O futuro dos combustíveis renováveis no Brasil

LUIZ CARLOS CORRÊA CARVALHO E ANTÔNIO DE PÁDUA RODRIGUES

O futuro do setor dependerá das vendas de carros a álcool, da sua adaptação à nova realidade econômica e do seu uso como oxigenado na gasolina.

Nos anos 70, o governo brasileiro estimulou a produção de álcool e de óleos vegetais, obtendo sucesso no primeiro, de responsabilidade do setor privado, e praticamente abandonando a segunda solução, com dependência exagerada do próprio governo. Houve também a tentativa de obter álcool da mandioca, experiência abandonada por não ter vingado a produção agrícola em larga escala.

A cana-de-açúcar e sua infra-estrutura montada, com tradição em larga escala de mais de 400 anos, foi a opção correta e a resposta rápida de que o país necessitava para fazer frente aos elevados custos da importação do petróleo. Saímos de uma agroindústria alimentar (açúcar) para outra agroindústria, energética em primeiro lugar (65% das canas processadas) e alimentar em segundo plano (açúcar para o mercado interno e excedentes colocados no exterior).

Produzimos álcool desde a década de 30. Apenas em meados da década de 70, porém, é que passamos a obtê-lo em larga escala.

Os choques do petróleo levaram à tecnologia do carro a álcool; ao aprimoramento tecnológico da produção, tanto da cana como do açúcar; à geração de elevado número de empregos descentralizados em todo o país; à modernização nas relações capital-trabalho no interior. Levaram, enfim, à descoberta dos benefícios que o álcool proporciona ao meio ambiente, principalmente em termos da redução de emissões e da substituição do chumbo tetraetila, como importante solução para a questão da saúde.

Na evolução da busca do desenvolvimento sustentado, os EUA e a Europa descobrem o etanol como importante meio de atender às questões ambientais e do emprego. Descobrem também o formidável efeito do agribusiness em toda a cadeia produtiva da biomassa escolhida. Verificam a importância da biomassa na questão do efeito estufa; planejam e efetivam políticas voltadas à expansão da produção até como saída para o encalacrado setor rural europeu e a questão dos subsídios para produção de grãos e de açúcar, em função das limitações impostas pelo Gatt.

Convivemos no Brasil com os contrastes entre a realidade urbana e a rural, a primeira mostrando claros sinais de degradação ambiental e a segunda, os efeitos negativos da migração para o setor urbano. A reversão desse quadro é fundamental para o país, e a cultura da cana-de-açúcar é básica para alcançarmos esse objetivo.

Em sintonia com o mundo

Em sintonia com a realidade mundial, tomamos o rumo da redução da intervenção do Estado na economia e da transparência nas contas públicas.

O processo de passagem de uma economia fechada, com empresas familiares e descapitalizadas, para uma economia aberta e competitiva, em plena fase de estabilização da moeda, reclama uma reestruturação agroindustrial equilibrada. Principalmente quando se trata do setor sucroalcooleiro, no qual 65% da produção (álcool) estão "amarrados" ao processo de flexibilização/privatização do setor petróleo. Por um lado, os 35% restantes (açúcar) são de alta competitividade no mercado internacional, o que acena com boas perspectivas — apesar da manutenção do protecionismo, tema sobre o qual a discussão na Organização Mundial do Comércio (OMC), substituta do Gatt, mal se iniciou. Por outro lado, mesmo antes das Portarias nºs 65 (Minifaz) e 114 (MME), de 29-3-1996, já havia transferência da produção de álcool para açúcar, ante as indefinições e a impossibilidade de intervenção do governo federal. Isso indica transtornos imediatos para o mercado interno. Assim é que, desde 1990, importa-se etanol e metanol para o abastecimento interno. As citadas portarias modificam totalmente o modo de agir do setor, colocando sob suspeita o futuro da produção de açúcar e especialmente de álcool, deixando dúvidas sobre os cenários factíveis.

Presume-se, no entanto, que a transição visando a flexibilizar o monopólio do petróleo será da mesma natureza daquela a ser aplicada ao álcool, trazendo tranqüilidade ao setor privado e garantindo o equilíbrio na passagem do modelo intervencionista para o de mercado.

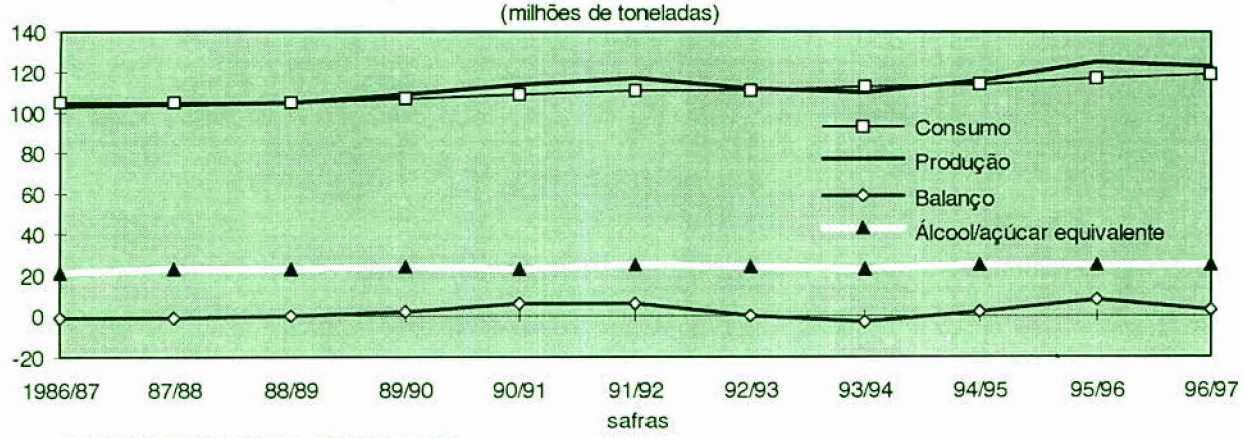
Boas perspectivas de mercado

Quanto ao futuro, o que se pode esperar para uma agroindústria extremamente competitiva, em relação a seus concorrentes no exterior, é que mantenha a sua posição de destaque como grande exportador de açúcar e que tenha condições de se manter efetiva na produção de álcool carburante, seja como aditivo (anidro) ou como combustível (hidratado).

A maturidade do programa brasileiro de álcool ocorre ao mesmo tempo em que a economia brasileira se estabiliza e se efetivam a liberação dos preços e as desregulamentações setoriais como resultado da política de abertura da economia nacional. Por outro lado, a análise das últimas 10 safras indica a importância, para o equilíbrio do mercado internacional do açúcar, da produção de álcool brasileiro, que representa entre 20 a 22% da produção mun-

Balanço mundial de açúcar e o álcool do Brasil

(milhões de toneladas)



Fonte: LMC International Ltd., 1996; AIAA, 1996.
Nota: Safra mundial inicia-se em setembro.
Safra do Brasil inicia-se em maio.

dial, ou o equivalente ao volume de açúcar comercializado no mercado livre internacional.

As possibilidades no futuro dependerão das vendas de carros a álcool, além das questões da sua adaptação à nova realidade da economia e do seu uso como oxigenado na gasolina.

Os cenários a seguir foram montados com base em crescimento da economia ao redor de 4% ao ano; vendas de veículos de acordo com a média observada nos vários anos; sucateamento como resultado das observações das várias entidades setoriais e do setor automobilístico.

Para o anidro foi adotada a lei em vigência (que obriga uma mistura de 22% à gasolina) e para o hidratado, três possibilidades de vendas mensais, ou seja: 0%, que é quase a situação atual; 5%, que seria a chamada frota verde, representada por veículos de governo, táxis, locadoras etc.; 15%, que seria o cenário de manutenção da frota atual, estimada em 4,2 milhões de veículos a álcool. As tabelas contemplam também uma eventual utilização do álcool no diesel.

Como resultado, analisamos os impactos na produção abrangendo questões como emprego, área cultivada e a movimentação de recursos na chamada agroindústria.

Cenários futuros

Impactos em empregos diretos

Anos	Álcool na gasolina (22%) Vendas de carros a álcool 0%	5%	15%	Álcool no diesel (8%?)
2000 (bilhão de litros)	11,3	13,7	14,5	2,7
(1.000 empregos)	-7,5	0	25	84
2005 (bilhão de litros)	11,8	14,6	17,1	3,5
(1.000 empregos)	-59	28	106	109
2010 (bilhão de litros)	15,2	17,4	21,6	4,2
(1.000 empregos)	47	115	247	131

Notas: Produção 1996/97: 13,7 bilhões de litros; já atendido o provável crescimento do mercado de açúcar.

Cenários futuros

Impactos em área cultivada

Anos	Álcool na gasolina (22%) Vendas de carros a álcool 0%	5%	15%	Álcool no diesel (8%?)
2000 (bilhão de litros)	11,3	13,7	14,5	2,7
(1.000 hectares)	-426	0	142	480
2005 (bilhão de litros)	11,8	14,6	17,1	3,5
(1.000 hectares)	-312	148	558	575
2010 (bilhão de litros)	15,2	17,4	21,6	4,2
(1.000 hectares)	234	578	1.234	656

Notas: Produção 1996/97: 13,7 bilhões de litros; já atendido o provável crescimento do mercado de açúcar.

Cenários futuros

Impactos na agroindústria: movimentação de recursos

Anos/Mercado	Álcool na gasolina (22%) Vendas de carros a álcool 0%	5%	15%	Álcool no diesel (8%?)
2000 (bilhão de litros)	11,3	13,7	14,5	2,7
(milhão de reais)	5,83	7,06	7,5	1,4
2005 (bilhão de litros)	11,8	14,6	17,1	3,5
(milhão de reais)	6,08	7,2	8,8	1,8
2010 (bilhão de litros)	15,2	17,4	21,6	4,2
(milhão de reais)	7,8	9,0	11,8	2,2

Notas: Movimentação dos recursos, na safra 1996/97: R$7,6 bilhões na safra 1996/97.

Os números são expressivos e têm grande peso na definição a ser tomada sobre os rumos do setor. Uma definição que requer, antes de mais nada, que se dê segurança ao produtor. Afinal, trata-se da mais competitiva agroindústria do país, constantemente citada como o mais vivo exemplo de sucesso de substituição de derivados do petróleo.

Luiz Carlos Corrêa Carvalho, engenheiro agrônomo e Antônio de Pádua Rodrigues, economista, são diretores da Canaplan Assistência Técnica e consultores da Associação das Indústrias de Açúcar e de Álcool do Estado de São Paulo (AIAA).