

# O ÁLCOOL COMO ENERGÉTICO

Jaime Rotstein (\*)

## Introdução

O século XX será caracterizado energeticamente pelo uso intensivo do petróleo. Trata-se de um combustível com elevado poder energético, com facilidade de manejo e transporte, e cujo refino oferece um elenco de derivados que atingem desde o seu uso em motores até a indústria petroquímica.

Em função de sua importância econômica, o petróleo tornou-se estrategicamente significativo, tendo causado mudanças políticas, guerras localizadas e decidido conflitos mundiais. As grandes companhias de petróleo gozaram, após a 1ª guerra mundial, de imenso poder. A partir do momento em que a frota inglesa trocou o carvão pelo petróleo, a luta pelo domínio das jazidas petrolíferas tornou-se uma questão de segurança nacional para as grandes potências.

A segunda metade do século XX, em termos de petróleo, foi palco de grandes transformações, com a mudança de fronteiras no Oriente Médio e no Golfo Pérsico, em função dos interesses e do poder dos países líderes da economia mundial. Particularmente os Estados Unidos foram assumindo uma posição de predominância, em função do seu crescimento econômico e

importância militar. Apesar do realinhamento de poder entre os países ocidentais, particularmente Inglaterra e Estados Unidos, ter ocorrido com conflitos, às vezes protagonizados por inter-postos países, o fato histórico é que o petróleo foi dominando os mercados, em parte diante do seu preço baixo, tomando em conta a sua pesquisa, exploração, transporte, armazenamento, refino e distribuição.

Foi diante da interferência política das companhias de petróleo, as sete irmãs, na vida política dos países produtores de petróleo, que se desenvolveu o sentimento de nacionalização da sua indústria. O exemplo mais flagrante foi a deposição do Xá Reza Pahlavi, em 1979, com a nacionalização do petróleo do Irã, um dos maiores produtores mundiais na época e cujas reservas se projetam para o período de escassez que se avizinha.

Não foi por outra razão que o *Center for Strategic & International Studies* da *Georgetown University* publicou, na década de 80, em seu estudo *Ethanol: National Security Implications*, o quadro que se segue, com os cenários de redução de fornecimento de petróleo.

## CENÁRIOS DE REDUÇÃO DE FORNECIMENTO DE PETRÓLEO

Tipo de Corte de Suprimento	Causa	Âmbito da Redução	Exemplos	Efeito Econômico*	Velocidade do Estabelecimento	Duração da Redução**	Objetivo
1. Embargo	Políticas do país consumidor	Redução ou cessação	Embargos árabes de petróleo em 1946, 1957, 1967 e 1973-1974.	Específico ou geral	Repentina ou gradual	Curto prazo	Externo (Político)
2. Redução de Produção	Mudanças de política econômica nos países produtores	Redução	Líbia (1975), Kuwait (1975-1980)	Geral	Repentina ou gradual	Médio a longo prazo	Interno (econômico)
3. Redução de Produção	Instabilidade interna nos países produtores	Redução ou cessação	Irã (1978-1980) Guerra Civil Nigeriana (1967-1980)	Geral	Repentina ou gradual	Médio a longo prazo	Interno (político/militar)
4. Redução de Produção	Ataques terroristas contra alvos de produção de petróleo	Redução ou cessação	Arábia Saudita (1979) Oleoduto Iraniano (1980)	Geral	Repentina ou gradual	Curto prazo	Interno (político/militar)
5. Redução de Produção	Guerras regionais, envolvendo o país produtor	Redução ou cessação	Guerra Irã-Iraque (1980-1983)	Geral	Repentina ou gradual	Médio a longo prazo	Interno (militar)
6. Redução de Produção	Guerras globais, envolvendo países consumidores	Redução ou cessação	II Guerra Mundial	Geral	Repentina ou gradual	Curto a longo prazo	Externo (militar)

\* O termo específico indica que apenas um país ou pequeno grupo de países seria afetado por uma quebra no fornecimento de petróleo. O termo geral indica que a economia mundial sofreria em graus diferentes.

\*\* Presume-se que a redução de qualquer embargo do fornecimento de petróleo teria que ser curta, devido às interdependências econômicas dos países produtores de petróleo com o hemisfério ocidental industrial. Se o embargo se dirigir contra um grupo de países de menor importância para a economia mundial, sua duração poderá ser maior, como o embargo permanente do fornecimento de petróleo da OPEP à África do Sul.

Fonte: *Ethanol: National Security Implications – Center for Strategic & International Studies – Georgetown University – Washinton, D.C.*

Ao quadro apresentado podem ser acrescentados numerosos eventos posteriores à sua publicação, particularmente a invasão do Kuwait pelo Iraque, a reação do mundo ocidental liderado pelos Estados Unidos, além dos numerosos inci-

dentos que ainda persistem com o Iraque, com o Irã e na Arábia Saudita. Recentemente foi publicado o livro *The Rise, Corruption and Coming Fall of The House of Saud*, que aponta a queda da monarquia saudita, com o domínio dos funda-

mentalistas islâmicos se instalando no maior país produtor de petróleo do mundo.

Os preços do petróleo sempre foram controlados pelos países ricos, utilizando-se das grandes companhias de petróleo que recebiam todo o apoio para impor os seus interesses e os dos seus patrocinadores. Foi essa compreensão que levou os brasileiros à memorável campanha pelo monopólio estatal do petróleo, na qual o autor esteve engajado e que, para a época, tinha a sua razão de ser.

Ocorre que, ao longo do tempo, as grandes potências, e portanto as companhias de petróleo, resolveram mudar de estratégia. Ao invés de explorarem diretamente as jazidas de petróleo, estimularam a formação de empresas nacionais, em geral acumpliciadas com elas, para dedicarem-se principalmente às atividades de transporte, refino e distribuição. Isso não significou abdicar do controle político dos países detentores das jazidas, ou mesmo só o controle econômico, mas permitiu que isso ocorresse, sempre que possível, de forma sofisticada.

Foi em função do que se poderia chamar de um certo grau de autonomia dos países produtores de petróleo, que surgiu a OPEP - Organização dos Países Exportadores de Petróleo. E foi utilizando-se da existência da OPEP que os países produtores levaram ao primeiro

choque do petróleo, que passou de 3 para 11 dólares o barril, causando uma modificação radical no balanço de pagamentos do Brasil. Entre 1973 e 1974, as importações do País aumentaram de 6,2 bilhões de dólares para 12,6 bilhões de dólares. O déficit do comércio exterior mais a conta de serviços tornaram-se preocupantes, com combustíveis e lubrificantes alcançando de 30% das importações FOB, em 1974, a mais de 50% em 1983, após o segundo choque do petróleo em 1979.

Nessas circunstâncias nasceu, em 1975, o Programa Nacional do Alcool. O Brasil caminhava para ser vitimado por um trinômio perverso:

O preço do petróleo, que subiu para 11 dólares o barril, no primeiro choque do petróleo, e foi alcançando novos patamares, chegando a 30 dólares o barril.

A reciclagem dos petrodólares, quando as nações ficas trataram de melhorar os preços dos produtos manufaturados e, ao mesmo tempo, diminuir os preços das matérias-primas compradas aos LDC'S. Estes passaram a pagar mais caro pelos produtos manufaturados que importavam, vendendo a matéria-prima a preços envilecidos.

A dívida externa, afogando os países do Terceiro Mundo em compromissos aparentemente inevitáveis para poderem comprar petróleo, obrigando a empréstimos exter-

nos com juros que atingiam 17% ao ano.

O trinômio assinalado tinha como agravante que o sacrifício para importar petróleo obrigava a reduzir a importação de outros produtos, que incluíam máquinas, equipamentos e insumos industriais - levou, de fato, à década perdida de 80.

A implementação do programa, que se tornou conhecido como Proálcool, assumiu algumas premissas que, se não estavam totalmente explícitas - estavam implícitas na sua formulação:

1 - O álcool poderia ser uma alternativa energética ao petróleo, até porque já tinha sido utilizado como tal não só no Brasil, como na Alemanha e no Japão durante a 2ª guerra mundial.

2 - O objetivo principal era reduzir o consumo de óleo diesel, que era e é o derivado de petróleo que, até hoje, ou é importado por 50% a mais do que o preço do barril de petróleo ou obriga a utilizar cerca de três barris de petróleo, nacional ou importado, para produzir um barril de diesel. É preciso esclarecer que a agricultura, os veículos de transportes de carga e de massa são movidos, no Brasil, pelo referido derivado de petróleo.

3 - Para implantar o PROÁLCOOL pretendia-se separar o açúcar (que é comoditie) do álcool (que é energético). Para tanto, havia a

previsão de iniciar o programa com destilarias de álcool anexas às usinas de açúcar e, paulatinamente, instalar destiladas autônomas de álcool, infelizmente, sendo a cana-de-açúcar a matéria-prima tanto do açúcar como do álcool, acabou o álcool não recebendo carteira de identidade como energético e transformando-se em regulador das crises nos preços de exportação do açúcar. Hoje em dia, as destilarias autônomas de álcool estão implantando usinas anexas de açúcar. É um cruzamento infeliz de Barbara Tuchman e Franz Kafka.

Passados 22 anos o PROÁLCOOL, que passou a incrementar a octanagem da gasolina, numa mistura de 22% em volume de álcool anidro, além de mover veículos dotados de motor ciclo Otto, sob a forma hidratada, está em processo de desmoralização e liquidação no Brasil. Enquanto os Estados Unidos avançam no uso da gasolina aditivada e no uso do álcool diretamente em motores ciclo Otto; enquanto a Suécia já tem ônibus circulando dotados de motor diesel, movidos a álcool hidratocarburante; o Brasil assiste passivamente à erradicação de sua grande e única vitória na busca de alternativas para o petróleo.

Hoje em dia já não se produzem carros movidos à álcool na prática. A substituição do diesel pelo álcool tornou-se uma miragem. A gasolina

aditivada já compete com a gasolina premium que não contém álcool anidro.

O álcool, que gera empregos, avança fronteiras agrícolas, reduz dramaticamente a poluição e pode aumentar a segurança nacional do País, está sendo abandonado. A Petrobrás promete garantir a felicidade dos brasileiros, assegurando a sobrevivência social e econômica, através do uso intensivo dos derivados de petróleo. Promete que o Brasil será auto-suficiente por muitos anos em futuro próximo, enquanto importa derivados, e pode vir a importar até mesmo a gasolina, a continuar o crescimento inexplicável, sob o ponto de vista dos interesses reais da sociedade, da produção e utilização dos automóveis.

## **A Questão do Petróleo**

O petróleo como combustível duro, de alto poder energético, facilmente manipulável, revolucionou o século 20. Sua importância ainda tornou-se maior com a sua aplicação na indústria petroquímica. Acontece que não há forma de prolongar a disponibilidade do petróleo além das suas reservas recuperáveis, ainda que com a aplicação de técnicas sofisticadas, porque se trata de um recurso finito e não-renovável. De outra parte, por ser de origem fóssil, é altamente poluente, criando em sua produção, em seu transporte e em seu emprego,

diferentes problemas ambientais.

Quando se analisa a disponibilidade de petróleo, é preciso deixar claro que o consumo se tomará maior do que a produção nos anos 20 ou 30 do próximo século. O horizonte citado não toma em conta o gigantesco aumento do consumo de petróleo, devido à sede de combustível dos países que não se alinham entre os países ricos. É fácil entender porque: os Estados Unidos consomem 33 barris de petróleo/per capita/ano; a Europa consome 22; a Coreia do Sul, 16; o Brasil, 4; e a Índia e a China, menos de 1 barril/per capita/ano. Admitindo que os países que consomem menos derivados de petróleo venham a aproximar-se, ao longo de 10 a 20 anos, do consumo da Coreia do Sul, haveria substancial mudança no cenário atual, que tem servido para projeções de consumo no futuro, podendo crescer para algo como 180 milhões de barris de petróleo por dia, o que representada triplicar o consumo atual.

Ao aumento do consumo atual de 60 milhões de barris de petróleo por dia somar-se-ia a vulnerabilidade estratégica de suas jazidas, para reduzir o horizonte da disponibilidade do recurso petróleo. Na verdade, já na primeira década do século 21 a dependência dos países, que não venham a ser auto-suficientes na produção de petróleo, será em mais de 60% das jazidas localizadas no

Golfo Pérsico.

É por isso que os Estados Unidos mantêm vastos dispositivos estratégicos no Mediterrâneo e no Oriente Médio, particularmente no Golfo Pérsico, independente da contribuição de outros países ricos, para garantir o suprimento barato e o transporte do petróleo. No caso, o Brasil sustenta a ilusão do petróleo barato, porque os ônus que recaem sobre ele não são sustentados pelo País. Para os Estados Unidos, seu custo não é de USS 20 o barril, devendo estar por mais de USS 60, por causa do “guarda-chuva” estratégico que protege as jazidas do Golfo Pérsico.

De outra parte, existem fiscos para o suprimento de petróleo os mais variados: aumento de custo, por desinteresse americano em policiar o Golfo Pérsico; crises políticas na região ou no nível internacional que facilitem o aumento de preço do petróleo; crises militares regionais ou internacionais, como seria, por exemplo, um provável confronto entre o Irã nuclearizado e o mundo Ocidental, na medida em que os técnicos russos têm pernas e o plutônio parece tê-las também.

Para o Brasil, o quadro é caótico, na medida em que o País se orgulha de ser o nono produtor mundial de automóveis e de ter tornado o automóvel o carro-chefe da economia, devendo duplicar a sua frota até o ano 2003 e tornar-se o 5º país

produtor de automóveis até o ano 2000. Em termos ambientais, em termos sociais e até mesmo em termos de utilização do petróleo, é uma insensatez. O escapismo é a marca registrada dos investimentos em facilidades para os veículos de transporte individual, em detrimento do transporte de massa, do saneamento e da habitação popular.

Rodízio, comemorações pela vinda de novas montadoras com estímulos fiscais, grandes obras viárias para restringir os congestionamentos e a poluição são manifestações cristalinas de descolamento entre o interesse público e as políticas oficiais. Para entender o “beco sem saída” em que o País está se metendo, basta examinar o cenário altamente otimista (set/96) que se segue, sobre as possibilidades de consumo de petróleo no ano 2006. Estas são as premissas: um crescimento populacional de 2% ao ano, a população cresceria 22% ao longo do período; o consumo per capita/ano passaria de cerca de quatro barris, em 1996, para dez barris de petróleo, ou seja, menos da metade da média europeia nos dias de hoje; o preço do petróleo importado manter-se-ia em torno de USS 20 – incluindo o custo do transporte – ou seja, inferior ao seu custo atual; e a produção de petróleo no Brasil atingiria, na época, 2 milhões de barris/dia, com um horizonte garantido de dez anos.

Desta forma, o consumo de petróleo em 2006 será de aproximadamente 3.750 barris/dia. Considerando o barril a US\$ 20, teríamos um custo de US\$ 75 milhões/dia (utilizando como base o número atual de habitantes). Se levarmos em consideração um crescimento populacional de 22% em dez anos, em 2006, o custo estará em US\$ 91,5 milhões por dia e US\$ 33,4 bilhões por ano.

Num cenário otimista, o Brasil estará, em 2006, produzindo 50% das suas necessidades, cerca de 2 milhões de barris/dia, ou seja, gastará com importação de petróleo US\$ 16,7 bilhões/ano. Se tomarmos 15% das exportações como o máximo do gasto para importações de petróleo, necessitaríamos de uma exportação de cerca de US\$ 110 bilhões/ano.

É fácil constatar que tanto o preço do petróleo importado como a produção interna, com o horizonte previsto, são duas variáveis que podem levar a um cenário significativamente mais oneroso. A hipótese de o Brasil produzir mais petróleo do que o previsto no cenário, ou de que o petróleo tivesse preços, incluído o transporte, inferiores a US\$ 20, transcende a imaginação dos mais otimistas.

Examinando o cenário apresentado, é fácil avaliar a fragilidade da posição assumida por setores importantes da economia brasileira de tentar erradicar o álcool combustível

da matriz energética principalmente substituindo, junto com o gás natural, o consumo de parte do diesel.

## **Política Petrolífera e o Plano Real**

O Brasil está diante de um dilema. Tendo conseguido vencer os primeiros *rounds* na luta contra uma inflação indecente, tem de preservar as vitórias, sem permitir que um cavalo de Tróia venha a destruir todas as conquistas já conseguidas. O presidente da Petrobrás recomenda que o País consuma mais petróleo para desenvolver-se. De minha parte tenho recomendado e recomendo que o consumo de energia deve aumentar rapidamente, mas não apoiado apenas no pé do petróleo.

O risco de apoiar a expansão da economia no aumento do consumo de petróleo está em não conseguir manter a estabilidade, não desenvolver o país corretamente e, assim, nem ao menos expandir o consumo do petróleo. É isso que os responsáveis pela estabilidade do Plano Real têm de entender e analisar, fixando diretrizes. A questão não se resolve somente com o aumento da exportação, na medida que o mesmo sirva apenas para pagar petróleo em maior volume e com preços mais elevados. Sob a ótica exclusiva da economia, a abertura é um instrumento indispensável. A sua administração

é que transcende aos meros mecanismos de baixar o custo Brasil, que tem de ser conseguido, ou de dificultar as importações em critérios seletivos claros de como, onde e por quê. Até aqui um dos maiores riscos foi o da adesão cega à globalização, aceitando que o automóvel seja o carro-chefe da economia, com estímulos de toda a ordem, independentemente dos problemas energéticos (além de outros) que estão sendo gerados, a par das prioridades invertidas nos investimentos nos grandes centros urbanos.

Enquanto no Brasil existem segmentos da sociedade que se regozijam pela expansão da indústria automobilística nada é feito para conter o consumo de diesel e para implantar uma política consistente de habitação e transporte de massa. Estimular o desvio da poupança privada para a compra e o uso de automóveis é um erro que tem de ser revisto, independentemente dos *lobbies* que glorificam esta política anti-social.

São ilustrativas as declarações do presidente da Petrobrás, engenheiro Joel Rennó, de que o Brasil, em setembro de 1996, teria produzido 842 mil barris de petróleo por dia e importado 800 mil. Provavelmente a entrevista com o presidente da Petrobrás não desceu a detalhes conjunturais. A produção nacional, média do mês de setembro, foi de 815 mil barris de petróleo/dia. Por

sua vez, a importação de petróleo foi de apenas 650 mil barris/dia, em média. As importações de derivados, forçadas inclusive pela recomposição de estoques, o aumento do consumo de diesel para o transporte da safra agrícola e o enchimento de dutos para iniciar a operação, levaram a um valor recorde, conforme se segue:

- a. 736 mil toneladas métricas de diesel, correspondendo a uma média diária de cerca de 200 mil barris/dia, a um custo por barril de mais de US\$ 35;
- b. Foram importadas, ainda em toneladas métricas: 230 mil de GLP; 147 mil de nafta petroquímica; 42 mil de metanol; 63 mil de querosene de aviação; cinco mil de lubrificantes; 27 mil de gás-óleo; e 211 mil de óleo combustível. Pode-se, portanto, concluir que o País importou mais de 300 mil barris/dia equivalentes de petróleo.

A questão ainda se torna mais complicada se for tomado em conta que a capacidade de refino do País já foi atingida com o 1,5 milhão de barris de petróleo que deve estar sendo refinado.

Associam-se, assim, os vultosos investimentos necessários à ampliação do parque petrolífero brasileiro, à influência que os preços do petróleo importado sofrem de fatores previsíveis, tais como a sazonalidade do consumo devido a razões climá-



ticas, variação dos estoques dos países ricos, horizonte de equilíbrio entre produção e consumo, etc. De outra parte, sofrem, também, a influência de fatores ainda previsíveis, mas difíceis de avaliar, tais como as crises políticas e militares no Golfo Pérsico, grande reservatório do petróleo conhecido para os próximos 30 a 50 anos, que só mantém preços razoáveis de petróleo enquanto o guarda-chuva militar americano impõe esta condição aos países produtores. Os conflitos localizados ou internacionalizados já se tornaram rotina e as suas dimensões são imprevisíveis.

No ano de 1996, o preço do petróleo no mercado internacional subiu cerca de 50%. O preço do barril passou de USS 16 para USS 24 o barril. Quanto à influência no Brasil, cujo consumo de diesel vem aumentando aceleradamente, o custo do petróleo e o aumento do consumo colocam em risco o Plano Real. É fácil entender: um barril de diesel é fruto do refino de cerca de três barris de petróleo. Como o consumo atual obriga a importar 800 mil barris de petróleo por dia, além de 200 mil barris de derivados, no mínimo, cujos preços também sofreram aumento, a persistir a situação, a influência só do aumento de preços no balanço de pagamentos será de USS 80 x um milhão de barris de petróleo mais derivados x 365 dias. Ou seja, de cerca de USS 3 bilhões por ano, podendo sofrer incremento,

seja devido ao aumento de preço, seja devido ao aumento de consumo de petróleo.

Será que o Brasil não tem alternativa válida para a armadilha que pode fechar-se em torno do Plano Real? É claro que tem. E até tem se descuidado dela. Sendo o diesel o inimigo público n.º 1, cabe estabelecer a forma de reduzir o seu consumo. E isso pode e deve ser obtido com as seguintes medidas:

1. Acelerar a substituição do uso do diesel, sempre que possível, por gás natural, em motores ciclo Otto;
2. Da mesma forma, levar à prática o protocolo entre o MIC e as montadoras, assinado em 1978, estabelecendo as premissas para o uso de álcool. Isso implica substituir parte do consumo do diesel por álcool em motores ciclo Otto, ampliando e não reduzindo a produção de álcool;
3. Na agricultura, que consome 20% do diesel no país, não só estimular o uso do álcool em vez do diesel, como também substituir motores ciclo diesel por motores ciclo Otto;
4. Em frotas fechadas, ônibus, caminhões de limpeza urbana, etc., utilizar motores ciclo Otto, movendo-os a gasolina, vendida, no caso, a preços energeticamente semelhantes aos dos veículos movidos a diesel.

As providências alinhadas e/ou outras mais adequadas fazem-se

urgentes. O aumento da produção nacional de petróleo talvez não cubra mais do que o crescimento do mercado a curto prazo. Se a produção nacional passar de 840 mil para um milhão de barris de petróleo por dia, isso significa um acréscimo, na disponibilidade de diesel, de cerca de 60 mil barris por dia.

Diante do quadro exposto, é urgente e fundamental encarar a questão de riscos de uma política petrolífera inadequada sobre o bem-sucedido Plano Real, evitando que se feche a armadilha de que a sua preservação dependerá de frear o desenvolvimento social e econômico.

### **Novas Bases para o Programa do Álcool**

A posição brasileira diante do petróleo sempre esteve contaminada pela condição preliminar da preservação da Petrobrás como empresa estatal e de suas áreas de influência. Resulta que a política energética com relação aos derivados de petróleo, gás natural e o álcool, sempre estiveram condicionadas à posição da Petrobrás, que representa, direta e indiretamente, mais do que 15% do PIB brasileiro, e de seus eventuais aliados.

O petróleo de que o Brasil dispõe, como reservas recuperáveis, tem a sua parte mais significativa dependendo de desenvolvimentos tecnológicos, cuja disponibilidade está

prevista a partir do ano 2000. E é por isto que não consta nas estatísticas internacionais como tal. Causa preocupação o triunfalismo de que o País pode alcançar a auto-suficiência a curto prazo pelas seguintes razões: a concentração de consumo, fruto da década perdida de 80 e da recessão que se projetou para os anos 90, faz com que o consumo de petróleo esteja na casa dos 1,5 milhão de barris/dia. Caso as projeções econômicas equilibradas tivessem sido atingidas, o consumo de petróleo já teria ultra-passado a marca dos 2,0 milhões de barris/dia; o consumo de petróleo é comandado pelo consumo de óleo diesel, pois são necessários cerca de três barris de petróleo para refinar um barril de óleo diesel, restando, obrigatoriamente, como gasolina, volume correspondente a metade do óleo diesel produzido. Observe-se o conflito entre a produção obrigatória de gasolina e o uso do álcool na movimentação de veículos leves. Só o aumento do número de automóveis em circulação poderá dar algum oxigênio ao álcool; independente dos problemas ambientais causados pelo uso de derivados de petróleo, desde a sua produção até o seu consumo, o Brasil está jogando uma cartada perigosa, pois se houver vazamentos de petróleo em profundidades de lâmina d'água que só podem ser atingidos por robôs, existe enorme probabilidade de complexas reações

internacionais, do tipo ou mesmo piores do que aquelas que hoje pesam sobre os recursos hidroelétricos da Amazônia, independente de se tratarem os mesmos de uma forma de energia limpa; o resultado das distorções do Programa Nacional do Álcool torna-se visível, quando se observa a queda vertiginosa da produção de carros movidos a álcool; a fuga da produção de álcool para a produção de açúcar, já está sendo inaugurada a primeira usina anexa de açúcar na Destilada Autônoma de Alcídia, em São Paulo, e o nível de poluição nas grandes cidades, levando a se programar o **Rodízio de Automóveis** (artigo publicado no jornal “O Globo” de 28/09/1995).

## ■ Visão Estratégica

- a. o petróleo é um combustível cuja relação reservas recuperáveis/ consumo deve sofrer drástica redução a partir da segunda década do ano 2000, com graves reflexos em seu preço internacional. Independente disso, a concentração de 60% de sua produção no Golfo Pérsico, ainda na primeira década do ano 2000, leva a recomendar cautela, tomando em conta os conflitos econômicos e militares que já ocorreram na região, independente daqueles que estão em gestação;
- b. o mercado internacional está se tornando ávido por combustíveis que reduzam a poluição

atmosférica causada pelo uso dos derivados de petróleo. O jornal The Times, de 20 de setembro de 1995, informa que o governo da Suécia resolveu implantar o uso de ônibus movido a álcool, produzido usando excedentes de vinho espanhol. Outrossim, em recente visita ao Brasil do Governador do Estado de Nebraska, dos Estados Unidos, presidente de um Comitê de 17 governadores de estados americanos, pregava S.Excia. a urgência da cooperação entre o Brasil e o seu país na produção e utilização de álcool carburante;

- c. a necessidade de preservar e ampliar a produção e o uso do álcool pelo Brasil, inclusive para a exportação e para a substituição do uso de óleo diesel em parte da frota de ônibus e caminhões. É preciso enfatizar que cerca de 20% do consumo do referido combustível se dá na agricultura brasileira, um combustível oriundo de petróleo importado, intensivo em capital, deslocando o álcool, que é intensivo em mão-de-obra;
- d. os problemas e conflitos sociais com que o País se debate, exigem soluções que otimizem a geração de empregos no campo e, definitivamente, não é a indústria automobilística que vai consegui-lo. No entanto, ela espera ter vantagens e proteções, como também espera o restante da indústria nacional, o

que, quando se trata do álcool, num período de petróleo barato, é chamado de subsídio.

## ■ Soluções Recomendadas

- I. Restabelecer a confiança na vontade política do Governo em ajustar o Programa do Álcool às necessidades e conveniências do Brasil;
- II. Retirar da Petrobrás a possibilidade de intervir no Programa do Álcool, exceto como fornecedor remunerado de estocagens, transportes, misturas e distribuição, quando for o caso;
- III. Estabelecer metas quantificadas, expostas com clareza à sociedade, para a produção e utilização do álcool no Brasil, tanto em substituição parcial da gasolina como do óleo diesel, sem esquecer o papel do gás natural no particular;
- IV. Priorizar o estímulo ao consumo do álcool na agricultura brasileira, eliminando todos os ônus sobre a produção do combustível com esta finalidade, oferecendo financiamentos estimulantes, inclusive a originada pela economia no transporte do diesel para o interior do País;
- V. Restabelecer as negociações com o Governo e as empresas americanas e com outros países membros da OCDE e do Mercosul, para programas em, Joint Venture, ou conforme outras alternativas, capazes de efetivamente contribuir no combate à crescente poluição ambiental;
- VI. Analisar a proposta da criação do mercado comum continental com base inicialmente na cooperação energética. Cabe lembrar que o Mercado Comum Europeu começou com a Comunidade do Carvão e do Aço;
- VII. Estabelecer, em nível de Governo, uma Agência Federal, diretamente ligada à Presidência da República, para dar seguimento a uma nova política de uso do álcool como energético;
- VIII. Elevar o preço da gasolina de forma a permitir compensar a isenção do ICMS sobre o álcool, bem como destinar parte substancial dos recursos assim obtidos para um Fundo de Transporte de Massa.

## Conclusão

O panorama dos combustíveis líquidos e do uso do gás natural para transporte representa a dimensão da falta do planejamento estratégico no setor. É preocupante que o mesmo também ocorra em outros setores vitais da economia brasileira, com

graves reflexos sociais que estão evidentes. É preciso não só diagnosticar problemas, propor soluções, como discuti-las e implementá-las. Parece que é chegada a hora de reavaliar o comportamento das elites dos países pobres, já que não se pode mudar o das elites dos países ricos. Basta de importar modelos, glorificando ídolos de pés de barro, que não devem ser adorados por inconsistentes, já que representam verdadeiros cavalos de Tróia. Toda vez que se registra um progresso nos países ricos, ele é de imediato transplantado para os países pobres, independentemente do grau de sua indispensabilidade.

*No momento em que se tiver entendido a importância da supremacia da prioridade sobre a viabilidade econômica nos países pobres, um grande passo terá sido dado.* Isso não implica desprezar a viabilidade econômica onde o critério se aplique, e muito menos desprezar, seja qual for a oportunidade, a importância da viabilidade técnica na busca das soluções mais adequadas, que compatibilizem investimentos, nível de emprego otimizado e segurança das soluções adotadas. Nessa hora, ter-se-á entendido a importância que tem o uso da tecnologia adequada às condições de cada país, associado à capacidade de livrar-se de condicionamentos, servidões e limitações cultivadas ao longo dos séculos, para permitir que se

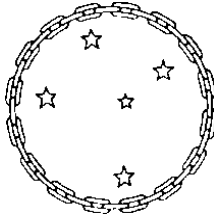
encontre o caminho das prioridades bem selecionadas, com o emprego correto da baixa capacidade de investir.

Quanto à estrutura institucional, é este o estrangulamento definitivo de um planejamento adequado nos países pobres. *Sem um gerenciamento adequado, qualquer Plano vale, quando muito, o papel em que foi feito.*

A grande dificuldade para gerir um país é a inexistência de quadros competentes, capazes de assumir responsabilidades, com a noção de não estarem extravasando de muito as próprias limitações. A regra geral é a entrega de posições-chaves em função de indicações políticas. O fenômeno é tanto mais grave quanto menor a capacidade de reagir das sociedades, seja devido ao amoldamento dos meios de comunicação, seja em decorrência da própria formação cultural do povo, insuficientemente preparado para entender a violência de que está sendo vítima.

É em virtude da má gerência que as nações enfrentam cases em todos os campos. Isso ocorre tanto nas nações pobres quanto nas nações ricas, e tanto no setor político quanto no setor militar. Tudo indica que o objetivo máximo de um país é a montagem de um Estado com elevada capacidade gerencial, com um mínimo de vulnerabilidade à corrupção e ao nepotismo. É claro, também, que tais objetivos são tanto

mais difíceis de alcançar quanto menor a massa crítica de educação disseminada pela população, a par de herança cultural, com maior ou menor grau de desinibição, para



## **Memórias**

