

## Biocombustíveis

## Resistência europeia

Adriano José Timossil<sup>1</sup>

AS CRESCENTES críticas e os raros elogios por parte da mídia europeia, sociedade civil, determinados governos e demais *policy makers* e de *lobbies* agrícola-produtores levantam sérias dúvidas sobre os potenciais ganhos para o combustível verde do Brasil e demais países do Sul no protegido mercado europeu.

Os biocombustíveis, quando surgiram na mídia europeia, há poucos anos, foram considerados importantes para:

- Amenizar os resultados negativos das mudanças climáticas;
- Diminuir a forte dependência externa de energia;
- Promover o desenvolvimento rural;
- Fornecer renda alternativa aos agricultores europeus;
- Reduzir os altos gastos com a Política Agrícola Comum.

Por ser uma tecnologia genuína do Cone Sul, determinados setores produtivos europeus ficaram constrangidos. O *lobby* agrícola, por exemplo, de início não reconheceu a supremacia do Brasil na área. No Reino Unido, muitos informativos citavam os Estados Unidos, e até mesmo a Austrália, como modelos de produção da energia verde. Essa diferença foi superada à medida que os europeus estabeleceram sua capacidade produtiva. A partir de então, começa uma forte campanha de crítica ao produto brasileiro.

Para proteger seu mercado, o *lobby* produtor, as lideranças políticas, a sociedade civil e a mídia europeia levantaram uma grande polêmica sobre o uso dos biocombustíveis importados. A sustentabilidade do produto brasileiro e do Sudeste Asiático é questionada a todo momento. Essa

ação é similar ao que houve em outros casos antigos do comércio agrícola ainda “não resolvidos” entre a União Europeia (UE) e seus parceiros comerciais.

A campanha influencia e os biocombustíveis, em particular do Cone Sul, são vistos não “tão verdes”, ao contrário do que acontecia há alguns anos. A ação é liderada por setores protecionistas favoráveis apenas ao uso do produto interno e por *lobbies* anti-biocombustíveis.

Como verdadeira exceção, reconhecido historicamente por suas iniciativas verdes, a Suécia é uma grande defensora do Brasil. O país escandinavo possui um dos mais avançados programas de biocombustíveis no bloco europeu, baseado principalmente na importação de etanol brasileiro. Não obstante, enfrenta os ataques agressivos de entidades da sociedade civil, além de estar praticamente isolada no seio da UE.

A maioria dos países membros apresentam um discurso ambíguo sobre a implementação de programas para estimular o desenvolvimento do setor. Alguns são contrários à abertura de mercado para biocombustíveis importados, sob a alegação de colocar em risco o potencial embrionário do bloco e a preservação da biodiversidade.

Erroneamente, e por falta de interesse, o debate sobre a sustentabilidade deixa de lado os efeitos negativos do biocombustível europeu e dos EUA, pelo menos em três pontos:

Primeiro: por serem os verdadeiros causadores da pressão na oferta e no preço de alimentos por diversos fatores largamente comentados, como a especulação nas bol-

sas e a concorrência no uso de alimento como matéria-prima.

Segundo: avanço e ocupação de espaço com ameaça à preservação ambiental, sobretudo no uso de áreas de *set aside* (não destinadas à agricultura), tidas como refúgio para biodiversidade europeia, que serão abolidas ainda este mês para aumentar o plantio em quatro milhões de hectares.

Terceiro: produzidos à custa de subsídios elevados, os quais contribuem fortemente para a fome e pobreza mundiais. Por esses motivos, denominar biocombustíveis da UE (e EUA) de sustentáveis é um grande erro.

Existe uma enxurrada de artigos e publicações, muitas vezes equivocados ou, até mesmo, sem fundamento técnico. Infelizmente, pelas suas forças na mídia, confundem e influenciam os leitores a ter uma posição contrária ao produto brasileiro. Parlamentares e demais lideranças de governo enfrentam pressão de entidades da sociedade civil e de *lobbies* contrários à expansão dos biocombustíveis. Por isso, adotam medidas desestimulantes e reverterem o quadro anterior de desenvolvimento do setor. Em muitos casos, devido a fins eleitoreiros, tomam partido contrário.

Os políticos europeus disputarão um novo mandato em 2009 no Parlamento Europeu, que a cada ano aumenta seu poder político no processo legislativo do bloco. Muitos euro-deputados são bem céticos sobre a possibilidade de abertura do mercado europeu para biocombustíveis do Sudeste Asiático ou do Brasil. O crescimento das críticas na UE poderá

acarretar grandes prejuízos futuros à bioenergia brasileira em outros continentes. Isso trará entraves para a legitimação e o aproveitamento de oportunidades dos biocombustíveis do Brasil e de outros países em desenvolvimento.

Seja por meio do governo ou do setor produtivo, o País precisa agir sempre de maneira firme, para rebater as críticas levantadas no mercado europeu, que ganharam muito espaço na imprensa e na sociedade civil, principalmente a partir de 2007. O tema passou a ser a grande ferramenta política em 2008. Parlamentares e determinados governos da UE estão cada vez mais “sem vontade” de adotar decisões de peso em favor da adoção de leis mais ambiciosas no campo de biocombustíveis.

O Reino Unido é um grande exemplo. Os resultados de um estudo coordenado pela Associação de Combustíveis Renováveis do País (o *lobby* produtor britânico) sobre os riscos e benefícios dos biocombustíveis serão apresentados em junho. A partir de então, o governo do primeiro-ministro Gordon Brown deverá rever sua política no tema em questão. Tudo indica que o Brasil e outros países deverão ter problema no Reino Unido.

Interessante é que, até recentemente, o Reino Unido era forte companheiro da Suécia na luta pela abertura do mercado europeu para importação de biocombustíveis de países em desenvolvimento.

No cenário global, o debate sobre biocombustíveis atinge seu grau máximo e chega ao âmbito das Nações Unidas, por meio de suas agências e conferências. É um período intenso de declarações de governos, de diplomatas de países vítimas de uma crise alimentar e de lideranças de instituições mundiais. Muitos enxergam no biocombustível uma ameaça para a estabilidade mundial, pois coloca em risco a permanência de seus governos no poder.

Diante desse quadro, é responsabilidade do Brasil trabalhar, dia e noite, para provar à comunidade internacional os grandes benefícios da nova fase da agricultura mundial. O 1º Fórum Internacional sobre Biocombustíveis, a ser reali-

## UE: cronologia dos biocombustíveis

2003	• Estabelecimento de diretivas para o uso e a produção de biocombustíveis
2005	• Recomendação para mistura de 2% de biocombustíveis nos combustíveis fósseis.
2007	• Conferência Internacional de Biocombustíveis em Bruxelas: “UE importará apenas biocombustíveis sustentáveis”. • Publicações de entidades da sociedade civil e artigos na imprensa criticam os biocombustíveis por serem um risco à preservação da biodiversidade, em particular o etanol brasileiro.
2008	• Comissão Europeia apresenta proposta de revisão de Lei sobre Biocombustíveis, com a inclusão de um percentual de 10% de mistura ao combustível fóssil mandatórios para 2020. A proposta é vinculada à implementação de critérios de sustentabilidade. • Sem acordo entre os estados membros, o projeto de lei fica em aberto para novas discussões na mesa de negociações durante o próximo encontro do Conselho Europeu em junho. • Instituições internacionais (Banco Mundial, Fundo Monetário Internacional e OCDE) fazem declarações e alertam para os riscos dos biocombustíveis. Os discursos variam da destruição da biodiversidade a questões de segurança alimentar. • Presidente Lula lança força-tarefa para rebater as críticas aos biocombustíveis. No final do ano, o Brasil sediará a 1ª Reunião do Fórum Internacional sobre Biocombustíveis, com a participação da UE, EUA, China, Índia e África do Sul.
2010	• Recomendação para adição de 5.75% de biocombustíveis aos combustíveis fósseis, correspondentes a 24 bilhões de litros de carburantes verde.
2020	• Aplicação mandatória da mistura de 10% de biocombustíveis aos combustíveis fósseis. Se aprovada a lei, as importações representarão até 30% do consumo. • Consolidação dos biocombustíveis de segunda fase.

## Alemanha recua posição

O Ministério do Meio Ambiente pode desistir de elevar a mistura de biocombustíveis na gasolina alemã, por temer custos extras para até 2 milhões de proprietários de veículos antigos. O projeto E10 previa aumentar de 5% para 10%, a partir de 2009, a proporção de etanol na gasolina tradicional, para reduzir as emissões de dióxido de carbono. Existem críticas de organizações ecologistas quanto às condições da plantação de colza ou soja, indispensáveis à produção dos biocombustíveis. Conforme informa a Adac, o maior automóvel clube do país, apenas 375 mil automóveis – de uma frota total de 44 milhões – não estariam equipados com motores capazes de suportar a alteração na mistura. Mas a mistura, corrosiva, desgasta mais algumas peças dos motores, e é incompatível para os carros mais antigos. Os proprietários seriam obrigados a encher o tanque com combustível *premium*, com um custo extra anual entre 100 e 200 euros por pessoa, ou 150 milhões de euros ao todo.

zado em São Paulo em novembro próximo, constitui uma oportunidade para o Brasil. O fato de o evento ser restrito a quatro países membros e à UE poderá causar descontentamento de países não participantes. Estabelecer um diálogo dos países do Cone Sul com a comunidade internacional para traçar estraté-

gias de cooperação e reverter o ambiente passional e de crítica. ■

1 Consultor em Comércio e Política Agrícola e Desenvolvimento Internacional com diploma em Estudos Europeus pelo Collegio Europeu di Parma. O autor trabalha em Genebra em projetos de consultoria no tema Assuntos Globais do Sul. e-mail: timossia@yahoo.com