

crescem. A escalada dos preços internacionais do álcool explica essa situação.

O acordo de manter o preço em R\$1,05 o litro na usina, celebrado entre produtores e governo, não teve sustentação. A medida tomada pelo governo foi reduzir a participação de álcool anidro na mistura com a gasolina de 25% para 20%. Com isso, nos próximos 12 meses, sobrarão 1,2 bilhão de litros, para ser transformado em álcool hidratado e abastecer os carros.

De acordo com valores do Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do Estado de São Paulo (Sincopetro), como os preços da gasolina (R\$1,36) superaram os do álcool (R\$1,08), com mais gasolina na mistura, os preços da gasolina aumentam.

Para o preço do combustível não subir R\$0,07 por litro, o Governo tem como alternativa reduzir a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) para R\$0,244. Em função de causar queda de arrecadação de R\$ 448,90 milhões por ano, a medida enfrenta resistências no Ministério da Fazenda.

Como não há disponibilidade de álcool para importação, a introdução do combustível na lista de exceções da Tarifa Externa Comum (TEC) é uma questão de efeito preventivo. ■

Produção acelerada nos EUA

Cada país terá de buscar uma solução, e o mundo entrará numa era na qual as economias são empurradas a um grande número de fontes de energia; as biocombustíveis entre elas.

O litro do álcool de cana-de-açúcar custa US\$0,25 para o produtor, enquanto nos EUA, o litro de álcool de milho, a matéria-prima mais popular no país, vale US\$0,34. O consumo anual de gasolina pelos norte-americanos é de 500 bilhões de litros anuais de gasolina. A produção do produto no país cresce de forma galopante.



A era dos biocombustíveis

Após a eclosão da grande crise mundial do Petróleo, em 1973, os países começaram a economizar combustíveis fósseis e a procurar novas fontes alternativas de energia. O Brasil, por ser um país tropical de grande extensão territorial, criou dois programas para utilização de energia de biomassa:

- Proálcool (Programa Nacional do Álcool), que visava abastecer com etanol veículos movidos à gasolina.
- Pro-óleo (Plano de Produção de Óleos Vegetais para Fins Energéticos), que previa adicionar até 30% de óleo vegetal no óleo diesel, com a perspectiva de, em longo prazo, haver a substituição total do óleo diesel pelo óleo vegetal.

O Proálcool mostrou ao mundo a possibilidade de substituir os combustíveis fósseis nos veículos de motores de ignição (motores de explosão).

A descoberta do processo de produção do sucedâneo do diesel mineral, feita pelo pesquisador cearense Expedito José de Sá Parente, em 1980, comprova o pioneirismo do Brasil no aproveitamento de óleos vegetais para uso em motores a diesel.

O combustível derivado de óleos vegetais ou de gorduras animais, que pode substituir o diesel de petróleo,

foi patenteado pelos cientistas do Ceará com o nome de Prodiel, o mesmo biodiesel conhecido atualmente.

O biodiesel é um combustível renovável, pouco poluente, biodegradável, não corrosivo e isento de enxofre. O produto é obtido pela reação química de transesterificação de óleos vegetais com etanol ou metanol. O catalisador é o hidróxido de sódio ou o hidróxido de potássio. Como subproduto, resulta a glicerina.

No momento, o biodiesel é usado, em larga escala, em vários países do Planeta, dentre eles: Alemanha, França, Estados Unidos e Austrália.

EUA

A relação entre a soja e seus derivados, farelo e óleo deverá passar por mudanças nos próximos anos, devido à:

- Lei de incentivo aprovada pelo governo norte-americano, no final de 2005, que concede crédito de US\$1 para cada galão de biodiesel de produtos agrícolas misturado ao diesel;
- Alta volatilidade dos preços do petróleo.

A produção de biodiesel, apesar de equivaler a apenas 2,5% do óleo total de soja produzido nos

EUA, aumentou para mais de 70 milhões de galões em 2005, contra apenas 500.000 galões em 1999.

EUROPA

Os biocombustíveis oferecem grandes benefícios aos países em desenvolvimento, especialmente os prejudicados pela mudança na política comercial açucareira do Bloco.

A Comissão Europeia, braço executivo da UE, formulou em dezembro de 2005 um plano para impulsionar a produção de combustíveis alternativos, como biodiesel e etanol, por intermédio da assistência adicional e de investimentos, com o objetivo de reduzir a grande dependência europeia do

petróleo e do gás natural. Até o momento, fora a compensação de US\$48 milhões, estabelecida para 2005, os países da ACP não têm garantias de assistência financeira claras e seguras para diversificar suas indústrias, depois da reforma do regime açucareiro da UE.

Os países da ACP perderiam mais de US\$30 milhões anuais em exportações diretas devido ao corte gradual de 39% do preço mínimo de referência do açúcar branco, garantido pela UE entre 2007 e 2009. A mudança do regime foi uma exigência da Organização Mundial do Comércio, como resposta a uma demanda liderada por Brasil, Austrália e Tailândia, segundo a qual as exportações subsidiadas da UE

ultrapassam o limite fixado pelo sistema multilateral de intercâmbio.

Na denúncia, foram questionadas tanto as exportações de excedentes produzidos nos países europeus quanto o 1,6 milhão de

toneladas de açúcar bruto que a União Europeia importa de países da ACP e da Índia, em condições preferenciais, que depois refina e reexporta com subsídios. Estas ajudas distorcem os preços e impedem que possam competir no mercado europeu produtores de países em desenvolvimento fora da ACP, especialmente os da América Latina, grandes produtores de cana-de-açúcar.

A Comissão Europeia propôs destinar US\$228 milhões anuais aos países da ACP, entre 2007 e 2013, como contraposição ao impacto da reforma açucareira. Mas essas nações dizem que tal cifra apenas cobrirá suas perdas, e que seriam necessários pelo menos US\$600 milhões para realizar uma reconversão produtiva. De acordo com o regime anterior, o preço garantido pela UE aos países ACP por seu açúcar triplica a média do mercado mundial. ■

Suécia dá o exemplo

A Suécia, com 9 milhões de habitantes, define como meta acabar com a dependência do petróleo até 2020, mediante incentivos fiscais para os consumidores adotarem alternativas para a produção de energia renovável.

A preocupação com o petróleo deriva da alta dos preços do produto nos últimos anos e do risco de instabilidade política em alguns dos principais países produtores, como Irã, Iraque, Arábia Saudita, Venezuela e Nigéria.

Está descartado o emprego de usinas nucleares, responsáveis por um terço da energia consumida no país. A idéia é ampliar a geração de energia eólica e pela queima de biomassa.

Em 2003, 26% da energia consumida na Suécia veio de fontes renováveis, enquanto a média da UE é de apenas 6%. De 1970 para cá, a participação do petróleo na geração de energia caiu de 70% para 32%.

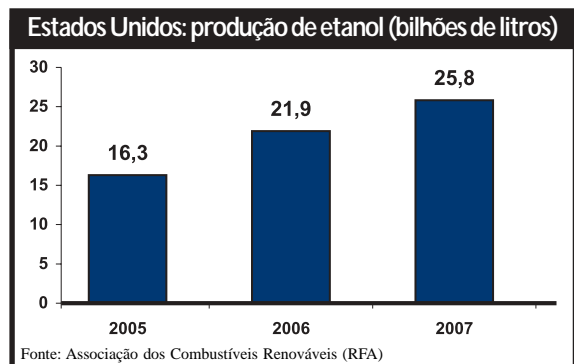
O país poderá acabar com a utilização de óleo para aquecimento doméstico, item importante num país com um inverno frio e que dura cinco meses por ano.

Atualmente, a maior parte do aquecimento já é feita em pequenas centrais distritais que queimam lixo ou biomassa e distribuem o vapor para as residências. Só 8% das casas na Suécia usam óleo combustível.

O desafio mais difícil é alterar o combustível no setor de transporte.

Hoje, só 1% dos 4 milhões de veículos em circulação no país utiliza combustíveis alternativos, principalmente o etanol. Mas as vendas de carros ecológicos duplicaram, em 2005.

Em dezembro último, o Parlamento aprovou uma lei que obriga todos os postos de gasolina a venderem ao menos um combustível alternativo. Hoje, a Suécia mistura 5% de etanol em sua gasolina, o que faz do país o maior consumidor de álcool combustível per capita na UE. Cerca da metade do etanol consumido pelos veículos na Suécia é importada do Brasil.



petróleo e do gás natural.

O plano de ação impõe três grandes objetivos:

- Promover os biocombustíveis na UE e nos países em desenvolvimento;
- Preparar o terreno para o uso de biocombustíveis em grande escala;
- Apoiar os países onde a produção de biocombustíveis possa estimular o crescimento econômico sustentável.

Elaborados com base na biomassa, elementos orgânicos como os dejetos de madeira, cultivos e animais, os biocombustíveis podem ser usados em veículos e são considerados como meio para reduzir as emissões de gases causadores do efeito estufa e responsáveis pelo aquecimento do Planeta.

As novas medidas permitirão aos países da África, do Caribe e do Pacífico (grupo ACP), produtores de açúcar, o desenvolvimento da pro-