Etanol

O controle de preço da gasolina pode ser fatal

Arthur Solowiejczyk*
Ricardo Ponteli Fernandes Costa**

TRÊS NOTÍCIAS veiculadas na mídia chamaram a atenção nos últimos meses:

• desde 2009, a redução no consumo de etanol hidratado é de 40% e a redução da produção já passa de 25%, segundo dados da Conab;

• segundo pesquisadores da UFRJ, a importação de gasolina pode chegar a 20% no Brasil, em cinco anos;

• no final de outubro de 2012, a Petrobras comunicou ao mercado o cancelamento do aporte de recursos que seria feito em 2013 na construção do alcoolduto de 1,3 mil quilômetros, ligando GO, MG, RJ e SP, por apresentar "resultados adversos no exercício social atual".

Essas são apenas algumas consequências da política executada pela Petrobras, definida como um "alinhamento de preços ao mercado internacional no longo prazo", defendida com unhas e dentes pelo governo federal. Na prática, os preços da gasolina estão mantidos fixos há mais de sete anos, prejudicando a competitividade do etanol, uma vez que este biocombustível deixa de se mostrar vantajoso quando seu preço ultrapassa 70% do valor da gasolina, pela menor eficiência energética do primeiro comparativamente ao último. Em setembro de 2012, apenas os estados de São Paulo, Mato Grosso e Goiás apresentavam vantagem para o etanol. Nos estados das regiões Norte e Nordeste, dificilmente a relação é inferior a 80%.

Como o maior *driver* no momento de escolha permanece sendo o preço praticado, os incentivos para abastecer os veículos leves no Brasil com etanol estão cada vez menores. Dessa forma, o que se pode concluir é que o preço "artificialmente baixo" da gasolina reduziu substancialmente a quantidade de etanol demandada, principalmente após 2009, ano no qual a produção de cana foi severamente afetada por secas e, consequentemente, por baixa produtividade.

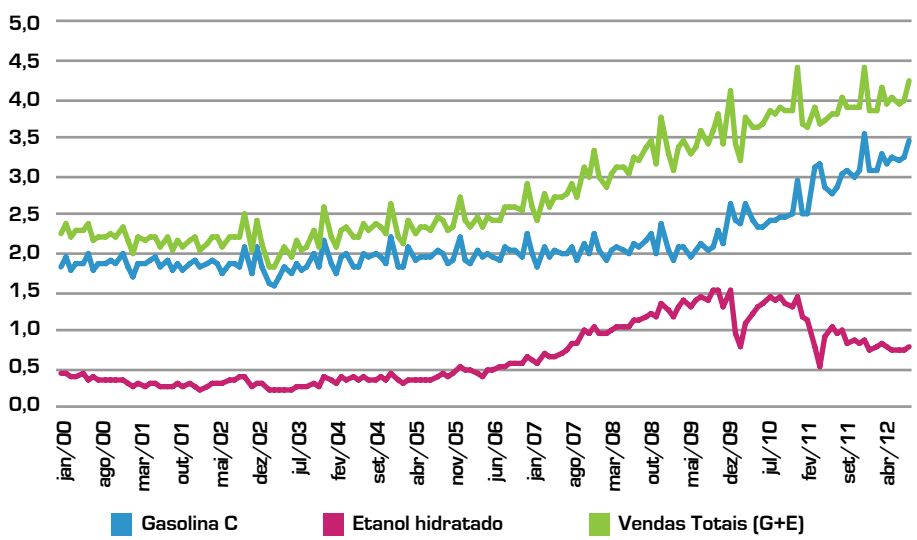
Demanda por combustíveis automotores no Brasil

Com a queda na demanda, reduziu-se a produção de etanol hidratado, enquanto a produção de anidro "vai muito bem, obrigado". O consumo recorde de gasolina cria uma demanda adicional para o etanol anidro, graças à obrigatoriedade de mistura, atualmente em 20%, com proposta de alteração para 25% em 2013. Quanto ao outro subproduto da cana, o açúcar, as recentes quedas de preço não assustaram demasiadamente o produtor, sendo que o valor recebido na venda do açúcar ainda colabora significativamente para o resultado na safra.

A partir dos pontos levantados, é possível mencionar algumas alternativas, visando solucionar esse problema:

• Equalizar os preços internos da gasolina com os do mercado internacional: este aspecto é fundamental para que o etanol hidratado volte a ser competitivo. Considerando que a regra dos 70% é relevante para o consumidor, fato corroborado por estudos acadêmicos, os preços do etanol hidratado acompanharão o movimento dos preços da gasolina. Por outro lado, haverá momentos em que os preços da gasolina estarão mais baixos do que os que vigoram atualmente, e a indústria sucroalcooleira terá de conviver com isso. A autorização concedida pela presidente

Brasil: Consumo de gasolina e etanol (milhões de m³)



Fonte: ANP

Setor sucroalcooleiro: arbitragem tanto na demanda, quanto na oferta

A cana-de-açúcar possui muitos subprodutos, sendo os principais o açúcar e o etanol (anidro e hidratado). O usineiro, no momento de moer a cana, irá decidir por produzir um ou outro, dependendo dos preços relativos dos subprodutos. Por isso, existe uma arbitragem pelo lado da oferta, ou seja, a oferta de um subproduto da cana é função do preço dos outros (como é o caso do açúcar e do etanol). Dessa forma, o produtor irá escolher uma combinação que lhe proporcione o maior retorno, dado o seu investimento inicial. Seguindo essa analogia, a plantação de cana e seus subprodutos formam o portfólio de investimentos do produtor; por isso, ele deseja realizar a melhor alocação possível de recursos.

Por outro lado, há também a arbitragem pelo lado da demanda. Através da introdução da tecnologia *flex fuel*, o consumidor pode escolher qualquer combinação entre etanol e gasolina. Como qualquer agente racional em uma economia, ele o fará extraindo o maior benefício com o menor custo. Como o etanol possui menor poder calorífico e, por isso, é menos eficiente do que a gasolina (um litro de gasolina roda mais quilômetros do que um litro de etanol), apenas é vantajoso abastecer com etanol quando o preço em relação à gasolina for inferior a 70%, em média. Se o preço relativo entre ambos for exatamente de 70%, o indivíduo estaria no seu ponto de indiferença no consumo dos combustíveis. Logo, a "regra dos 70%" pauta a decisão dos consumidores e acaba impactando na demanda por etanol e, posteriormente, na oferta deste bem.

Dilma Rousseff para o reajuste de até 15% nos preços da gasolina, no início de 2013, é positiva, auxiliando na mitigação dos efeitos adversos elencados acima.

• Desoneração da produção de etanol: em junho de 2012, a alíquota da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) foi zerada para a gasolina, o que, por sua vez, possibilitou à Petrobras reajustar os preços da gasolina e diesel, mas sem impactar no valor pago pelos consumidores. O tratamento tributário para o etanol não é tão amistoso. Em alguns estados, a alíquota do ICMS passa de 20%, enquanto, em São Paulo, ela foi reduzida em 2004, passando de 25% para 12%. Considerando todos os benefícios ambientais da utilização deste combustível renovável, a carga de impostos deveria ser menor do que a cobrada no caso da gasolina.

• Redução nos custos de produção de etanol: a maior reclamação dos agentes envolvidos com a indústria canavieira é a elevação nos custos de produção, principalmente aqueles relacionados ao transporte dos bens finais (açúcar e etanol). Iniciativas como a criação de alcooldutos para escoamento da produção poderiam ser encorajadas. Outros pontos que impactam no custo unitário de produção, como é o caso da mão de obra, tendem a ter sua parcela reduzida à medida que a colheita torna-se cada vez mais mecanizada.

Ademais, para elevar a produção e retomar a competitividade, além dos pontos elencados acima, é necessário descrever os principais desafios para o setor:

• Inicialmente, destacamos que o Governo deve definir qual será o seu posicionamento. Se, antes, o Estado fomentou iniciativas para utilização de combustíveis limpos, como foi o caso do Proálcool, iniciado em 1975, hoje, a política reverteu-se completamente. Os consumidores passaram a utilizar mais gasolina, caminhando na contramão dos países desenvolvidos, que passaram a estabelecer cotas gradativas para a utilização de combustíveis renováveis.

• Em segundo lugar, consideramos que o incentivo governamental no preço da gasolina é uma política paliativa, visando somente o curto prazo quanto ao controle inflacionário. Felizmente, há outras formas de reduzir o avanço dos preços, através de políticas abrangentes e extremamente necessárias para a modernização brasileira e elevação da competitividade: redução da carga tributária; diminuição dos gastos públicos; investimentos em infraestrutura; e redução do risco institucional.

• Destacamos, também, a mistura demandada pelo Governo de etanol na gasolina vendida. Hoje, é obrigatório que a gasolina distribuída contenha 20% de etanol anidro, sendo que tal política visava, nos anos 90, garantir uma demanda por etanol, em um momento de grande incerteza para o setor, com reduções significativas na cotação do barril de petróleo. Entretanto, atualmente, tal política eleva artificialmente a produção de anidro, causando distorções no mercado como um todo.

• Por fim, a Petrobras está sendo utilizada como instrumento de política monetária, e não como geradora de caixa para o Governo. Como uma companhia de capital misto, a Petrobras está nas mãos do governo federal, que é o principal acionista. As políticas realizadas nos últimos anos, principalmente aquela relacionada ao não repasse de preços conforme oscilações do mercado internacional do petróleo, vêm deteriorando o caixa da companhia. No segundo trimestre de 2012, a Petrobras registrou prejuízo líquido de pouco mais de R$ 1 bi, fato que não ocorria desde a maxidesvalorização cambial em 1999.

Concluindo, o cenário de autossuficiência em petróleo e utilização de combustíveis renováveis, tão enaltecido em períodos anteriores, parece sobreposto pelo controle inflacionário. O etanol brasileiro, que, em 2010, substituiu 44,6% da gasolina e que cria milhares de empregos e contribui ativamente para o PIB nacional, aguarda ansiosamente que o Governo perceba que a política supracitada, executada pela Petrobras, causa mais distorções do que benefícios à sociedade. ■

*Economista da EESP/FGV
**Economista da EESP/FGV

ORGANOMINERAL
É O FUTURO DA FERTILIZAÇÃO?

MUITO PROVÁVEL. MAS ENQUANTO ISSO, JÁ PODEMOS IR FALANDO DE

PRODUTIVIDADE E SUSTENTABILIDADE.

Não uma produtividade qualquer. Uma produtividade real. Porque o agricultor precisa de resultados expressivos, já nas safras atuais. Precisa de frutos e grãos fortes, bonitos, plantas resistentes e solo saudável. **Por isso estamos falando de Farture**, um organomineral com qualidade, pesquisa, conceito e resultado (testes em diversas regiões e culturas apontam **ganhos médios de 16,5% na produtividade**). A presença de matéria orgânica permite que o solo retenha mais umidade, tenha mais estabilidade e maior atividade biológica. Assim, estamos falando de sustentabilidade. De produzir mais e melhor nas mesmas áreas de cultivo. De aproveitamento maximizado dos nutrientes, com pouquíssima perda. E estamos falando de cuidado com a terra. Algo que, sem dúvida, está no coração do agricultor.

Farture. *Quando tecnologia, produtividade e sustentabilidade se encontram num único grão.*

www.agrariafert.com.br | 16 3690-2200

FARTURE
FERTILIZANTE DE ALTA PERFORMANCE

Agrária
A MARCA DA TERRA