OPINIÃO

## MAIS TEMPO PARA A TRANSIÇÃO

OTÁVIO LAGE DE SIQUEIRA FILHO

A liberação dos preços da cana-de-açúcar e do álcool a partir de janeiro de 1997 parece exigir alguma forma de ajuste que prepare o setor para a nova situação. Dificilmente chegará a haver uma concorrência de mercado com poucos compradores do álcool, pois são poucas as companhias distribuidoras. A corda irá arrebentar do lado mais fraco, que são destilarias autônomas, atualmente bastante descapitalizadas.

Após a liberação, o Proálcool deverá passar por um período de reestruturação, ajustando-se às leis de mercado para, em futuro próximo, atender ao que, acredito, será um grande mercado externo. O álcool anidro terá sua produção bastante incrementada, enquanto o álcool hidratado deve desacelerar a sua, à medida que se reduzir a fabricação de carros a álcool.

Do ponto de vista da qualidade de vida, essa redução é de se lamentar, em especial para quem mora nos grandes centros urbanos. Se a população desses centros discutisse mais intensamente a respeito da questão do imposto ambiental sobre a gasolina e o diesel, com certeza todos sairiam ganhando, pois a agressão sofrida pela natureza repercute de modo negativo sobre todos. Acredito num grande futuro para o combustível renovável, limpo, pois a questão ambiental tem crescido muito e a tendência é que cada vez mais os cidadãos tenham consciência da necessidade do uso de um combustível ecologicamente correto.

Quanto aos efeitos prováveis sobre o emprego direto no setor, há uma tendência a que ele diminua no Centro-Sul, devido ao uso de colheitadeiras mecânicas, e no Nordeste, devido ao fechamento de usinas em conseqüência do elevado custo de produção da matéria-prima.

Sem dúvida, a redução do número de indústrias terá como conseqüência uma concentração da produção. O desempenho financeiro do setor pode também vir a sofrer perdas num primeiro momento, mas nada leva a crer que não conseguirá recuperar-se em prazo não muito longo. No meio agrícola, as usinas de açúcar, mais capitalizadas que as destilarias de álcool, conseqüentemente tenderão a aumentar sua participação.

Otávio Lage de Siqueira Filho é diretor-presidente da Jalles Machado Açúcar e Álcool, de Goiás.

OPINIÃO

## MAIS DO QUE AJUSTE DE MERCADO

PEDRO ROBÉRIO DE MELO NOGUEIRA

A discussão sobre a viabilidade e sustentação econômica do álcool combustível no Brasil tem ocupado muitos espaços nos últimos anos em função de comparações, pela aritmética simples de custos e preços finais, entre o combustível renovável — álcool — e o combustível fóssil — gasolina. Adicionem-se ainda a essa discussão o fato recente da quebra do monopólio do petróleo, a conseqüente liberação do preço dos combustíveis derivados do mesmo e a globalização da economia, como movimentos que conspiram contra a convivência econômica saudável entre o álcool e a gasolina, tendo em conta os maiores custos do primeiro e tomando por base a atual realidade macroeconômica.

Uma análise desapaixonada e sensata sobre a matéria terá que distinguir entre a mera opção de utilizar o combustível álcool no contexto dos combustíveis nacionais, como se essa opção estivesse para ser ora iniciada, e a opção de considerar o álcool no contexto do Programa Nacional do Álcool (Proálcool), com todos os ingredientes que participaram da sua criação, há mais de 20 anos. Em suma, não devemos reduzir a discussão à análise simplista do preço do produto no mercado, mas sim avaliar um setor da atividade econômica com expressão destacável no contexto do emprego e da renda.

Na primeira ótica de análise, restrita ao conceito de valorização para o menor preço final do combustível, têm-se que levar em conta, inicialmente, os aspectos da política econômica governamental que atingem de maneira prejudicial o álcool em relação à gasolina, tais como:

• a política cambial dos últimos anos, que manteve o custo do petróleo importado artificialmente baixo, em função da sobrevalorização do real com respeito ao dólar, permitindo uma fixação de preços também artificialmente baixos para os derivados;

• a política de aperto monetário, com a conseqüente elevação significativa dos juros, penalizando fortemente os custos internos do álcool, que depende da sazonalidade da produção e, por conseqüência, do suporte compulsório de estoques de entressafra;

• a política aplicada pelo governo no controle inflacionário na última década, que ancorou-se, basicamente, no achatamento do preço das tarifas públicas, inclusive as de combustíveis.

A combinação e a convergência dessas políticas macroeconômicas possibilitaram o agravamento da relação custo/preço do álcool *versus* gasolina.

Por outro lado, a análise do álcool combustível levando em conta apenas a competição direta com a gasolina subtrai aspectos relevantes e de difícil mensuração numérica, como o do valor de um combustível renovável para o planejamento estratégico do país e o componente ambiental, que tem posto o Brasil em destaque perante os países do Primeiro Mundo.

Logo, não deve haver pressa em se obter o resultado de uma comparação simplesmente aritmética, quando o resultado preciso exigirá uma operação algébrica.

Uma análise do álcool combustível a partir do contexto da criação do Proálcool requer que se aumente o espectro de avaliação, na medida em que estamos diante de uma atividade econômica de grande escala e seus derivativos sociais e políticos, que nortearam a criação do programa e não podem ser simplesmente esquecidos quando se pretende ajustar essa atividade a um novo ordenamento econômico.

Impõe-se refletir sobre o crescimento expressivo do cultivo da cana-de-açúcar destinada à produção de álcool no país e sobre o que ela implica de largo emprego rural. O programa induziu o desbravamento de novas fronteiras em regiões de baixa atividade agrícola, elevando o nível de emprego e a geração de renda, incrementando pólos industriais alcooleiros onde existiam apenas unidades produtoras de açúcar, principalmente nas regiões de baixa renda e de poucas opções agroindustriais, como o Norte-Nordeste e parte do Centro-Oeste.

Falharíamos, também, se esquecêssemos do avanço tecnológico que o Proálcool proporcionou à agroindústria canavieira do Brasil, com mais de 3% de ganho de produtividade ao ano observados na primeira década de sua existência. O acervo tecnológico brasileiro, ressaltado recentemente pela Comissão Nacional do Álcool (Cinal), está representado por todo o complexo de produção de automóveis movidos a álcool hidratado e a gasolina adicionada com álcool anidro.

Uma análise segura e profunda sobre essa matéria supõe conceitos mais abrangentes do que apenas o de ajustamento de mercados, porque talvez se chegue a concluir por uma reconversão de atividade econômica, o que exigiria ingredientes de decisão muito mais complexos. No encaminhamento dessa análise, chega-se à necessidade de identificar a forma de sustentação da atividade, a que lhe impute menores ônus sem perder de vista o contexto mais amplo desses custos sociais, que em muitos casos não significam apenas o preço final fixado na tabela.

O Proálcool hoje é representado por diversos pólos regionais de produção, de importância e validade próprias. Se não justificam medidas governamentais visando a sua continuidade, em muitos casos eles devem merecer ações objetivas do poder público, para não serem desmantelados em conseqüência de uma análise precipitada da competitividade de seu produto. É preciso levar em conta a viabilidade de manter uma atividade produtiva importante para o processo de desenvolvimento em marcha no nosso país.

Pedro Robério de M. Nogueira é diretor da PR Consultoria e Assessoria S.C. e ex-diretor do Departamento de Assuntos Sucroalcooleiros da Secretaria do Desenvolvimento Regional.

## BREVE ESTIMATIVA DOS EFEITOS DA PORTARIA

OPINIÃO

O governo e a inciativa privada estão empenhados em que as alterações decorrentes da implantação da Portaria nº 64 do Ministério da Fazenda não crie traumas para qualquer agente integrante do sistema nacional de produção e distribuição de combustíveis, com vistas à continuidade e à segurança do abastecimento. Para tanto, o governo definirá regras e fará o monitoramento no período de transição.

A curto prazo, o Proálcool não deverá sofrer impacto que o comprometa. A médio prazo, tenderá à regionalização, reduzindo sua participação às regiões produtoras próximas dos centros de consumo.