• 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.

A longo prazo, dependerá das diretrizes do governo quanto ao uso do álcool e ainda ao comportamento dos preços internacionais do petróleo.

O governo orienta a produção de açúcar e álcool. O Proálcool goza de prioridade para efeito de destinação da cana disponível. Definido o volume de álcool combustível necessário, utiliza-se a cana correspondente, e o restante serve à produção de açúcar para os mercados interno e externo.

A produção de anidro e hidratado é orientada para o atendimento do mercado de consumo. Mantido o atual perfil da frota nacional, o anidro tenderá a crescer, por ser aditivo obrigatório da gasolina, cuja frota está em expansão. O hidratado tende a reduzir sua participação, levando em conta a produção atual de veículos a álcool e ainda o sucateamento da frota a álcool existente.

Caso se reduza o uso do álcool carburante e aumente a frota movida a gasolina, o meio ambiente será afetado pela emissão mais intensa de vapores nocivos.

Admitida a hipótese de regionalização do Proálcool, o Nordeste sofrerá um impacto com relação ao emprego direto do setor. Além disso, a economia nordestina tenderá a ficar comprometida por suas desvantagens de ordem competitiva quanto aos produtores da região Centro-Sul. A produção tenderá a concentrar-se nas proximidades dos centros de consumo e à economia de escala, tendo em vista a competitividade do setor; preços liberados e livre concorrência sugerem auto-suficiência de matéria-prima das unidades produtoras, sem dependência de terceiros, também plantadores para o mesmo mercado.

Regionalizado o Proálcool, o desempenho financeiro do setor tenderá a melhorar, com o aumento da produção, a conseqüente vantagem de escala e a criação de oportunidades de parcerias e contratos comerciais.

Sindicato Nacional das Empresas Distribuídoras de Combustíveis e de Lubrificantes (Sindicom).

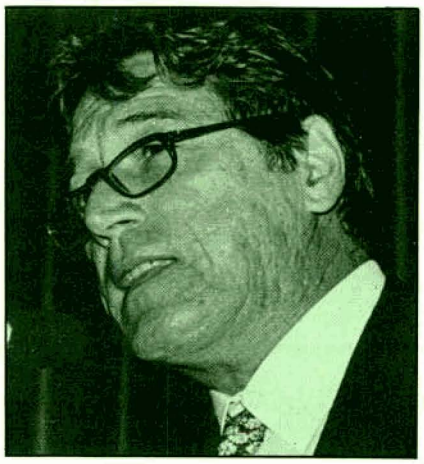
OPINIÃO

UM TEMA ABRANGENTE

TEOTÔNIO VILELA FILHO

O estabelecimento de uma política de preços para os combustíveis e, por extensão, para os energéticos do país em nível de mercado deverá ser precedido de uma análise mais profunda da estruturação da matriz energética nacional. Tal estruturação deve estabelecer-se em função dos planos de desenvolvimento governamental e do planejamento estratégico de longo prazo, e não apenas sob o enfoque do menor preço direto.

No caso específico dos estudos que se realizam para confirmar ou não a liberação do preço do álcool combustível a partir de janeiro de 1997, merece atenção especial uma verificação do contexto histórico da implantação, do valor estratégico e da importância social desse com-



bustível em nosso país, e talvez em outras partes do mundo.

O Proálcool vem experimentando diversas fases desde sua criação, há cerca de 20 anos. Precisou adaptar-se às mudanças na realidade econômica, política e social e à instabilidade da política de preços dos grandes produtores de petróleo do mundo. Nesse caminhar o Brasil consolidou o maior programa energético para produção de combustível a partir da biomassa, através de um denso parque industrial espalhado por quase todos os estados da Federação, propiciando uma produção de forma descentralizada, do ponto de vista geográfico, e possibilitando a ocupação de novas fronteiras agrícolas do nosso território.

Por todos esses fatores, é fácil constatar as dificuldades para o estabelecimento de um processo de liberação de preços e seus reflexos em cada região produtora, sem que nele intervenham componentes de