já em março último, ele autorizou a distribuição de etanol puro nos postos de revenda, abrindo as portas para a introdução de veículos e motocicletas com tecnologia *flex*, e, em maio, anunciou uma nova antecipação da meta de mistura de 20%, de 2025 para 2023.

No seu discurso, o primeiro-ministro Narendra Modi anunciou o mapa do caminho (*roadmap*) para a mistura de etanol na gasolina no período de 2020-2025, um detalhado estudo produzido pela National Institution for Transforming India (NITI Aayog) – um superministério técnico que oferece suporte e inteligência a outros órgãos do governo – que reconhece a experiência bem-sucedida do Brasil no uso de etanol como combustível, sendo misturado na gasolina à proporção de 27% e usado puro pela frota *flex*, que representa mais de 80% da frota total. Com essa política, o governo indiano prevê: reduzir as emissões de monóxido de carbono em até 50% no caso de motocicletas e em até 30% nos veículos de passageiros; e reduzir as emissões de hidrocarbonetos em até 20% em todos os tipos de veículos.

Aos números superlativos da experiência brasileira, também adotada pelos EUA, somar-se-ão os da Índia em breve, indicando que o etanol é uma estratégia replicável, escalável, de custo acessível e que usa tecnologia e recursos disponíveis, incluindo infraestrutura já instalada de distribuição de combustíveis. ■

* Presidente da DATAGRO e do Instituto Brasileiro de Bioenergia e Bioeconomia (IBIO)