

## Ainda vai melhorar

CELSO MINGming@estado.com.br

Entrecortado por períodos de crise de oferta, como o de 1988-89, o Programa do Álcool (Proálcool) completou 30 anos de sucesso. Mas as perspectivas são ainda melhores do que eram quando tudo começou.

Os cálculos da ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff, mostram que, em 30 anos, foram economizados 740 milhões de barris equivalentes de petróleo ou 1 ano e 4 meses de produção nacional de petróleo.

A preços do ano passado, a contribuição do álcool foi equivalente ao consumo de combustíveis ao longo de 5 anos pela frota de veículos leves (ciclo-otto).

Traduzido em dinheiro vivo, nesse período, o álcool economizou US\$ 44 bilhões em queima de derivados de petróleo.

A partir do momento em que as cotações do petróleo saltaram para a altura dos US\$ 55 a US\$ 60 por barril, o preço do álcool ficou mais baixo do que o da gasolina necessária para movimentar um veículo ao longo de uma mesma distância.

O carro flex-fuel (bicombustível, que roda indiferentemente com álcool ou gasolina, a qualquer mistura) corresponde hoje a quase 60% das vendas de veículos leves no Brasil.

O presidente do Centro Brasileiro de Infra-estrutura (CBIE), Adriano Pires, calcula que chegarão a 80% das vendas em janeiro de 2006 e a 93% em janeiro de 2008. Foi um mercado e tanto que se abriu, com a vantagem adicional, para o consumidor, de que o usineiro não pode mais brincar com o abastecimento, como aconteceu em 1989: se houver problema de oferta (ou de preço) o consumidor passará a usar gasolina, coisa que não podia fazer quando seu carro só rodava a álcool.

O consumo de álcool nas duas modalidades (anidro e hidratado) era de 10 bilhões de litros em 2003 e deve chegar a 14 bilhões de litros neste ano.

Pires estima que o consumo de álcool hidratado (que vai nos motores a álcool) crescerá 16,5% ao ano entre 2004 e 2010.

Esse crescimento deixará sobras de gasolina, cujo consumo cairá 0,1% ao ano, também no período 2004 a 2010.

### O CARRO FLEX FUEL FOI UM MERCADO E TANTO QUE SE ABRIU PARA O ÁLCOOL

A frota flex-fuel é hoje de 1 milhão de veículos e deve chegar a 5 milhões em 2010, quando o consumo nacional de álcool deverá ser de 20 bilhões de litros. Nos próximos 5 anos, o setor investirá US\$ 3,2 bilhões apenas na construção ou na ampliação de usinas.

A demanda por álcool não vai crescer apenas no Brasil. A necessidade de substituir derivados de petróleo, em extinção e cada dia mais caro, e a necessidade de maior utilização de combustíveis não-poluentes estão provocando um salto no consumo mundial. De acordo com a Consultoria inglesa F.O.

Licht, a demanda mundial deve ser de aproximadamente 38 bilhões de litros neste ano, mas deve saltar em 2010 para algo em torno dos 61 bilhões de litros (60% em cinco anos).

Consciente do enorme potencial das exportações, a Petrobrás tratou de investir em terminais portuários. Hoje controla o terminal de Ilha D'água, (município do Rio de Janeiro) com capacidade atual de 1,1 bilhão de litros por ano, que deverá ser ampliado para 3,5 bilhões de litros. Um segundo terminal está projetado no Porto de São Sebastião, que deverá ter, em 2010, capacidade de exportação de 1,5 bilhão de litros por ano. Este foi o jeito encontrado pela Petrobrás para manter certo controle sobre o setor.

A única dúvida que paira sobre o futuro do álcool é a reação tecnológica da indústria automobilística hoje empenhada em obter um motor eficiente que dispense derivados de petróleo. O sistema com pesquisas mais avançadas é o da célula a combustível, cujo princípio é a queima de hidrogênio. O problema consiste em saber de onde retirar o hidrogênio. Os resultados práticos ainda são precários. Não há quem consiga prever com segurança quando o novo sistema poderá ser comercializado em massa.

Quando for adotado, o álcool poderá ser o produto do qual se obterá hidrogênio com mais eficiência.