Açúcar e etanol

MUDANÇA DE ORIENTAÇÃO NO SETOR DE AÇÚCAR E ETANOL

Plinio M. Nastari*

O SETOR sucroenergético brasileiro tem enfrentado a maior crise de sua história. Desde 1975, quando iniciou a diversificação na direção do etanol, nunca houve uma variação de oferta tão grande como a observada no período de 2008 a 2014, com amplitude entre 76,5 e 86,4 milhões de toneladas de açúcares totais recuperados. A crise financeira e a grande variação de oferta têm como origem o clima adverso, os impactos da mudança do modo de produção relacionados à mecanização de operações agrícolas e as políticas públicas que têm causado graves prejuízos ao setor.

As principais distorções causadas pela política pública advêm:

(i) Da redução a zero do valor da CIDE incidente sobre a gasolina;

(ii) Do subsídio de preço da gasolina; e

(iii) Da aplicação pelo Banco Central de uma política que tem mantido em nível artificialmente valorizado a moeda nacional em relação ao dólar.

A redução a zero do valor da CIDE sobre a gasolina, antes definido em R$ 0,28 por litro, trouxe uma perda de R$ 0,196 por litro de etanol hidratado (70%), que acaba impactando também a remuneração do anidro, que é cotado tendo como referência o hidratado, e do açúcar, que é impactado pela consequente produção menor de etanol, e maior de açúcar. Considerando que cada tonelada de cana gera, em média, 80,5 litros de etanol hidratado, somente o efeito CIDE trouxe uma perda de renda para a cana de R$ 15,78 por tonelada (80,5 x 0,196). Como, na safra 2014/15, estimamos que serão moídos 607,7 milhões de toneladas de cana, foi gerada uma perda de renda, apenas nesta safra, de R$ 9,59 bilhões, pela redução a zero do valor da CIDE.

Outra distorção tem sido o subsídio no preço da gasolina comercializada no mercado doméstico, que tem variado ao sabor das oscilações no preço da gasolina no mercado internacional e da taxa de câmbio. Entre janeiro e setembro de 2014, a defasagem média foi de 17,85%, segundo estimativas da DATAGRO. Considerando o preço médio da gasolina A sem impostos de R$ 1,41174 por litro, esta defasagem implicou perda média de R$ 0,252 por litro. Usando o mesmo raciocínio, a perda de renda foi de R$ 8,63 bilhões, somente nesta safra. No mês de outubro, entretanto, foi observada uma queda considerável dos preços do petróleo e da gasolina. Enquanto, em junho, o preço médio da gasolina RBOB no golfo dos EUA era cotado a US$ 3,04 por galão; em 13 de outubro, este preço havia caído para US$ 2,25 por galão. Combinada à taxa de câmbio vigente, a defasagem de preço da gasolina ficou reduzida a 1,04%, o que trouxe dúvidas sobre a necessidade de reajuste no preço da gasolina no curto prazo.

Finalmente, a ação do Banco Central ao influenciar a taxa de câmbio mantendo a moeda nacional valorizada frente



SHUTTERSTOCK

ao dólar contribui para diminuir a competitividade do etanol frente à gasolina e manter a defasagem de preço da gasolina artificialmente baixa, além de ceifar parte da renda obtida com exportações.

Soma-se a esses fatores a elevação no custo de produção advinda do aumento do custo de mão de obra e os impactos da mecanização da colheita e do plantio, que trouxeram novos desafios em termos de perdas na colheita, maiores impurezas vegetais e minerais e novas pragas e doenças.

No *front* externo, o mercado mundial de açúcar encerra o ciclo de 2013/14 (outubro-setembro) com quatro anos consecutivos de superávit, construídos, inclusive, com a produção originada no Brasil. Esses aumentos ajudaram a suprir o aumento de demanda do mercado internacional, que continua crescendo à taxa de 2% ao ano, mas levaram também a uma relação estoque/consumo relativamente elevada, de 45,6%, em 30 de setembro de 2014. Este percentual só foi maior em 2002/03, quando atingiu 46,9%. Estoques elevados têm pressionado e mantido os preços do açúcar em níveis mais baixos. A tela de outubro de 2014 do contrato 11 de Nova York chegou a ser cotada abaixo de 14 centavos de dólar por libra-peso, um nível bem abaixo do custo médio de produção na região Centro-Sul do Brasil, estimado entre 17,5 e 18,5 centavos de dólar por libra-peso.

Em resposta a essa queda de preço, os produtores brasileiros aproveitaram a sua flexibilidade industrial para direcionar uma proporção maior da cana para a produção de etanol, em particular a de hidratado, que é mais elástica e capaz de ser absorvida pelo mercado do que a de anidro, que está relacionada a uma proporção fixa do consumo de gasolina.

A instauração de uma política previsível, alinhada aos preços de mercado e que reconheça as vantagens ambientais e de promoção de desenvolvimento econômico interiorizado do etanol, por meio de uma política fiscal que diferencie o etanol da gasolina, é fundamental para que haja uma mudança de rumo e que o fato de as oportunidades terem sido perdidas nesses últimos anos não se repita no futuro. Afinal, desde 1975, o etanol já substituiu, no Brasil, mais de 2,3 bilhões de barris de gasolina equivalente, permitindo, até dezembro de 2013, uma economia com a importação de gasolina em US$ 295 bilhões. São marcos expressivos para um país que, mesmo considerando as descobertas do pré-sal, detém reservas provadas de óleo e gás de 15,3 bilhões de barris e que possui reservas de divisas de 378 bilhões de dólares, sem contar os compromissos advindos dos *swaps* cambiais. ■

Perspectivas para o setor

A nossa projeção indica que o ciclo mundial de 2014/15, que se iniciou em 1º de outubro último, deva gerar um déficit de 3,24 milhões de toneladas, o que deve reduzir a relação estoque/consumo para 42,8%, no final de setembro de 2015. Enquanto isso, é esperado que os produtores brasileiros continuem direcionando mais cana para a produção de etanol do que de açúcar.

A seca de 2014 na região Centro-Sul, a mais severa das últimas quatro décadas, atingiu principalmente o estado de São Paulo, que concentra mais de 60% da produção nacional de cana-de-açúcar. A seca afetou o desenvolvimento fisiológico das canas de dezoito meses, plantadas entre fevereiro e abril, e, também, atrasou o plantio das canas de um ano. A rebrota das canas socas também foi afetada pelo clima, além de sofrer com a menor aplicação de insumos, estimada entre 28% e 35%. A cana bisada moída em 2014, que sobrou da safra 2013, não existirá mais no mesmo volume em 2015. Todos esses fatores indicam a direção de uma safra em 2015 que poderá ser apenas ligeiramente melhor, se o clima ajudar, mas poderá ser igual ou menor do que foi a de 2014.

Os investimentos em expansão da capacidade de moagem permanecem paralisados e não devem ser retomados enquanto não houver uma sinalização de retorno da CIDE, como mecanismo de proteção contra a volatilidade do mercado de gasolina. Nesse quadro, que ainda é de incerteza, resta a direção de expansão da cogeração a partir de resíduos de cana, beneficiada nesta safra pelos elevados níveis de preço de energia (PLD) no mercado à vista. Um novo leilão de energia programado para novembro poderá levar a uma nova rodada de investimentos nesta área, que ainda tem condições de crescer significativamente, dado o potencial hoje existente de 14 GW de energia excedente, dos quais apenas 4,3 GW estão sendo supridos durante a safra de cana.

Passadas as eleições deste ano, até poucas semanas atrás, era esperada uma recuperação do preço da gasolina no mercado interno. A intensidade e a velocidade com que esta recomposição deverá ocorrer são incertas, mas tudo indica na direção de que a prioridade dos produtores brasileiros continuará sendo a de produzir mais etanol. Há, ainda, a possibilidade da mistura de etanol anidro à gasolina elevar-se dos atuais 25,0% para 27,5%, se os testes em andamento indicarem que é tecnicamente possível. Isso ajudará a manter controlada a importação de gasolina.

No entanto, sem estímulos a investimentos em expansão de moagem e com a demanda de etanol e açúcar em crescimento, os preços devem reagir no futuro. A curva de preços futuros do contrato futuro de açúcar de Nova York já indica essa direção, o que, provavelmente, é uma indicação de que o mercado está projetando a manutenção de um cenário de déficit também em 2015/16.

* Presidente da DATAGRO Consultoria; foi professor de Micro e Macroeconomia da EAESP-FGV; foi presidente do Conselho da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA); e participou como membro dos grupos técnicos da Comissão Nacional de Energia e da Comissão para Reexame da Matriz Energética