O futuro do Proálcool



José Pilon

José Pilon é presidente da AIAA, a Associação das Indústrias do Açúcar e do Álcool do Estado de São Paulo, e coordenador do Comitê Nacional dos Produtores de Açúcar e de Álcool, entidade criada recentemente e que tem por objetivo representar os interesses maiores do segmento. Usineiro de médio porte em Cerquilho, São Paulo, Pilon faz parte do Conselho de Administração da Copersucar e foi secretário de Agricultura e Abastecimento do governo Fleury, ex-prefeito de sua cidade, na qual foi eleito vereador três vezes, e ex-presidente do Ceagesp. Hoje, dedica-se quase com exclusividade a tentar harmonizar as demandas e interesses do setor, além de produzir açúcar e álcool.

■ *Foi criado recentemente o Comitê Nacional dos Produtores de Açúcar e Álcool, que reúne praticamente todas as entidades representativas do setor sucroalcooleiro. Isso é um grande avanço, não é?*

— Sem dúvida. Havia uma grande dispersão de lideranças e de entidades representativas do setor privado. Toda vez que precisávamos discutir uma questão de interesse comum ao setor, as questões regionais, específicas dessa ou daquela entidade, acabavam atrapalhando muito. No nosso caso, isso era muito sério, já que temos questões cruciais a discutir com o governo. É o governo quem manda no álcool. É ele quem diz quanto devemos produzir e quanto vamos receber. E, por isso, virávamos presa fácil desse divisionismo.

Várias vezes tentamos criar uma entidade nacional. Até que, no início do governo Itamar Franco, premidas pelos preços congelados, pela inflação cada vez mais alta e, sobretudo, pelas perdas que sofremos em função da defasagem entre preços e custos de produção, essas entidades começaram a tomar juízo e passaram a tentar, mais intensamente, mais efetivamente, a unificação de posições. Para isso, foi importante o papel da AIAA e de muitas outras entidades.

■ *Para que serve o comitê?*

— Para unificar posições, como eu disse, visando definir as estratégias setoriais relevantes. Além disso, para oferecer ao governo um interlocutor único. Fica muito mais fácil para o próprio governo conversar com o setor de açúcar e álcool, por intermédio do comitê, do que com cinco entidades de São Paulo, três de Pernambuco, duas de Alagoas etc. O comitê é, também, uma instância de discussão dos problemas do setor, possibilitando que se acerte em casa as questões que se pode acertar. Lavar a roupa suja em casa e só ir ao governo para discutir as coisas que só podem ser resolvidas pelo próprio governo. Assim, é bem mais objetivo.

■ *As divergências são históricas. O comitê é um sinal de grande amadurecimento. Como foi operado esse milagre?*

— O milagre está sendo operado, ele não está 100% fechado. Mas já começa a funcionar ativamente e a dar os primeiros resultados. O Nordeste se aproximou muito dos trabalhos realizados pela AIAA, principalmente no campo institucional. E isso facilitou muito as coisas.

■ *Existe uma entidade chamada UNA, a União Nacional dos Produtores de Açúcar?*

— É uma entidade que fica em Brasília. Como as outras, acabou se unindo à questão do comitê. Talvez a UNA trate de assuntos mais específicos de curto prazo, do que acontece em Brasília. E ela dá suporte ao comitê também. Mas o comitê é, digamos assim, o conselho deliberativo do setor privado. O comitê não elimina as entidades. Ele é de fato o órgão maior das entidades. Ele centraliza as opiniões das entidades. Por exemplo, a questão da política de preços, da política de carros a álcool, do Proálcool. Essas questões são discutidas no comitê e por ele encaminhadas ao governo.

■ *É forte a tendência de os fornecedores de cana arrendarem suas propriedades às usinas. Quais as conseqüências previsíveis desse movimento?*

— É verdade. O preço da cana está muito baixo e os pequenos fornecedores, alguns médios e até fornece-

dores de grande porte não têm mais condições de arcar com toda a infra-estrutura. Para esses fornecedores permanecerem na atividade, precisam do suporte da indústria. Mas, do lado da usina, isso nem sempre compensa. Seria preferível o esquema anterior, onde o fornecedor plantava, cuidava, colhia e entregava. Arrendar terras exige mais investimentos e capital de giro.

■ *Mas as usinas estão arrendando terras dos fornecedores. Então o negócio é compensador, não?*

— Não se trata de ser ou não compensador. Os investimentos industriais foram feitos e, se não há cana, os custos da ociosidade industrial são ainda maiores.

■ *O que você espera do novo governo em relação ao setor sucroalcooleiro?*

— Nossa torcida foi muito grande, claro. Eu tinha, e tenho, ótima impressão do Fernando Henrique. Ele foi um dos poucos ministros que realmente cumpria o combinado com o setor. Era duro na negociação. Mas, uma vez acertado, cumpria a parte do governo. Eu estou otimista. Em relação ao setor, ele começou bem, transferindo nossas questões para o Mict. Estávamos pendurados na SDR, sem a devida importância que deve ter um setor que representa 2% do PIB nacional.

■ *Mas em relação à desregulamentação do setor sucroalcooleiro. O que você espera?*

— No caso do açúcar, a desregulamentação está feita.

■ *Mas e as quotas de exportação?*

— Elas existem hoje só formalmente. O que você pedir, eles dão. Trata-se de um controle meramente burocrático. No caso do álcool, porém, é diferente. Veja bem: o álcool combustível só se justifica na qualidade de programa governamental, seja para substituir em parte as importações de petróleo, seja para reduzir a poluição causada pela gasolina. Mas é um programa governamental, uma decisão da sociedade! Em termos de preço, o álcool não pode, e não poderá durante muitos anos, concorrer com a gasolina. A continuidade do programa depende de uma decisão social, de caráter não apenas econômico. É a sociedade que resolve se quer mais ou menos poluição, pagando a diferença de preço.

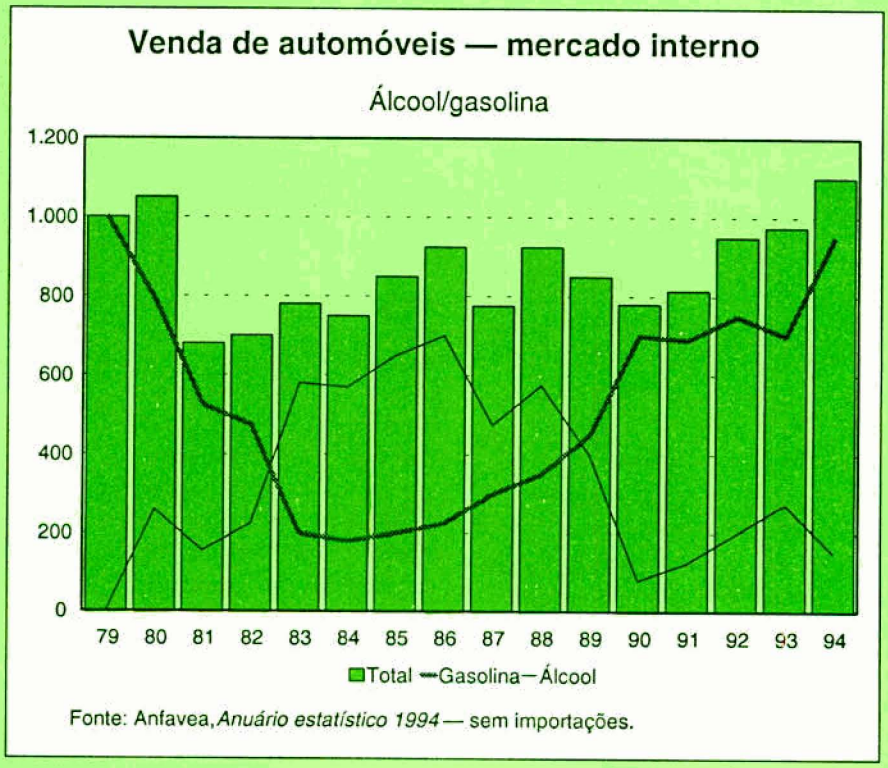
■ *E vale a pena?*

— Sim, sem dúvida. A partir de maio, junho, o centro de São Paulo será fechado aos carros por causa da poluição. É assim todo ano. Agora, então, com os carros importados e com a queda da produção brasileira de carros a álcool, estamos queimando cada vez mais gasolina e, com isso, o ar fica ainda pior.

Mas a conta não é tão simples. Tem que computar o custo da saúde pública, que piora quando aumenta a queima de gasolina. Quanto vale a redução de, digamos, 50% da emissão de poluentes em cidades como São Paulo ou Rio? E o emprego no meio rural e nas cidades médias, onde se produz a cana e o álcool? Esse emprego também deve ser valorado.

As planilhas de custo da Petrobrás não consideram essas variáveis. Também não consideram o custo de extração do petróleo brasileiro produzido em plataformas. Preferem utilizar o preço do petróleo árabe, bem mais barato. As planilhas não levam em conta, ainda, que as reservas de petróleo não são infinitas. O Brasil não é produtor de petróleo, mas é um grande produtor de biomassa. Em que devemos investir? A sociedade é que responde. Aliás, todo o mundo desenvolvido está caminhando nessa direção. Nós, que já estamos quilômetros à frente, por que deveríamos voltar atrás?

■ *O Proálcool atravessa um momento crítico. Os preços do açúcar no mercado internacional estão bem mais favoráveis do que os do álcool aqui no Brasil. Há uma certa rejeição por parte do consumidor ao carro a álcool. Não*



Fonte: Anfavea, *Anuário estatístico 1994* — sem importações.

seria esse o momento de rever os objetivos e as metas do Proálcool?

— Vamos por partes. Tem que ficar claro, em primeiro lugar, que o Proálcool é um programa governamental. Não é um empreendimento dos usineiros, da Petrobrás, dos fornecedores ou sei lá de quem. Não é um empreendimento unicamente privado. Se, do ponto de vista estratégico, visando os interesses do país, o governo considera que o Proálcool deve prosseguir, ótimo. O passo seguinte é reunir os participantes, ou seja, o próprio governo e as entidades privadas produtoras de veículos e de combustíveis, e determinar o que fazer. Algumas questões precisam ser formuladas e respondidas. Por exemplo, o preço relativo do açúcar e do álcool, mais favorável ao açúcar; a questão do preço do álcool em relação ao da gasolina.

A empresa privada atua tendo por objetivo o lucro. É assim no mundo todo, é assim aqui e é assim que deve ser. O empresário escolhe em que ramo de atividade investir na expectativa de obter lucro. Cabe ao governo pensar o país estrategicamente, debater com o empresariado, estimular ou refrear. Ao empresário, cabe ser competente.

O mundo inteiro caminha na direção da biomassa. A União Européia subsidia pesadamente a produção de energéticos renováveis. Os EUA fazem a mesma coisa. É preciso olhar a matriz energética brasileira e resolver se devemos continuar ou não com o programa do álcool e a que ritmo. Mas ressalto: isso é uma decisão governamental.

■ *Na origem do Proálcool, a sociedade gastou muito com o programa, não?*

— O Proálcool foi um dos poucos programas governamentais que deram certo. Houve erro, algumas vezes, em conceder financiamento para usinas mal localizadas, muito distantes dos centros de distribuição e de consumo.

Valeu a pena desenvolver o Proálcool? Sem dúvida. Desenvolvemos uma tecnologia pioneira no mundo. Produzimos o álcool mais barato do mundo. O programa não mais se justifica para substituir em 100% a gasolina, porque os preços do petróleo caíram. Aliás, a cana produzida no Brasil é mais barata do que o petróleo brasileiro. Mas isso pouco importa. Importa saber que desenvolvemos uma tecnologia pioneira, que produzimos o álcool mais competitivo do mundo e que o mundo caminha para utilizar uma mistura combustível, à base de gasolina e de combustíveis renováveis, que elimine a emissão de chumbo tetraetila. E nós estamos prontos para disputar esse grande mercado. Graças ao Proálcool, temos muito a oferecer a esse mercado internacional em franca expansão. Podemos oferecer álcool, tecnologia de motores, tecnologia de processamento de álcool, usinas, equipamentos e várias outras coisas.

■ *Existe rejeição do consumidor ao carro a álcool?*

— Não existe essa suposta rejeição. O fato é que as montadoras não querem produzir carros a álcool. Elas poderiam eventualmente eliminar o motor a álcool, porque fica mais fácil trabalhar com um tipo só de motor na linha de produção. Veja esse gráfico. A produção de carros a álcool já chegou a quase 100%. Hoje, não passa de 4%. Porque não há demanda? Não há é oferta! É evidente que é mais fácil trabalhar com um motor só. Quando eu era secretário do governo Fleury, eu ouvi de um representante da Ford, na frente do governador, que a empresa produz 20% de automóveis a álcool. Produz e vende. Se a Ford faz isso, por que as outras não podem fazer?

Não há queda na demanda de carros a álcool. Haveria queda na demanda se você chegasse na revenda, encontrasse o mesmo carro a álcool e a gasolina e escolhesse o carro a gasolina. E isso não acontece poque não há produção de carro a álcool. Os chamados carros populares, que representam cerca de 60% da produção de automóveis, são fabricados apenas com motor a gasolina. Os importados, que ocupam cerca de 10% do mercado, também são a gasolina. Sobram 30%, que saem das fábricas com motor a álcool ou a gasolina. Ou seja, as montadoras estão estreitando o mercado do carro a álcool em razão de seus interesses momentâneos.

■ *Isso se reflete no mercado de carros usados?*

— É claro. E é daí que vem essa falsa impressão de que o consumidor prefere carro a gasolina. Quem conhece motor sabe das vantagens do álcool. Só que o consumidor olha o mercado de carros novos, vê que a produção a gasolina é dominante, e não quer correr o risco de sofrer desvalorização de patrimônio.

■ *É mais ou menos o que acontece quando um modelo de automóvel sai de linha?*

— É. Quando um modelo sai de linha, o mercado de usados logo acusa o fato, reduzindo o valor desse modelo. Os carros a álcool não saíram de linha, mas a produção sofreu forte retração, em razão apenas dos interesses conjunturais das montadoras, o que gera desconfiança.

■ *Existe um projeto de determinar um percentual mínimo para a produção de carros a álcool?*

— A idéia é operar uma transição delicada. Há alguns anos, o mercado de carros a álcool era amplamente majoritário. Hoje, se as montadoras produzissem 20% de carros a álcool, percentual que equivale ao sucateamento anual da frota a álcool, haveria equilíbrio. Mas não existe carro popular a álcool, não existe oferta de carro a álcool. Você

sabe qual é o prazo para se conseguir um carro a álcool? No mínimo, um mês! Essa proposta, no caso, não objetiva expandir o Proálcool e sim equilibrar o programa, até que as condições de produção permitam o retorno aos plantios.

Os preços do açúcar no mercado internacional estão muito mais atraentes do que os preços do álcool. Por que não produzir mais açúcar e menos álcool?

— No curto prazo, perfeito. Deveríamos produzir mais açúcar e menos álcool. Mas o Proálcool é um programa governamental. A produção não pode ficar flutuando ao sabor dos preços relativos do açúcar e do álcool. Existe uma frota de veículos a ser atendida. Não se pode pensar apenas no curto prazo. E o álcool tem um futuro fantástico, como eu vou falar depois. Mas, voltando ao açúcar, você sabe o que aconteceria com a alta dos preços externos se o Brasil resolvesse vender mais açúcar, digamos, mais 1 ou 2 milhões de toneladas? O ciclo de alta acabaria no mesmo instante. A produção mundial de açúcar é enorme. Cerca de 114 milhões de toneladas. Mas o mercado mundial movimenta quantidade relativamente pequena, algo em torno de 30 milhões, das quais o Brasil fornece 3,5 milhões.

O que temos tentado fazer é garantir o suprimento interno de álcool, com a nossa produção e com pequenas importações, e exportar açúcar. Aliás, isso é positivo para o país, em termos de comércio exterior. A flexibilização entre a produção de açúcar para o mercado externo e a importação de etanol e metanol resulta, na média, em um ganho de US$50 por tonelada de equivalente de açúcar.

E a mistura obrigatória de 22% de álcool à gasolina. Esse percentual pode ser reduzido?

— Atualmente esse é o nível ideal. Estudos da Cetesp indicam que esse percentual de álcool misturado à gasolina diminui em 50% a emissão de poluentes. É evidente que avanços tecnológicos podem eventualmente reduzir a quantidade necessária de álcool, mantendo os mesmos padrões de desempenho. Mas não agora. Sei que a mistura dos 22% foi determinada em lei.

■ *Por quanto tempo os preços externos do açúcar deverão permanecer favoráveis?*

— Se o Brasil mantiver a produção de álcool no nível necessário e nada de anormal ocorrer, calculo que por mais uns quatro a cinco anos. Se houver alteração no Proálcool, por exemplo, acaba tudo.

Hoje falta açúcar no mundo. Cuba, que é um grande produtor e o maior exportador, está com problemas sérios. Cuba produz pouco açúcar em relação ao Brasil e muito em relação ao mundo. Isso porque não consome açúcar. No Brasil, é o contrário. O nosso consumo interno está em torno de 48kg por pessoa/ano. Na China, por exemplo, o consumo é de 6kg; se passar para 7 já são 1,2 milhões de toneladas a mais de consumo.

■ *Você disse que nós teremos mais alguns anos de preços compensadores para o açúcar. Qual é o limite que você acha suportável que se mantenha a torneira ligada para o lado do álcool?*

— Acreditamos que o Proálcool tem uma vida eterna. Agora, o que o governo precisa é dar o mínimo. Ele tem que nos dar o preço justo. É só isso. Ninguém está pedindo nada mais.

Só pretendemos que o governo cumpra a lei. E a lei diz que os preços do álcool devem acompanhar os custos de produção, conforme estimativas de entidade isenta. Quem faz essa mensuração de custos é a própria FGV. Atualmente, a defasagem entre custos e preços, conforme a FGV, está em 20%, no Centro-Sul. Quanto ao volume de importação, sabe-se que um desequilíbrio de 5 milhões de toneladas reverte toda a expectativa de preços.

■ *Na sua avaliação, qual o grau adequado de intervenção governamental para o setor? Você acha que o setor está preparado para prosseguir sem intervenção do governo?*

— Não estamos preparados. No mundo inteiro existe uma proteção ao açúcar. Não como era antigamente no Brasil, mas sempre houve uma certa intervenção. No entanto, essa desregulamentação do açúcar está correta. Mas, para liberar o álcool, seria preciso alguma compensação. Por exemplo, a gasolina é altamente poluente. Se fosse criado um imposto sobre a gasolina, onerando o consumo em 30 a 40%, o álcool já seria viável. E o mundo caminha para isso: inibir o consumo de gasolina em favor dos combustíveis limpos.

■ *Há um compromisso internacional, do qual o Brasil é signatário, de eliminar o consumo do chumbo tetraetila a partir de julho de 95, nas três Américas. Isso abre um mercado formidável, não?*

— Os EUA têm capacidade para fazer até 7,5 bilhões de litros de álcool a partir do milho. Mais do que isso, eles não têm condições. A mesma coisa acontece na Europa e no Japão, a curto prazo. Eles têm sérios problemas ambientais e, cedo ou tarde, terão que impor o uso dos combustíveis limpos. E nós temos, como já disse, o álcool mais competitivo do mundo. Se você me perguntar qual o futuro do álcool, eu respondo que é espetacular. Acontece que nós não podemos morrer nos próximos três, quatro anos sem desfrutar de tudo que vem por aí. É por isso que o governo precisa melhorar as condições de produção do álcool. Dar-lhe preço compatível com os custos de produção, sempre na linha da competitividade.