que a maior oferta da folha forçosamente se refletiria em deságio no preço efetivamente pago pela indústria. No caso da fumicultura, o preço previamente acordado com os representantes dos produtores para ser o balizador das aquisições, por parte das empresas, na prática pode sofrer deságios a cada vez que estas aumentarem as exigências quando da classificação da folha. Não foi por outro motivo que, conforme informações da Afubra, o preço médio recebido pelo produto da temporada 1996/97, da ordem de R$1,90/kg, ficou abaixo do preço de referência fixado em R$2,00/kg para o tipo de folha TO2, e 7% abaixo do preço médio de R$2,05/kg registrado em 1996. Os agricultores portanto não partilharam do clima de regozijo que reinava na indústria.

As empresas fumageiras modificaram seu *modus operandi* tradicional, antecipando para abril a divulgação dos preços básicos da nova safra, em vez de fazê-lo após o plantio, como de costume. Os agricultores porém foram surpreendidos pelo fato de tal preço ter sido igual ao da temporada 1996/97.

O efeito imediato dessa decisão foi o desagrado dos produtores, apesar de terem sido informados de que, no próximo mês de dezembro (véspera da colheita), haverá novo encontro entre as partes para a fixação do preço de compra do produto a ser colhido.

A manutenção do preço do produto a ser plantado traduziu o desejo de as empresas refrearem um eventual aumento da produção de sua matéria-prima, tendo em vista as primeiras informações quanto ao provável aumento da oferta mundial e do inevitável decréscimo em seu preço médio.

Além do mais, sendo um tipo de integração, a fumicultura conta com vários atrativos específicos que a diferenciam fundamentalmente das outras culturas típicas de minifúndio, os quais exercem papel fundamental nas decisões dos agricultores. Assim, como de hábito, para a safra vindoura as empresas garantiram aos produtores a compra de toda a produção contratada e o aval nos financiamentos de custeio e de investimentos.

Dificilmente a área do Sul do país semeada este ano com o fumo será menor, em comparação à anterior. Além do mais, as indústrias têm-se mostrado muito interessadas em estimular o plantio de variedades menos encorpadas e com mais folhas, visando a um produto final mais leve e afinado com o perfil do consumo de cigarros no atual ambiente antitabagista.

As lideranças rurais, por sua vez, recomendam aos agricultores um empenho maior na busca pela qualidade do produto, como forma de incrementar a renda das propriedades, ao mesmo tempo em que as empresas vêm aumentando seu interesse em fornecer informações aos produtores a respeito das necessárias cautelas quando da utilização de agrotóxicos.

IRENE RAGUENET TROCCOLI

AÇÚCAR E ÁLCOOL

A revitalização do Proálcool

O texto sobre açúcar e álcool da edição de maio de **Agroanalysis** *informava que o governo federal ainda não tinha "posição definida quanto ao futuro do álcool hidratado". As determinações a respeito do assunto eram então estudadas pela Comissão Interministerial do Álcool (Cinal), composta por representantes dos ministérios da Fazenda, Minas e Energia, Indústria e Comércio, Agricultura, Planejamento, e Meio Ambiente, criada para analisar o problema e propor — talvez — a retomada do Proálcool.*

Em junho, novos fatos surgiram, tanto em âmbito interno quanto externo, modificando o cenário do etanol. A primeira manifestação de grande importância veio do mercado norte-americano, com o anúncio do lançamento, pela Ford, GM e Chrysler, de 550 mil carros movidos por uma mistura carburante de 85% de etanol, proveniente do milho, e 15% de gasolina. Há previsão de consumo de 5,7 bilhões de litros de etanol por ano.

Um fato que chamou a atenção foi o desenvolvimento dos motores: o consumidor poderá optar por tipos que queimam apenas um dos combustíveis alternativos, ou pela mistura, localmente conhecida como E85. É lógico, que a decisão vai ao encontro da pressão do governo para que se reduza a poluição do ar, com o uso de combustíveis mais limpos.

Alguns analistas acreditam que a adesão dos norte-americanos ao novo tipo de combustível vai criar mercado para o etanol produzido no Brasil. Hoje a produção mundial de etanol é de 25 bilhões de litros, assim distribuí-

dos: 60% ou 15 bilhões de litros (cana) no Brasil, 24% ou 6 bilhões de litros (milho) nos EUA , 6% ou 1,5 bilhão de litros (cana) na Ásia, 5% ou 1,3 bilhão de litros (beterraba) na Europa, 4% ou 1 bilhão de litros (carvão) na África e 1% ou 0,3 bilhão de litros (cana) na Oceania.

Mas existem fatores impeditivos para as exportações brasileiras, como as barreiras alfandegárias impostas pelo governo americano e o custo de produção do álcool nacional, que é de US$65 o barril. Com esse custo, não dá para competir com o etanol de milho americano, que chega ao mercado local por US$40, graças aos incentivos concedidos pelos estados do Meio-Oeste. Isso sem falar na limitação da capacidade produtiva do Brasil, que, para a safra 1997/98, já está no limite de 16 bilhões de litros.

Lá, como aqui, existe forte pressão no Congresso para cancelar o subsídio aos produtores locais. Segundo os simpatizantes da idéia, isso acarretaria uma economia de US$600 milhões anuais aos cofres públicos. No caso brasileiro, o consumidor paga hoje R$0,07 a mais pela gasolina para deixar o álcool 25% mais barato. O subsídio deve ser mantido, transformado em contribuição ou imposto, mas não vai mais para o Fundo de Unificação de Preços do Álcool, administrado pela Petrobrás.

O mercado brasileiro de carros a álcool

Em Nova York, durante a palestra de abertura da Assembléia Especial das Nações Unidas (ONU), convocada para avaliar estratégias para reduzir os níveis globais de poluição, o presidente brasileiro anunciou medidas de estímulo ao uso do álcool combustível não-poluente. O destaque ficou para a chamada *frota verde* — todos os carros oficiais do país passarão a ser movidos a álcool —, além do incentivo aos táxis, com a redução ou isenção do IPI, e da criação de novas regras para os consórcios de carros populares, com a ampliação do prazo de pagamento.

Para dar certo, essas medidas terão que ser implementadas por portarias do Banco Central, decretos ou medidas provisórias, ou ainda decisões conjuntas de estados e municípios, através de concessões de incentivos e ações. O esquema preconizado pelo governo brasileiro prevê o crescimento da produção de carros a álcool, de forma a atingir uma cota inicial de 5% na produção total de veículos das montadoras. É bom lembrar que em 1986 a participação dos veículos a álcool no mercado brasileiro atingiu cerca de 76%, e hoje está reduzida a apenas 0,5%.

Alguns analistas acreditam que a adesão dos norte-americanos ao novo tipo de combustível vai criar mercado para o etanol produzido no Brasil.

Evidentemente, as autoridades envolvidas na discussão do tema terão que se debruçar sobre o Proálcool, analisando muitas variáveis, para decidir com isenção, firmeza e sem onerar os cofres públicos. Mas fica a pergunta: adotado o sistema proposto, com a possível brecha para as exportações do etanol produzido no Brasil, teria o parque nacional condições de atender ao mercado, considerando-se ainda a manutenção da mistura do álcool anidro à gasolina na proporção de 22%?

Para atingir o volume necessário, não parece ser prioritário o aumento da capacidade instalada, mas a melhoria da eficiência do parque atual, cujo nível já é bom, que deve apresentar rendimentos acima de 80 litros por tonelada de cana moída.

Segundo estudos do CTC-Copersucar, o custo de produção do álcool brasileiro pode ser ainda mais reduzido, melhorando-se o desempenho do campo com o planejamento da lavoura, o manejo de variedades, a utilização de mudas sadias e a redução dos custos industriais, principalmente na fermentação. Essas práticas já vêm sendo adotadas nas últimas décadas por grande parte dos produtores, principalmente nas usinas paulistas, onde se verifica maior produtividade da lavoura e se fabrica o açúcar mais barato do mundo. Acredita-se que com a adoção dessas técnicas o potencial de redução de custos atingirá 10%.

O aproveitamento dos derivados da cana pode contribuir para a redução de custos, como já vem acontecendo com a ampliação da co-geração de energia elétrica, proveniente da utilização do bagaço. Os principais subprodutos da cana-de-açúcar, com suas diversas destinações, são os seguintes:

- ponta de cana = ração animal;
- bagaço = combustível, eletricidade, gás pobre, ração animal, papel e celulose, plásticos;
- torta de filtro = fertilizante, ração animal, ceras e gorduras;
- levedura = ração animal, exportação;
- vinhoto = fertilizante, combustível (biogás), produção de proteínas;
- melaço = indústria de alimentos e bebidas, ração animal, produção de álcool, exportação.

Mesmo com o esforço para redução dos custos de produção e a expansão da capacidade produtiva com a melhora da eficiência, o parque nacional não teria, a curto prazo, condições de exportar o etanol, já que prioritariamente teria que suprir o mercado interno, com demanda prevista de 19 bilhões de litros, caso seja implementado o novo programa propalado pelo governo, já para a safra 1998/99.

JOAQUIM ANDRÉ VILLANOVA