AGROANALYSIS
A REVISTA DE AGRONEGÓCIOS DA FGV
ESPECIAL
FEVEREIRO/2004

A ENERGIA DA CANA



Líder nas exportações de açúcar, o Brasil aposta agora no mercado mundial de álcool

CO-GERAÇÃO

Biomassa do bagaço é nova alternativa para a matriz energética



AÇÚCAR

Brasil enfrenta barreiras na Europa, no Mercosul e nos Estados Unidos

OPINIÃO

Os caminhos da sustentabilidade

EDUARDO PEREIRA DE CARVALHO

Ninguém mais duvida da capacidade da agroindústria canavieira do Brasil de abastecer os mercados interno e externo de açúcar e álcool.

Mas como garantir o crescimento sustentado de uma atividade agro-industrial baseada numa cultura semi-permanente e que se desenvolve num regime de total liberdade, tanto na produção como na comercialização?

Depois da crise de 1999, tivemos as safras 2000/01 e 2002/03 com preços remuneradores em função do equilíbrio entre oferta e demanda, principalmente pela capacidade de escoar os excedentes na forma de açúcar para exportação. Isso estimulou o plantio de cana e investimentos na melhoria do canavial, cujos reflexos puderam ser percebidos já na safra 2003/04.

O preço médio da safra 2003/04 foi 15% inferior ao da safra anterior. Os motivos foram vários: a excelente safra agrícola, que teve um aumento de 10%; a produtividade maior - superior à média histórica; uma maior recuperação dos produtos devido à introdução de novas variedades cada vez mais adaptadas ao solo e ao clima, e resistentes a doenças; a melhoria da eficiência industrial; e o maior aproveitamento do tempo da safra (90%) – também superior à média histórica.

Houve um crescimento de oferta, enquanto a demanda interna por açúcar e álcool foi mantida nos mesmos níveis da safra anterior. No caso do mercado externo de açúcar, confirmaram-se os sinais de esgotamento que já haviam sido anunciados pela Unica, há algum tempo.

A geração de excedentes e uma expectativa de uma safra ainda maior em 2004/05 são responsáveis pelo declínio de preços nesta entressafra. Neste momento, temos o menor preço unitário desde o princípio do segundo semestre de 1999.

Este resultado é agravado pelo aumento médio de 30% no custo de produção da safra 2003/04 em relação ao da safra 2002/03. Trata-se de um momento tão crítico quanto o enfrentado na safra 1998/99, cuja crise começou a ser superada em meados da safra 1999/00 por ações do governo e do setor privado.

São oscilações que demonstram que uma cultura sazonal e semi-permanente, como a da cana-de-açúcar, não pode prescindir de medidas regulatórias que permitam uma maior estabilidade.

Estas medidas dependem essencialmente do setor privado, mas não dispensam a ação de governo e de outros agentes, por exemplo, os distribuidores de combustíveis.

Vou dar um exemplo: quando o preço do álcool na entressafra passada disparou, os produtores fizeram esforços em diversas direções para impedir que o preço do hidratado ultrapassasse R$ 0,90/litro, e o anidro, R$ 1,00/litro. Agora, quando o preço se encontra em declínio, não se cobra de ninguém medidas que permitam um equilíbrio deste mercado. As distribuidoras, por exemplo, poderiam trabalhar com estoques e volumes significativos de contrato, e não no regime "da mão para a boca", como se costuma falar no mercado.

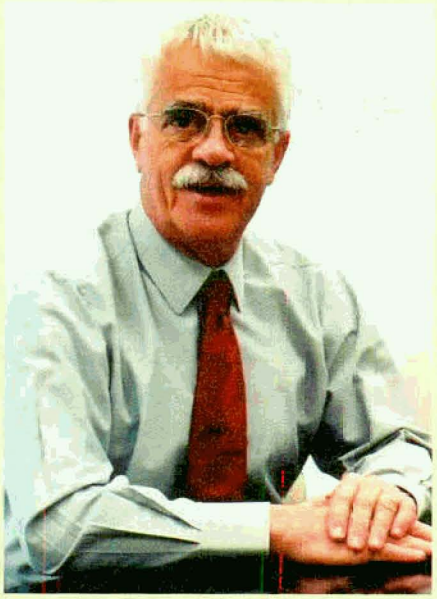
O governo, que se mostrou ativo e cobrador no momento de alta de preços do início do ano de 2003, está totalmente passivo neste momento.

E o governo poderia ajudar em várias coisas, sem interferir no processo produtivo ou na comercialização: na definição clara do papel do álcool combustível na matriz energética; nas negociações internacionais, visando à expansão do mercado livre de açúcar - o Brasil detém 35% do mercado livre global - e na criação/expansão do mercado internacional de álcool carburante; nos projetos em desenvolvimento, como o do biodiesel e da mistura de álcool anidro no óleo diesel, fundamentais para a ampliação de mercado; na infra-estrutura (logística) para viabilizar as exportações de álcool; na reforma tributária, para que o álcool tenha uma tributação em todo o território nacional, principalmente em relação ao ICMS, compatível com um combustível renovável, tornando-o ainda mais competitivo em relação à gasolina; no estímulo efetivo à co-geração de energia; na manutenção do IPI menor para carros a álcool e "flex-fuel"; na correção da política atual em relação ao GNV (Gás Natural Veicular), que conta com preços "artificiais", resultado de uma carga tributária menor e do respaldo do gás para fins residenciais e industriais, cujas tarifas são bem maiores e compensam os baixos preços do GNV.

Isso tudo pode não resolver o problema de imediato, mas ações nessa direção ajudam a antecipar expectativas e criar condições para estabilizar esse mercado.

Um setor de energia não pode ser jogado simplesmente no mercado sem nenhum marco regulatório ou sem possibilitar aos agentes privados fazer esta regulação (sem o risco da acusação de cartel). Afinal, uma crise desorganiza o setor produtivo e põe a perder todos os esforços feitos no sentido de aumentar a produção e ganhar novos mercados, como o do carro flexível.

O grande desafio é a articulação dos agentes envolvidos na consolidação de um mercado livre sem concorrência predatória e com respeito mútuo. O que está em jogo é o insumo energético para o desenvolvimento do País, e não apenas a comercialização de um bem de consumo qualquer. E, como todos sabem, fornecimento estável de energia requer planejamento e relação equilibrada entre os diversos agentes do processo. ■



EDUARDO PEREIRA DE CARVALHO, economista, é presidente da Unica - União da Agroindústria Canavieira de São Paulo.

CONJUNTURA

A arrancada do álcool

Depois da forte expansão do açúcar, o setor se concentra na produção de combustível

A cadeia brasileira do açúcar e do álcool abre novo capítulo em sua história de vigoroso crescimento nos últimos trinta anos. As perspectivas de expansão substancial no açúcar estão praticamente esgotadas, depois de ter assumido a liderança mundial nas suas exportações, antes ocupada pelo conjunto de países do Caribe. A estratégia é partir como candidato à liderança de um novo filão, de potencial explosivo: a exploração do mercado internacional de álcool combustível. Uma alternativa para fortalecer ainda mais a poderosa participação do setor na economia brasileira.

No caso do álcool, o volume exportado ainda é modesto e não passa de 5% da produção nacional. Mas o setor se prepara para dar um salto em direção à liderança do mercado mundial. Com a disseminação do uso de etanol pelo mundo, conseqüência da necessidade de adoção de medidas de proteção ambiental, previstas no Protocolo de Kyoto, e da busca de combustíveis mais baratos que os derivados de petróleo, a demanda promete aumentar expressivamente nos próximos anos. O Brasil é o país mais preparado para fornecer o produto, a começar por países não-produtores, como Japão e Coréia, que adotaram programas de adição de álcool à gasolina.

Experiências como a do Proálcool, nos anos 70, trouxeram para o País experiência na preparação de programas de incentivo à produção, no desenvolvimento de tecnologia de cultivo, colheita e transporte. Nas últimas décadas, foram construídos centros de excelência em açúcar e álcool, com a indústria mais avançada, potente e competitiva do mundo .

É nas características do emprego proporcionado pela produção sucroalcooleira que está a maior contribuição social do setor ao País. Cerca da metade dos empregos está ligada à colheita da cana, com absorção de enorme contingente de mão-de-obra não-especializada, com salário médio superior em pelo menos o dobro da remuneração obtida pelos trabalhadores de São Paulo nas demais atividades rurais. A expansão das usinas tem compensado a perda de vagas com a mecanização, cujo processo cresce e já atinge 30% da colheita paulista.

Com as empresas capitalizadas e estruturadas para aproveitar a escalada do álcool combustível no Brasil e no Exterior, o País terá pela frente o desafio de enfrentar ou contornar as regras protecionistas impostas pelos EUA e pela Europa, e definir políticas públicas que estimulem a produção e proporcionem a abertura de novos mercados no Exterior.

O governador de São Paulo, Geraldo Alckmin, no início de dezembro último, sancionou lei para reduzir de 25% para 12% o ICMS incidente sobre o álcool hidratado no Estado. Com a redução da alíquota, a informalidade no setor diminuiu de 80% para 60% e o Estado deixou de perder R$1 bilhão de imposto por ano.

As empresas de produção, distribuição e revenda de combustíveis sabem que o preço adotado na bomba dobra em relação ao do valor vendido pelos produtores de São Paulo, para refletir as remunerações dos agentes econômicos da cadeia produtiva. Mas normalmente fica abaixo, com indício de sonegação, assim como a diferença entre os números de comercialização de álcool hidratado informados pelas usinas ao Ministério da Agricultura e o volume informado pelas distribuidoras à ANP.

A alta carga fiscal e a estrutura tributária com alíquotas diferenciadas permitem uma enorme dose de criatividade por parte dos fraudadores. As autoridades públicas encontram dificuldade para resolver a questão. Existem alíquotas menores para vendas interestaduais (12% para os Estados limítrofes e 7% para os do Norte).

As usinas e destilarias paulistas registravam nos seus livros fiscais as operações feitas com 25%, 12% e 7% de ICMS. Porém, não havia garantia de que o álcool com alíquotas menores, destinado a outros Estados, não fosse distribuído dentro de São Paulo. A diferença entre o informado pelas usinas e o indicado pelas distribuidoras à ANP, associada a preços praticados em alguns postos, evidencia que, na prática, grande parte do álcool vendido em São Paulo não recolhia os 25% de ICMS e outros impostos incidentes, como o PIS e a Cofins.

No momento em que o Brasil retoma a produção de álcool e cria um mercado dos veículos multicombustíveis (álcool e gasolina), é imprescindível a credibilidade do usuário. Ao reduzir a alíquota para o consumidor, fica a certeza de um preço mais baixo a ser pago como resultado efetivo da concorrência, e não de sonegação.

Para os produtores de álcool, a medida transcende a esfera tributária e fiscal e atinge a essência do negócio, pois cria um ambiente institucional indutor à estabilidade. A medida dá condições de sustentabilidade ao setor e beneficia os proprietários de carros a álcool e de combustível flexível e econômico, fundamental para o Brasil.

Também estimula a produção justamente quando o Brasil começa a explorar o mercado internacional de biocombustíveis. Nos Estados Unidos, o gasto para produzir um galão vai de US$1,05 a US$1,20. Na Europa, de US$2 a US$2,20, e, no Brasil, fica entre US$0,57 e US$0,64. ■

OS NÚMEROS DO SETOR

Usinas: 324 unidades
Trabalho: 1 milhão de empregos diretos e 3 milhões indiretos
Produção(*): 22,5 milhões de toneladas de açúcar / 14,4 bilhões de litros de álcool
Exportação(*) 12,9 milhões de toneladas de açúcar / 650 milhões de litros de álcool
Receita com exportação: US$ 2,14 bilhões em 2003 / Principais compradores: Rússia e Oriente Médio
Participação no PIB: 2,20%

(*) Safra 2002/2003 Fonte: Unica

Cana vira samba no Carnaval carioca

Neste Carnaval, a Escola de Samba Acadêmicos do Salgueiro contou a história da cana-de-açúcar, com destaque para o álcool. "A cana que aqui se planta, tudo dá... até energia" mostrou a importância do álcool combustível como produto ecologicamente correto e responsável pela geração de milhares de empregos no campo.

O enredo foi criado pelos carnavalescos Renato Lage e Márcia Lavia, que acompanharam todo o processo de produção de açúcar e álcool em usinas do interior do São Paulo. Usineiros e entidades do setor sucroalcooleiro apoiaram o desfile, com o objetivo de divulgar para o mundo inteiro as vantagens do álcool como combustível.

A Salgueiro entrou na Marquês de Sapucaí com cerca de 4.500 componentes e oito carros alegóricos. Um dos carros mostrou o funcionamento ce uma usina. Outro representou uma cidade fictícia (Alcóopolis).

Veja a letra do samba:

Salgueiro produz alegria

Caminha descrevendo nossa terra
Veio da Índia inspiração para o cultivo
Que dava fim à liberdade do nativo
Terra de fartura coberta de cana
Canaã, por natureza
Negro, do açúcar mascavo
Branco toque refinado
Da cobiça holandesa

Academia, é doce seu cantar
Verde Eldorado, o encanto "deste lado"
Solo fértil pro meu samba germinar

Pelo tempo, adoçou a economia
Com a evolução, ganhou outro "sabor"
O álcool, o progresso movia
Coisa que Caminha nem imaginou
E mesmo sem destronar o ouro negro
Já desvendaram seus segredos
O nosso jeito de abastecer
Sonho vê-lo enfim, em seu reinado
Meio ambiente preservado
Conquistando o espaço, infinito alvorecer

A cana que aqui se planta, tudo dá
Dá samba até o dia clarear
O combustível do futuro é brasileiro
É energia que hoje embala meu Salgueiro

CANA DE AÇÚCAR

Resultados da safra superam as expectativas

Expansão da capacidade de produção e melhor desempenho em ATR aumentam a oferta de matéria-prima

Diante do aumento na demanda de álcool nos últimos meses de 2002, houve uma majoração do consumo, que motivou os produtores de açúcar e de álcool do Brasil a solicitarem audiência com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento para avaliar a redução temporária da mistura de álcool à gasolina, de 25% para 20%, a partir de 1º de fevereiro.

Além da concordância com a medida, foram recomendadas também as seguintes ações:

1. Antecipação da colheita da safra de cana-de-açúcar na região Centro-Sul para produzir de 500 milhões a 600 milhões de litros até 30 de abril deste ano;

2. Buscar uma produção de álcool na região Centro-Sul, na safra 2003/04, de 1,5 bilhão de litros superior à da safra 2002/03; ou seja, a produção de álcool terá de passar de 11,15 bilhões para 12,65 bilhões de litros;

3. A manutenção de preços ao produtor no teto de R$ 0,90/litro para o álcool hidratado e R$ 1,00/litro para o álcool anidro.

O Diário Oficial da União publicou a resolução nº 28, de 22 de janeiro de 2003, do presidente do Conselho Interministerial do Açúcar e do Álcool – CIMA e ministro da Agricultura, Roberto Rodrigues, que dispõe sobre a redução do percentual de mistura de álcool anidro na gasolina de 25% para 20%, a partir da zero hora de 1º de fevereiro de 2003.

Em 1º de maio de 2003, os estoques chegavam a 650 milhões de litros, volume superior em 300 milhões de litros, estocados no mesmo período da safra anterior. Os preços se mantiveram não somente abaixo do teto acordado, como apresentaram uma redução de 26% para o álcool anidro e de 22% para o álcool hidratado. Além disso, o açúcar apresenta uma queda de 35%. Com isso, o Conselho Interministerial do Açúcar e do Álcool - CIMA aprovou a resolução nº 30, de 15/05/2003, que fixa o nível de álcool anidro na gasolina em 25% a partir do dia 1º de junho de 2003.



Mas os números da produção brasileira de cana na safra 2003/04 foram além das expectativas iniciais. A previsão da Unica chegou a 350,3 milhões de toneladas, volume 8,9% superior aos 321,6 milhões de toneladas apurados na temporada anterior. Foram produzidos 14,4 bilhões de litros de álcool, 13,9% a mais que os 12,6 bilhões da safra passada. É o segundo maior patamar, depois da quantidade de 15,4 bilhões de litros apurados em 1997. A produção de açúcar foi recorde histórico, com crescimento de 9%, de 22,5 milhões para 24,2 milhões de toneladas.

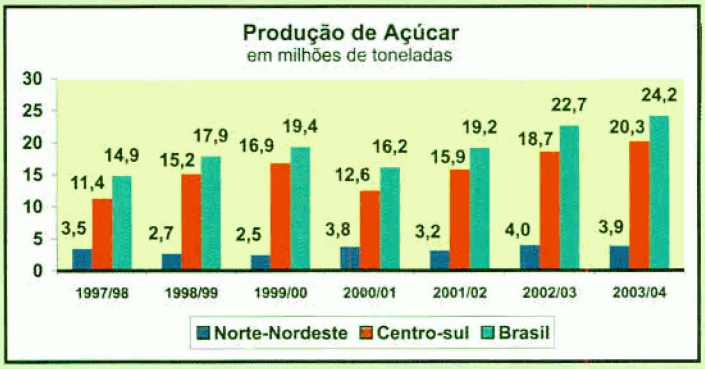
Além da expansão na área plantada, em torno de 5,2% na região Centro-Sul, houve aumento de 7,6% do ATR - Açúcar Total Recuperado, para 49,8 milhões de toneladas, em comparação com 46,3 milhões de toneladas na safra anterior.

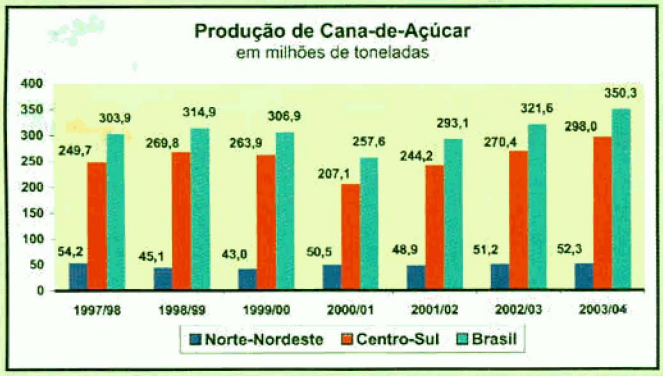
A maior concentração de açúcar foi acentuada na região Centro-Sul pelo volume inferior de chuvas a partir de julho, em relação à média histórica. A produção de cana na região, calculada em 298 milhões de toneladas, em relação aos 270,1 milhões de toneladas de cana produzidos na safra passada, revela aumento de 10,2%.

O Centro-Sul produziu 12,9 bilhões de litros de álcool, 15,7% acima dos 11,2 bilhões da safra 02/03. Em relação aos 18,8 milhões da safra anterior, a produção de açúcar registrará incremento de 8,8%, para 20,35 milhões de toneladas.

A situação do setor não é semelhante à grande crise observada na safra 1998/99, quando as cotações eram inferiores a 5 centavos de dólar e o câmbio no Brasil não estava atraente. A produção será maior na safra 2004/05, como reflexo dos investimentos em novos canaviais e resultado de bons tratos culturais. A criação de um mercado internacional de álcool e o aumento do seu acesso junto com o açúcar aos mercados hoje protegidos são prioridades estratégicas para o setor. Ações nesse sentido já estão sendo realizadas. ■









NEGÓCIOS

Depois da crise, usinas investem na produção

Setor supera a fase difícil da desregulamentação estatal e ganha espaço no mercado mundial de açúcar

No período de 1998/99 a 2002/03, o avanço da cadeia produtiva se concentrou mais na produção de açúcar, que passou de 18 milhões para 22,5 milhões de toneladas, enquanto a fabricação de álcool foi reduzida de 15,4 bilhões para 12,6 bilhões de litros. Porém, entre as temporadas de 2002/03 a 2003/04, houve uma reversão nessa tendência, com a produção de açúcar caindo levemente para 22,23 milhões de toneladas e a de álcool subindo para 14,1 bilhões de litros.

A fase de desregulamentação do setor foi marcada por marchas e contramarchas em função das pressões para a manutenção de um aparato regulamentar estatal. As liberações dos preços da cana-de-açúcar, do álcool e açúcar, que deveriam ocorrer a partir de janeiro de 1997, aconteceram somente em fevereiro de 1999. Foi justamente quando os estoques de passagem para a safra 1998/99 chegaram a 1,8 bilhão de litros.

Descapitalização

Havia um desequilíbrio na cadeia. Os elos da comercialização e distribuição não estavam preparados para escoar no mercado o excesso de produção. Os preços caíram muito e os prejuízos foram grandes. Em janeiro de 1999, foi criada a empresa Brasil Álcool, com a finalidade de retirar do mercado 1,2 bilhão de litros de álcool. O preço do litro despencava: R$ 0,41 em 1997, R$ 0,23 em 1998 e R$ 0,16 em 1999. Em maio de 1999, para controlar a comercialização, equilibrar as forças com os distribuidores e manter o preço a R$ 0,36, é formada a Bolsa Brasileira de Álcool, que foi encerrada em 2000.

Aquisições e fusões na indústria sucroalcooleira – 1998/2002

Ano	Empresa	Estado	Comprador	Tipo
1998	Cia. Açucareira S. Geraldo	SP	Usina Santa Elisa S/A	F
1998	Usina Diamante	SP	Cosan	A
1998	Usina Adelaide	SP	Usina da Barra	A
1999	Usina Sanagro	SP	Grupo José Pessoa	F
1999	Usina Iracema	SP	Usina São Martinho	F
2000	Usina Rafard	SP	Grupo Cosan	A
2000	Usina Amália/Santa Rosa	SP	Usina da Pedra	A
2000	Usina Benaalcool	SP	Grupo José Pessoa	A
2000	Usina Delta	MG	Grupo Carlos Lyra	A
2000	Usina Cresciumal	SP	Coinbra/Dreyfus	A
2000	Destilaria Vale do Turvo	SP	Silveira Barros/Toledo	A
2000	Ipaussu	SP	Union dês Sucreries Agricoles	A
2001	Alcovale Destilaria	MS	Unialco S/A Açúcar	A
2001	Refinadora Catarinense	SC	Glencore	A
2001	Açucareira da Serra	SP	Grupo Cosan	A
2001	Usina Alcomira	SP	Grupo Márcio José Pavan	A
2001	Univalem/ Guanabara	SP	FBA	A
2001	Destilaria Água Limpa	SP	Grupo Petribu	A
2001	Açúcar Guarani	SP	Belghin-Say	A
2001	Usina São José	SP	Grupo Antonio Farias	A
2001	Usina Luciânia	MG	Coinbra/Dreyfus	A
2001	Usina Santo Antonio	SP	FBA	Arr
2002	Usina Bela Vista	SP	Usina Bazan	A
2002	Guanabara	SP	Grupo Cosan	A
2002	Usina Santa Cruz	RJ	Grupo José Pessoa	A
2002	Usina Maluf	SP	Dulcini	A
2002	Usina Junqueira	SP	Grupo Cosan	Arr
2002	Usina Gantus	SP	Grupo Toledo	A
2002	Usina da Barra	SP	Grupo Cosan	A
2002	Usina Alcoazul	SP	Grupo José Pessoa	A
2002	Usina Quissaman	SP	Grupo José Pessoa	A

Fonte: KPMG Corporate Finance. F= fusão; A= Aquisição; Arr = Arrendamento

Queimada sob controle

Enquanto as queimadas crescem no País, o Estado de São Paulo, com legislação própria sobre a matéria, reduz o uso do fogo no cultivo agrícola e cumpre cronograma com relação às queimadas de palha, de acordo com as leis estaduais.

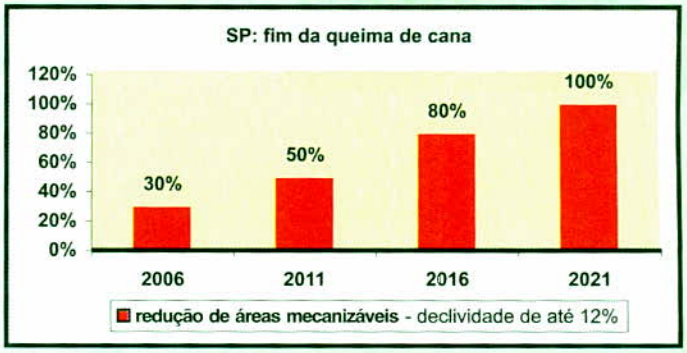
A eliminação total da queima está prevista para 2021 nas áreas consideradas mecanizáveis, com até 12% de declividade, nas quais, em teoria, seria possível passar uma máquina para efetuar a colheita; e 2031 para as áreas não-mecanizáveis (terrenos irregulares). É um prazo adequado, tendo em vista a quantidade de mão-de-obra absorvida no processo de colheita da cana, que será desativada com a mecanização.

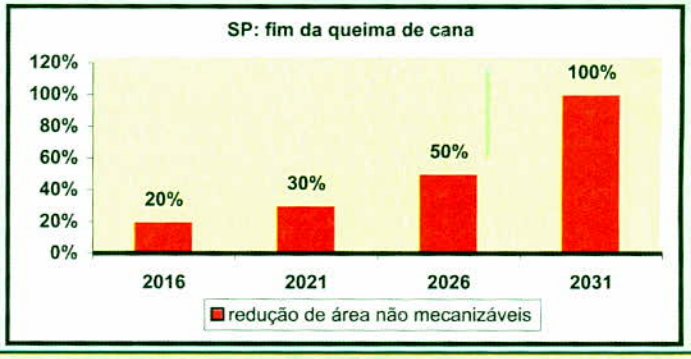
Desde meados da década de 90, se discute o uso do fogo na agricultura paulista. Em âmbito nacional, a discussão começou em 1998, com o Decreto Federal 2.661. A queima causa incômodos como a fuligem e torna o ar mais seco. A prática facilita a colheita manual, pois a palha é muito densa e dificulta o trabalho do cortador de cana.

A Secretaria do Meio Ambiente de São Paulo exige um plano prévio com informação dos talhões que serão queimados, tudo feito na forma digital e encaminhado à Pasta pela Internet. Em breve, as imagens via satélite serão empregadas na fiscalização.

AS PRINCIPAIS RESTRIÇÕES

- 1 quilômetro do período urbano
- 2 quilômetros do perímetro da área patrimonial dos aeroportos
- 100 metros do limite das faixas de segurança das linhas de transmissão e de distribuição de energia elétrica
- 6 mil metros de raio de área definida pela circunferência do centro de pista de pouso e decolagem de aeroportos
- 15 metros dos limites das faixas de segurança das linhas de transmissão e de distribuição de energia
- 25 metros ao redor do limite das áreas de domínio das estações de telecomunicações
- 50 metros ao redor do limite de unidades de conservação (matas protegidas)
- 15 metros do limite das áreas de domínio de ferrovias e rodovias federais e estaduais
- Quando se tratar de aeroporto que opere somente em condições visuais diurnas e a queima se realizar no período noturno, será observado apenas o limite do perímetro de sua área patrimonial do aeroporto, que é de dois mil metros.





Nesse período, a descapitalização no setor foi intensa e muitas empresas mudaram de proprietários. A média de negócios fechados chegou a oito por ano durante o triênio 2000-02, para em 2003 retomar ao patamar próximo de 2 por ano, registrado entre 1995 e 1999. O movimento de consolidação das empresas continua vivo. Essa dinâmica sofre também a influência da tendência internacional de produção em larga escala nas *commodities* como açúcar e álcool, na busca de uma produção mais otimizada e de menor custo.

A seca de 2000 teve forte impacto sobre a produção, porque os canaviais receberam menos tratos culturais em decorrência da crise. A menor oferta elevou os preços. A rentabilidade do setor ficou muito boa e as áreas de lavouras cresceram substancialmente. As exportações de açúcar também se elevaram e o País conseguiu incrementar sua participação no mercado livre mundial de 20% para mais de 30%, depois de 1997.

Temporada do álcool

Com a recente alta nos preços internacionais do petróleo e da gasolina no mercado interno, o consumo de álcool cresceu. No início da safra 2003/04, os estoques de passagem estavam praticamente zerados e havia uma preocupação com o abastecimento. O



governo reduziu a dosagem de álcool na gasolina de 25% para 20%, de fevereiro a junho. A temporada foi alcooleira e os preços diminuíram .

Não existe uma nítida tendência de concentração entre as empresas no setor, mas alguns grupos expandiram substancialmente seus negócios. Nas últimas seis safras, as dez maiores empresas sucroalcooleiras aumentaram sua participação na fabricação de álcool de 20% para mais de 30% na região Centro-Sul. Também houve entrada de capital estrangeiro com a FDA, Coinbra, Glencore e Béghin-Say.

Para a safra 2004/05, a capacidade de produção será maior, face aos investimentos realizados pelas empresas nos últimos anos, por meio de aquisições e parcerias, reativação de usinas paralisadas e instalação de novas unidades. A situação do setor difere daquela de crise do final dos anos noventa. Um momento de ajuste para controlar a sobreoferta de álcool e evitar um aviltamento maior de preços, que cairam muito e já comprometem os resultados financeiros do campo e da indústria. ■

PARCERIAS

Consecana harmoniza negociação entre fornecedores e indústrias

A desregulamentação do agronegócio sucroalcooleiro na segunda metade dos anos noventa induziu à criação de um fórum para tratar das questões técnicas ligadas à relação entre a indústria processadora e o fornecedor da matéria-prima. A iniciativa é louvável, pois estabelece um instrumento para harmonizar o funcionamento da cadeia produtiva. Foi assim o surgimento do CONSECANA - Conselho dos Produtores de Cana de Açúcar, Açúcar e Álcool do Estado de São Paulo, em 1997.

O funcionamento do CONSECANA deixa uma lição fantástica, face à sua capacidade viva de aprimorar e acompanhar as mudanças de tecnologia e de gestão do setor. Com adesão voluntária, os coeficientes técnicos são estabelecidos com muito consenso e dão equilíbrio às negociações, muitas vezes, complexas entre o fornecedor e a usina. Uma parceria ganha-ganha.

Com o preço do quilo do Açúcar Total Recuperável - ART, com PIS e COFINS, definido a cada mês pelo CONSECANA, o preço da matéria-prima guarda uma ligação direta com o valor do produto no mercado. Ao levar o mix de produção de cada unidade, em termos de açúcar e álcool anidro e hidratado, seja direto, residual ou industrial, o produtor e a indústria compartilham o risco da atividade.

Estrutura de custo de produção de cana de açúcar - produtor

Estado: São Paulo

Item	coeficiente técnico	custos R$/ha	2002/03 R$/T	custos R$/ha	2003/04 R$/T	variação %
1. TRATOS CULTURAIS		495,16	6,27	664,99	8,42	34,30
1.1. CANA PLANTA		89,65	1,13	123,53	1,56	37,80
MÃO DE OBRA		24,25	0,31	27,61	0,35	13,85
Braçal (HD)	1,01	17,39	0,22	20,44	0,26	17,55
Tratoristas -Hs	0,01	6,86	0,09	7,17	0,09	4,46
Mecanização-Hs	0,46	8,31	0,11	12,64	0,16	52,07
Insumos		57,08	0,72	83,28	1,05	45,89
Fertilizantes-Ton.	0,01	5,35	0,07	5,35	0,07	0,00
Herbicidas-l	0,96	23,66	0,30	34,16	0,43	44,39
Prod.Fitossan.-Kg	0,83	28,08	0,36	43,77	0,55	55,90
1.2. SOQUEIRA		405,51	5,13	541,45	6,85	33,52
MÃO DE OBRA		170,61	2,16	194,27	2,46	13,86
Braçal (HD)	3,66	63,28	0,80	74,38	0,94	17,55
Tratoristas -Hs	0,06	45,75	0,58	47,80	0,61	4,46
Mecanização-Hs	3,04	61,58	0,78	72,09	0,91	17,06
Insumos		234,90	2,97	347,19	4,39	47,80
Corretivos-T	0,75					
Fertilizantes-Ton.	0,32	147,57	1,87	220,75	2,79	49,58
Herbicidas-l/Kg	4,63	86,84	1,10	125,93	1,59	45,02
Prod.Fitossan.-Kg	0,07	0,48	0,01	0,51	0,01	4,92
2. COLHEITA DA CANA		395,12	5,00	438,65	5,55	11,02
2.1. CORTE		288,59	3,65	301,99	3,82	4,64
MÃO DE OBRA		284,96	3,61	296,47	3,75	4,04
Braçal (HD)	79,00	282,16	3,57	293,55	3,72	4,04
Tratoristas -Hs	0,0035	2,80	0,04	2,92	0,04	4,46
Mecanização-Hs	0,19	3,62	0,05	5,51	0,07	52,14
2.2. CARREGAMENTO		106,53	1,35	136,67	1,73	28,29
MÃO DE OBRA		63,66	0,81	71,43	0,90	12,21
Braçal (HD)	1,18	17,01	0,22	22,70	0,29	33,44
Tratoristas -Hs	0,04	46,64	0,59	48,73	0,62	4,47
Mecanização-Hs	2,20	42,88	0,54	65,24	0,83	52,15
3. TRANSPORTE		281,60	3,56	374,13	4,74	32,86
Diversos	17,14	45,20	0,57	64,81	0,82	43,38
De Cana (ton)-20Km	79,00	236,40	2,99	309,32	3,92	30,85
4. DESPESAS ADMINISTRATIVAS		80,39	1,02	80,39	1,02	0,00
5. CONS. E REPAROS/IMPOSTOS, TAXAS E LIC.		20,82	0,26	27,06	0,34	29,98
6. REMUNERAÇÃO DE CAPITAL *		264,93	3,35	344,09	4,36	29,88
7. CUSTO DIRETO DA PRODUÇÃO		1538,02	19,46	1929,30	24,43	25,44
8. DEPRECIAÇÃO		341,37	4,32	441,70	5,59	29,39
9. REMUNERAÇÃO DA TERRA *	15,12	328,40	4,16	496,37	6,28	51,15
10.CUSTO TOTAL		2207,78	27,94	2867,38	36,30	29,88
11.RECEITA TOTAL		2843,19	35,99	2463,60	31,19	-13,35
12.RETORNO ECONÔMICO		635,41	8,05	-403,78	-5,11	-163,55

Na paridade técnica de açúcar e álcool, prevalece o princípio de converter os produtos açúcar, álcool anidro e álcool hidratado em um único produto, por meio da quantidade de açúcar total contida em cada um deles.

CONVERSÃO

• 1 kg de açúcar = 1,0495 kg de ART
• 1 litro de álcool anidro = 1,8169 de ART
• 1 litro de álcool hidratado = 1,7409 de ART
• 1 kg de açúcar VHP = 1,0453

O sistema CONSECANA parte da planilha de custos definida pela Fundação Getúlio Vargas. Os preços são apurados pelo CEPEA/ESALQ. No início, eram levantados os preços do açúcar cristal especial destinado ao mercado externo, álcool anidro carburante, álcool hidratado carburante e álcool hidratado industrial. A partir da safra 1999/00, foi acrescido na coleta o álcool anidro industrial; e na safra 2002/03, o açúcar de mercado externo foi separado em cristal especial e VHP.

Para mostrar a rentabilidade de uma lavoura de cana nas safras 2002/03 e 2003/04, durante a temporada que vai maio a abril, foi desenvolvida uma planilha de custos de fornecedor de cana, que representa 1/4 da produção paulista, com os seguintes pressupostos:

- **Produtividade -** 79 toneladas por hectare, com cinco cortes econômicos.
- **Remuneração da terra -** corresponde a 15 toneladas de cana por hectare;
- **Depreciação -** investimento de plantio dividido pelo número de cortes (5);
- **Remuneração de capital -** 12% do capital investido;
- **Receita Bruta:** produtividade (79 toneladas/hectare) x ATR/hectare x preço (1).

Safra	ATR/hectare	Preço Consecana
2002/03	147,62	0,24
2003/04*	148,50	0,21

(*) estimativa

Entre as safras 2002/2003 e 2003/04, o custo direto de produção com a inclusão do preço de arrendamento variou quase 30%. Os maiores aumentos ocorreram nos fertilizantes e defensivos, de 45% a 50%, face à desvalorização do real frente ao dólar. Esses insumos químicos utilizam componentes importados. Já a receita bruta, apesar da melhor relação ATR/hectare, sofreu queda nominal, devido à queda nos preços de açúcar e álcool.

A receita líquida, calculada pela receita bruta menos o custo direto de produção, mostra saldo positivo em ambas as safras. Em termos de retorno econômico, na safra 2002/03 o resultado cobriu a depreciação e o arrendamento, enquanto que na safra 2003/04, isso não ocorreu. Para 2004/05, o resultado tende a ter um desempenho mais fraco. ■

BIOMASSA

Energia limpa e renovável

Potencial energético do Brasil em biomassa de cana é ascendente, de 4 mil para 20 mil Mw

ONÓRIO KITAYAMA

A Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, criou o Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa), enquanto o Decreto nº 4.541, de 23 de dezembro de 2002, regulamentou os artigos 3º, 13, 17 e 23, que tratam da expansão da oferta de energia elétrica emergencial e da recomposição tarifária extraordinária.

Com a mudança de governo e a entrada da gestão Lula, a matéria passou por reestudos. Em 11 de novembro de 2003, foi aprovada a Lei nº 10.762. Algumas mudanças ocorreram. São os casos do aumento de recursos da Conta de Desenvolvimento Energético Para Universalização de Energia, expansão dos prazos de contrato para compra de energia da Eletrobrás de 15 para 20 anos, adaptação ao novo modelo de setor elétrico, exclusão do consumidor de baixa renda da formação de recursos financeiros necessários para a compra de energia, dentre outros.

O Proinfa constitui iniciativa positiva, pois busca aumentar a participação das fontes alternativas na matriz energética brasileira. Numa primeira fase, a meta é chegar a 3.300 MW, dividida em partes iguais de 1.100 MW para energia oriunda da biomassa, das pequenas centrais hidrelétricas (PCH) e eólica.

Os interessados encaminharam sugestões até o dia 31 de julho de 2003 para a consulta pública do Ministério de Minas e Energia, iniciada em 02 de julho de 2003, sobre metodologia e parâmetros utilizados para o cálculo dos valores econômicos (VE), de cada fonte alternativa participante do Proinfa (Programa de Incentivo a Fontes Alternativas). Os resultados estão sendo aguardados pelo setor sucroalcooleiro.

O aproveitamento da energia primária contida na cana significa contribuir na matriz energética, com o álcool combustível e também com a energia elétrica. Se uma tonelada de cana tem um conteúdo energético de 1.718.000 kcal, enquanto 1 barril de petróleo tem 1.386.000 kcal, isso significa que:

1 tonelada de cana = 1,2 barris de petróleo

ou seja, a produção de cana brasileira em torno de 350 milhões na safra 2003/04, teve um equivalente em energia primária de 430 milhões de barris de petróleo/ano, muito próxima de dois terços da produção nacional de petróleo.

O uso racional das biomassas (bagaço e palha) constitue uma típica solução de geração distribuída. Os locais das usinas de açúcar e álcool são pulverizados e próximos dos centros de consumo elétrico, com capacidade para produzir de 20 a 200 Mw cada uma, conforme a região, as características de produção e a tecnologia industrial.

Nas usinas movidas a bagaço, o material é queimado em caldeiras destinadas a aquecer a água, cujo vapor movimenta as turbinas geradoras de energia.

Estudo do Centro Nacional de Referência em Biomassa - CENBIO, com base na produção de 267 mil toneladas de cana, estima um potencial energético de 3.852 Mw. Esse número cresce com o aumento da produção de cana e o desenvolvimento tecnológico, quanto ao uso de bagaço, palha e o processo de gaseificação do bagaço (bagaço convertido em gás e este em energia elétrica). Enfim, o potencial energético do Brasil em biomassa de cana é ascendente, de 4 mil Mw para 20 mil Mw. Apenas a título de comparação, vale assinalar que a energia produzida pela Usina de Itaipu corresponde de 11 a 12 mil Mw.

Potencial Energético na Biomassa de Cana

4.000 Mw > 6.000 Mw > 8.000 Mw > 15.000 Mw > 22.000 Mw

Vale lembrar que o setor sucroalcooleiro potencializa a produção de energia elétrica justamente na época de escassez de água nos reservatórios ou, em outras palavras, na contra-mão do ciclo pluviométrico do parque hídrico brasileiro, gerando complementaridade efetiva à oferta hidrelétrica brasileira.

Cana de Açúcar	1/3 em caldo de cana	**• Açúcar: alimento barato em Kcal • Etanol: energia limpa e renovável**	
	1/3 em bagaço	Biomassa da Cana	• Co-geração: energia limpa e renovável
	1/3 em palha		• Co-geração: energia limpa e renovável

Com potencial estimado de gerar entre 5 mil Mw e 8 mil Mw, com base em bagaço de cana, o Estado produz atualmente cerca de 500 Mw que saem das usinas de álcool e açúcar. Para gerar cada Mw, o investimento necessário é de US$ 800 mil em uma usina de co-geração movida a gás natural, enquanto na movida a bagaço de cana esse custo cai para US$ 600 mil.

Entre os usineiros, a ampliação da co-geração de energia esbarra na conjuntura atual do setor elétrico, com sobra de energia e baixo preço no mercado "spot", e na falta de regras mais claras que garantam retorno ao investimento e linhas de financiamento. Dentre as plantas industriais de açúcar e álcool, raras não são autoprodutoras de energia no Brasil. A quantidade estimada chega a 1.485 Mw, com uma produção excedente durante o período de safra da ordem de 700 Mw.

As expectativas são de crescimento. A quantidade ainda é pequena perante o potencial existente. O governo deve concentrar o foco para atrair mais interessados. Os benefícios gerados são compensadores face à reserva de capacidade para o sistema elétrico, a complementaridade à base hidrelétrica e a proximidade com importantes centros consumidores. ■

ONÓRIO KITAYAMA *é engenheiro agrônomo e consultor da ÚNICA. E-mail: onorio@unica.com.br*

COMUSTÍVEL

A opção pelo carro Flex-Fuel

ALFRED SZWARC

A tecnologia conhecida como "Flex-Fuel" nasceu de pesquisas realizadas nos Estados Unidos, na Europa e no Japão, no final da década de 80. Buscava-se uma solução para o problema de falta de infra-estrutura de distribuição e abastecimento para o uso de metanol e etanol, que inviabilizava o uso e a expansão desses combustíveis.

Nos Estados Unidos, uma lei de 1988, denominada "Ato dos Combustíveis Automotivos Alternativos", estimulou o desenvolvimento dessa tecnologia, que possibilitou o uso de misturas de álcool-gasolina, até o limite de 85% de álcool. Tal limite foi estabelecido com o propósito de facilitar a partida do motor em condições extremas de frio, comuns em diversas regiões daquele país.

A tecnologia se baseia no reconhecimento, por meio de sensores, do teor de álcool em mistura com a gasolina e no ajuste automático da operação do motor para as condições mais favoráveis ao uso da mistura em questão. Pode-se dizer que essa tecnologia transformou o motor convencional à gasolina em um motor "inteligente".

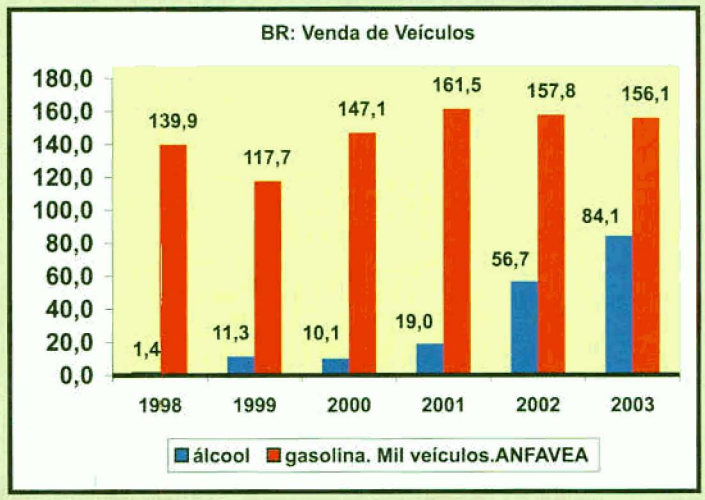
Em 1992, a General Motors introduziu a tecnologia "Flex-Fuel" no mercado norte-americano. Em seguida, outros fabricantes passaram também a disponibilizar produtos com características semelhantes, que foram destinados principalmente a frotas cativas. Estima-se que existam atualmente mais de 1,5 milhão desses veículos nos Estados Unidos. Recentes estudos indicam que a tecnologia é considerada confiável pelos usuários e que os custos com manutenção são equivalentes aos dos veículos à gasolina.

No Brasil, os estudos para a aplicação dessa tecnologia se iniciaram na Bosch, em 1994, que vislumbrou a possibilidade de os veículos "Flex-Fuel" substituírem os veículos exclusivamente a álcool, que na ocasião apresentavam declínio nas vendas.

Os defensores da nova tecnologia argumentavam que, apesar de o Brasil dispor de uma ampla infra-estrutura de abastecimento de álcool, a sensação de segurança associada à possibilidade de escolha do consumidor pelo uso de gasolina, de álcool ou de qualquer mistura destes combustíveis representaria um fator de atratividade e diferenciação no mercado consumidor. Representaria, também, economia para as montadoras, que não precisariam mais desenvolver projetos em duplicata para veículos a álcool e à gasolina.

Para os produtores de álcool, significaria maior flexibilidade na oferta de seu combustível em função de variações de safra e oportunidades no mercado de açúcar.

As pesquisas realizadas no Brasil resultaram em uma concepção tecnológica superior à norte-americana. Enquanto nos EUA os veículos "Flex-Fuel" foram derivados dos veículos à gasolina, no Brasil, se aproveitou a experiência com os veículos a álcool, que são equipados com motores de taxa de compressão mais elevada. Dessa forma, o conceito de "Flex-Fuel" nacional se mostrou melhor em termos de desempenho e economia de combustível, além de possibilitar o uso de até 100% de álcool.



Em 1999, uma outra importante empresa de tecnologia automobilística, a Magneti Marelli, anunciou também dispor dessa tecnologia. Apesar da oferta de sistemas "Flex-Fuel", as montadoras instaladas no País não mostraram muito entusiasmo na ocasião, alegando que necessitavam de incentivos fiscais para compensar os investimentos nesses projetos. Justificavam, também, que precisavam conhecer a classificação fiscal para os veículos equipados com a nova tecnologia e os respectivos critérios de homologação, registro e licenciamento. Tais questionamentos e a indefinição do governo sobre esses temas levaram à postergação dos projetos "Flex-Fuel" no País.

Com a apresentação pela Ford de um protótipo "Flex-Fuel", no começo de 2002, associado a um crescente interesse por novos incentivos para a ampliação do uso do álcool, surgiu um interesse renovado pela nova tecnologia, que estimulou diversos setores do Governo Federal a avaliarem os seus méritos. Finalmente, em agosto de 2002, a reclassificação de IPI para veículos trouxe consigo a definição de que veículos "Flex-Fuel" teriam o mesmo tratamento fiscal que os veículos a álcool.

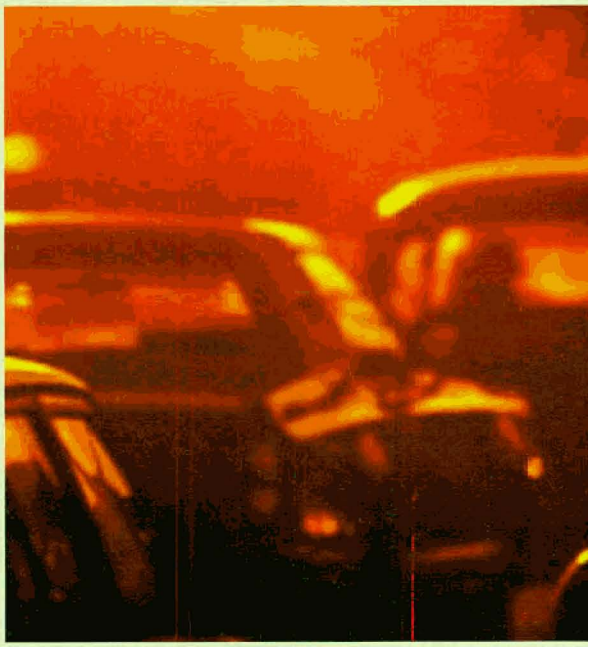
Essa notícia e o aumento do interesse pelo uso do álcool em outros países, como Índia, China, Tailândia e Austrália, levaram as montadoras a examinar com renovado interesse as possibilidades de tornar o Brasil um centro de produção de veículos "Flex-Fuel", tanto para o mercado interno como para exportação.

Em março de 2003, a Volkswagen lançou o Gol TotalFlex 1.6, o primeiro modelo multicombustível do País. Atualmente, a montadora apresenta essa tecnologia nos modelos da família Gol (Gol, Parati e Saveiro) e no Fox. A GM conta com os modelos Corsa, Montana e Meriva (nos próximos meses, deverá lançar versões flexíveis da perua Zafira e do Astra Hatch e Sedan). A Fiat tem o modelo Palio 1.3 flexível. Todos esses modelos adotaram a tecnologia de admissão e reconhecimento de combustível desenvolvida no Brasil. Tanto a picape Montana como o Fox são veículos concebidos apenas com esse tipo de motorização.

Diferentemente da tecnologia tradicional americana, que dispõe de frota de 2 milhões de veículos flexíveis movidos a etanol 85, a brasileira admite qualquer possibilidade de mistura entre 100% álcool e 100% gasolina (com 25% de álcool).

As vendas iniciais dos veículos "Flex-Fuel" indicam que ele é bem aceito pelo consumidor, o que permite inferir que essa tecnologia representará um marco na bem-sucedida experiência brasileira com o uso de álcool combustível. ■

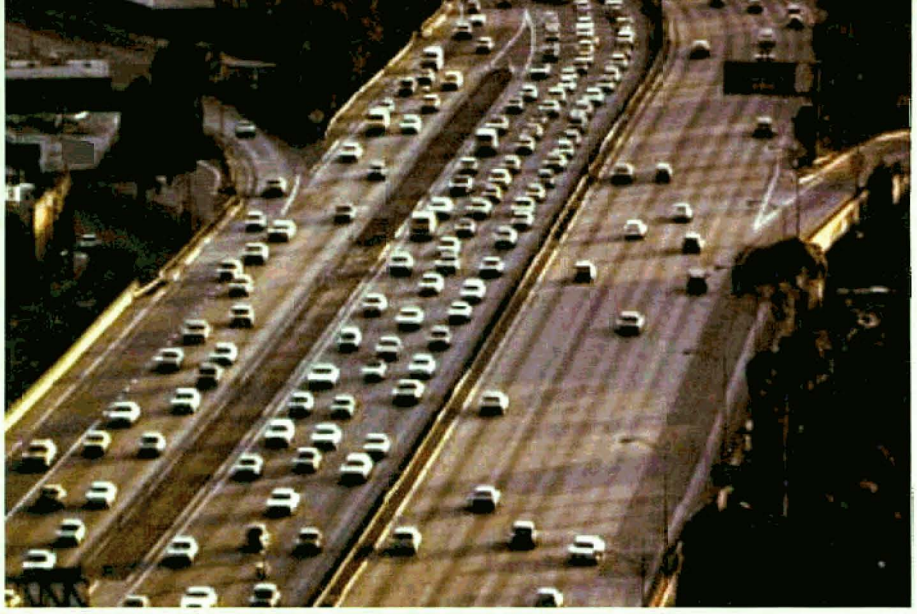
ALFRED SZWARC, *consultor da Única, é engenheiro, MSc. em Controle da Poluição Ambiental, diretor da ADS Tecnologia e Desenvolvimento Sustentável e membro do Conselho Diretor da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva.*



GÁS NATURAL

Procura-se um modelo não-predatório

ALFRED SZWARC



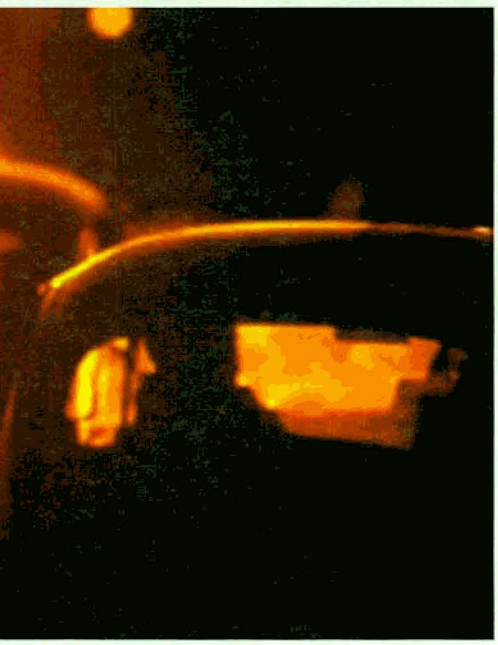
A utilização do gás natural como combustível automotivo no Brasil segue uma trajetória típica dos processos de tomada de decisão de políticas energéticas no País: a falta de planejamento. Resulta daí um quadro preocupante sobre os reais impactos de uma política voltada para a massificação do gás natural veicular (GNV), que está na pauta da Petrobrás e de alguns órgãos governamentais.

Na década de 80, se deu o início das discussões para a introdução do GNV no mercado como substituto do óleo diesel no transporte de cargas e passageiros. Entretanto, por problemas estruturais de disponibilidade de produto e pouca diferença entre os preços do GNV e diesel, que não estimularia economicamente a conversão, a idéia foi deixada de lado.

Estimativas indicam que no final de 2003 circulavam no Brasil cerca de 640 mil unidades

No início da década de 90, o aumento da disponibilicade de gás natural nacional e a perspectiva de importação deste produto em grandes volumes da Bolívia trouxeram o assunto novamente à tona, porém dessa vez com enfoque no mercado de veículos leves. Argumentava-se que o GNV poderia ser comercializado em bases mais competitivas com a gasolina e o álcool do que com o diesel, que os veículos leves representariam um mercado significativamente mais expressivo e que esse uso poderia vir a financiar a expansão da rede de distribuição de gás natural.

A liberação do uso do GNV para táxis e frotas de empresas foi o primeiro passo para a criação do mercado para este combustível, e sua utilização foi viabilizada por meio de kits de conversão de baixo custo e tecnologia ultrapassada, comercializados por oficinas mecânicas. Entretanto, surgiram alguns problemas: as montadoras passaram a cancelar a garantia de fábrica para os veículos novos convertidos, dada a baixa qualidade das conversões, e os órgãos de meio ambiente questionaram o uso desses kits, pois se verificou que as conversões alteravam as características originais dos veículos, resultando em aumento na emissão de poluentes, tanto com o GNV como com o combustível original do veículo.



Questionamentos públicos sobre a perda de desempenho dos veículos convertidos, variação na qualidade do gás natural comercializado e segurança da conversão, dentre outros, foram ignorados pelos órgãos e pelas entidades promotores do uso do GNV, sob o argumento de que se tratava de um programa nascente, que seria aprimorado ao longo do tempo.

A grande maioria dos veículos convertidos não atende aos limites legais de emissão de poluentes

Também se dizia que eventuais problemas seriam facilmente contornados, pois o enfoque do programa de conversão envolveria pequeno número de veículos. Foram criadas linhas de crédito oficias e privativas para financiamento de conversões de GNV, foram dados incentivos fiscais e fechados os olhos para as exigências de controle de emissão de poluentes e os requisitos de desempenho dos veículos. Em 1997, com a liberação do uso do GNV para veículos particulares e a disponibilização de uma infra-estrutura crescente de abastecimento, se consolidou no País a base para esse mercado.

Estimativas sobre o tamanho da frota de veículos que utilizam o GNV indicam que no final de 2003 circulavam cerca de 640 mil unidades. Os 3,8 milhões de metros cúbicos de GNV consumidos diariamente por essa frota são distribuídos em 15 Estados, por meio de uma rede de 705 postos de revenda (janeiro/2004). Nos últimos dez anos, houve uma explosão no crescimento das conversões para GNV graças a políticas públicas que incentivaram essa expansão, oferecendo vantagens econômicas e fiscais. Por exemplo, no Estado de São Paulo, a principal concessionária dos serviços de distribuição de gás natural tem uma estrutura tarifária em que existe um subsídio cruzado explícito a favor do GNV, o que leva, por exemplo, o gás natural para uso domiciliar a custar aproximadamente seis vezes mais que o GNV, apesar de se tratar do mesmo produto.

Os benefícios concedidos ao GNV têm resultado em uma situação artificialmente favorecida em relação aos demais combustíveis automotivos e provocado uma competição predatória com o álcool combustível e a gasolina. Levantamentos feitos pelos produtores de álcool indicam que o uso atual do GNV já substitui um volume superior a 1 bilhão de litros de álcool/ano. Como a conversão de veículos a álcool para GNV resulta normalmente em um desempenho superior à conversão de veículos à gasolina, tem sido freqüente a prática de aquisição de veículos a álcool com benefício de isenção de IPI e sua conversão, regra geral, imediata para o GNV. Esse tipo de prática representa uma fraude fiscal que vem sendo ignorada pelos órgãos competentes.

As vantagens competitivas do GNV também são resultado da leniência com que a questão do aumento da poluição causada pelo uso de kits de conversão de tecnologia antiquada vem sendo tratada. Apesar de existir uma crença popular, alimentada por farta propaganda, de que tais conversões são "ecológicas", pode-se dizer, com base em dados da CETESB e da FEEMA (órgãos ambientais de São Paulo e Rio de Janeiro) que a grande maioria dos veículos convertidos não atende aos limites legais de

emissão de poluentes. De 21 kits de diversos fabricantes testados pela CETESB, somente quatro (novas versões) apresentaram conformidade com a legislação ambiental. Apenas em 2002 passou a vigorar uma regulamentação federal para controlar a emissão de poluentes associada às conversões para GNV, que, entretanto, é bastante tolerante em suas exigências para a certificação ambiental dos kits. No mercado internacional, o custo de kits de conversão modernos, que propiciam níveis baixos de emissão e desempenho do veículo adequado, é de três a cinco vezes mais alto que o praticado no mercado nacional para os kits aqui comercializados, fato que explica por si uma das questões que favorecem o GNV.

A frota de veículos operando com GNV já há muito deixou de ser pequena e, além da competição predatória e da desconformidade ambiental mencionadas, envolve outras questões relevantes que já assumiram proporções preocupantes. Uma delas é a segurança funcional dos kits instalados, devido ao crescimento desordenado do número de oficinas que fazem as conversões, sem que exista um controle efetivo da qualidade desses serviços. Embora não se conheça o número real, é fato reconhecido que grande parte das oficinas não são homologadas pelo INMETRO e, inclusive, muitas operam de forma ilegal. A disputa pelo mercado tem, inclusive, levado diversas oficinas de conversão a utilizarem componentes de segunda mão, de confiabilidade duvidosa.

Como as questões apontadas e outras pertinentes serão tratadas dentro de um plano de massificação do GNV, que prevê uma demanda 2,5 vezes maior que a atual, dentro de seis anos? A recomendação dada pela Petrobrás para os produtores de álcool, para que exportem o volume de álcool substituído pelo GNV, é assustadoramente simplista. Primeiro, porque os mercados para exportação de álcool ainda são limitados e protegidos por barreiras tarifárias; segundo, porque se não se concretizarem as tais exportações recomendadas, o que é bastante factível, haverá prejuízos consideráveis para o setor sucroalcooleiro, com reflexos na sua capacidade de geração de empregos e de renda. Resta ao governo, eleito com uma bandeira de criação de empregos e diminuição das desigualdades sociais, estabelecer uma política coerente para o GNV, que não seja perniciosa aos demais combustíveis e que olhe com atenção para a qualidade e segurança das conversões para GNV e os impactos ambientais resultantes do uso ampliado desse combustível. ■

Responsabilidade social é uma das preocupações do setor

A agroindústria brasileira da cana-de-açúcar emprega 1 milhão de trabalhadores, economiza milhões de dólares com a redução das importações de petróleo, gera receitas com exportações e reduz a emissão de poluentes provenientes das fontes fósseis de energia. Isso lhe confere um *status* privilegiado no universo das posturas socialmente corretas.

Além dos reflexos imediatos da manutenção de 400 mil empregos diretos e 1,2 milhão de indiretos, o setor produtivo paulista tem uma história de ação social junto a seus colaboradores e à comunidade.

Educação, cultura e esporte

Na área da educação, as empresas patrocinam e apóiam programas sociais para o desenvolvimento educacional de menores carentes e de adultos, com o objetivo de diminuir o analfabetismo, os índices de repetência e a evasão escolar, e de reforçar a melhoria do ensino público municipal e estadual. Destacam-se os programas de profissionalização para adolescentes em situação de risco social, destinados à preparação dos jovens para os desafios do trabalho.

Considerando o universo e o perfil dos trabalhadores do agronegócio brasileiro e a realidade do País, deve-se destacar que empresas do setor sucroalcooleiro já não têm mais analfabetos em seu quadro de colaboradores.

Na área da cultura, as ações visam desenvolver a capacidade de expressão e comunicação dos indivíduos e da sociedade, por meio de um conjunto de atividades de pintura, desenho, trabalhos manuais, música, canto, teatro e dança. Em muitos municípios, os eventos patrocinados pelas empresas são as únicas opções de lazer.

As empresas também patrocinam programas na área de esportes. Os projetos incluem jogos, competições, torneios, patrocínio de atletas e a participação de escolas.

Na área da saúde, desenvolvem-se campanhas de vacinação, de prevenção de doenças e de combate à dependência química, além de programas para gestantes e de reeducação alimentar.

Benefícios

No estado de São Paulo, a agroindústria canavieira é responsável por 40% dos empregos rurais. Cerca de 95% dos empregados têm registro em suas carteiras de trabalho e auferem todos os direitos da legislação trabalhista. Na média, esses trabalhadores recebem, entre remuneração e benefícios, 3,5 salários mínimos na



lavoura e 5,3 salários mínimos na indústria de açúcar e álcool.

Entre os benefícios, que variam por empresa, estão a assistência médica, odontológica, ótica e farmacêutica; seguro de vida, refeição, cestas básicas; vales para refeições e transporte; previdência privada, auxílio-doença e auxílio-funeral; assistência escolar, desjejum, cestas de Natal, convênio com supermercados, empréstimos financeiros, vendas subsidiadas e acesso a cooperativas de crédito.

O setor sucroalcooleiro mantém diretamente mais de 600 escolas, mais de 200 creches e mais de 300 ambulatórios médicos em todo o Brasil.

Meio ambiente

Graças à agroindústria canavieira, o Brasil é pioneiro na utilização em larga escala do etanol (álcool etílico), combustível limpo e renovável. O País oferece exemplo prático de desenvolvimento sustentável ao combinar contribuição à melhoria do meio ambiente, exploração de vocações econômicas locais e geração descentralizada de empregos e renda.

As culturas de cana-de-açúcar ocupam 2,4% da área agricultarável do solo brasileiro, ou cerca de 5,5 milhões de hectares. Em São Paulo, a cultura de cana é uma das atividades agrícolas com menor índice de contaminação dos solos e das águas em todo o mundo, por utilizar as menores quantidades de agroquímicos - fertilizantes e defensivos.



A prática resulta de pesquisas e desenvolvimento tecnológico na produção de espécies mais adaptadas às características dos solos e no controle biológico de pragas. O setor investe cerca de US$40 milhões de dólares por ano nessas pesquisas.

Vale destacar nesta área o Projeto Genoma-Cana, iniciado em 1999, com parceria entre a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo - Fapesp, universidades; o setor sucroalcooleiro, em particular, o Centro de Tecnologia da Copersucar, e a Cooperativa dos Produtores de Açúcar e de Álcool do Estado de São Paulo. ■

TENDÊNCIAS

Demanda de álcool no cenário 2003/10

Exercícios de cenários são importantes para mostrar tendências de médio e longo prazos. São pontos cardeais e servem de referência à direção e ao rumo dos negócios. Os números em si têm importância secundária, pois nunca refletem com absoluta precisão a realidade futura. É um primeiro passo para desenvolver uma visão estratégica.

No caso da cadeia produtiva sucroalcooleira, uma perspectiva mais distante ajuda a administrar o momento presente. Haverá um estoque de passagem de álcool para a safra 2004/05, que corresponde a 30 a 40 dias de consumo. Nada de exorbitante. Uma conjuntura segura de abastecimento e positiva para negociar com o governo políticas de oferta e de demanda.

É mister para a liderança setorial a organização e a comunicação uníssona das informações para os diferentes públicos, desde fornecedores, distribuidores, a governo e consumidores, dentre outros. As estatísticas e os levantamentos de campo devem ser respeitados e apurados no instante apropriado, pois o desempenho da agricultura varia de acordo com o "humor" de uma série de fatores. A especulação normalmente torna vulnerável e prejudica o desempenho da atividade produtiva, e favorece os elos da comercialização e distribuição.

A Câmara Setorial do Açúcar e Álcool, com base em pressupostos de variação do PIB, de incremento na venda de veículos, distribuição da frota entre diferentes combustíveis, desenvolveu diferentes cálculos para projetar a demanda de álcool e cana. O resultado foi espetacular: um aumento de 50% no consumo tanto de álcool como de cana, no cenário 2003/10.

Há de se levar em conta ainda a evolução no consumo de açúcar. A tarefa árdua de brigar contra o protecionismo e acessar mercados novos e protegidos não deve ser arrefecida. As vitórias vão aparecer. Projetar um consumo de cana na grandeza de 500 milhões de toneladas para suprir a fabricação de açúcar e álcool fica dentro do cogitado. Investimentos terão de ser aplicados, e instrumentos de auto-gestão, aprimorados. ■

Ano	Variação do PIB	Venda de Veículo
2.004/06	4,5%	9,0%
2.005	4,0%	6,0%
2.006	4,0%	5,0%
2.007/2010	3,0%	5,0%

Frota de Veículos (automóveis + comerciais leves) milhões de veículos

Ano	Gasolina	Álcool	Flex fuel	Total
2002	14,68	2,72	0,00	17,40
2003	15,41	2,45	0,05	17,91
2004	16,05	2,14	0,30	18,49
2005	16,54	1,81	0,79	19,10
2006	16,73	1,48	1,56	19,77
2007	16,62	1,17	2,69	20,48
2008	16,47	0,93	3,86	21,26
2009	16,30	0,73	5,06	22,09
2010	16,09	0,56	6,32	23,97

Consumo de gasolina equivalente milhões de metros cúbicos

Ano	Gasolina C	Álcool hidratado	GNV	Total
2003	21,3	4,7	1,6	27,2
2004	22,2	4,5	2,2	28,8
2005	23,0	4,3	2,7	30,1
2006	23,6	4,6	3,2	31,3
2007	23,7	5,3	3,7	32,6
2008	23,6	6,2	4,1	33,9
2009	23,5	7,3	4,4	35,2
2010	23,4	8,5	4,6	36,5

Fatores de conversão para gasolina equivalente:
1 metro cúbico de GNV = 1,22 litros de gasolina
1 litro de gasolina = 1,25 litros de álcool no carro a álcool = 1,30 litros de álcool no FFV ou rabo de galo

Projeção da Demanda: Álcool (milhões de litros) e Cana (milhões de toneladas)

Ano	Hidratado	Anidro	Total	Indústria	Exportação	Total geral	Cana (*)
2003	5.996	5.408	11.404	780	850	13.034	160,9
2004	5.704	5.802	11.506	812	1.000	13.317	164,4
2005	5.505	6.006	11.512	844	1.200	13.555	167,3
2006	5.820	6.125	11.945	877	1.400	14.222	175,6
2007	6.762	6.128	12.890	904	1.600	15.394	190,0
2008	8.060	6.069	15.480	931	1.800	16.860	208,1
2009	9.483	5.997	16.928	959	2.000	19.439	227,6
2010	11.013	5.915	16.928	988	2.200	20.116	248,3

Fonte: Câmara Setorial do Açúcar e do Álcool
(*) parâmetros considerados: 80 litros de álcool por tonelada e média de 145 kg de ATR por tonelada

AÇÚCAR

Crescimento modesto

Comércio livre corresponde a 1/4 do mercado total mundial, marcado por extrema proteção

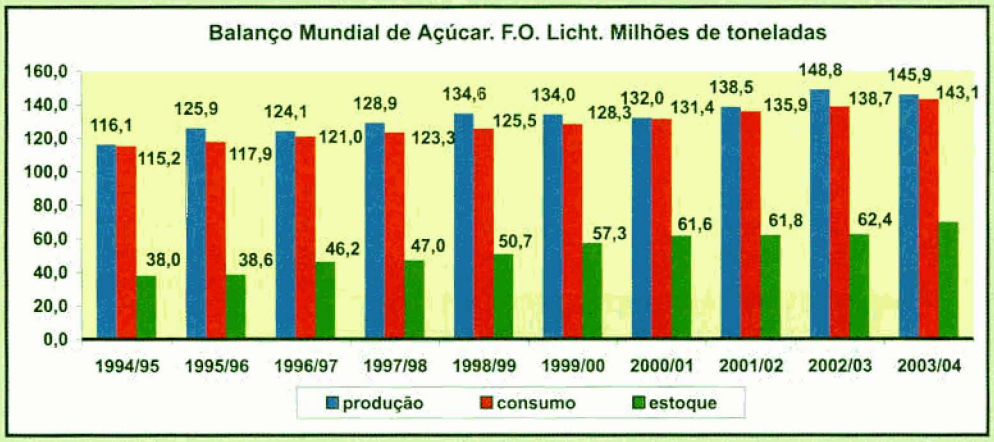
Quando se compara os números do mercado mundial de açúcar das safras 2003/03 e 2994/95, constata-se que a produção e o consumo tiveram um incremento próximos a 29 milhões de toneladas, enquanto os estoques praticamente dobraram: passaram de 25% para 50% do consumo. Os excedentes aumentaram na segunda metade dos anos noventa e provocaram uma depressão nas cotações.

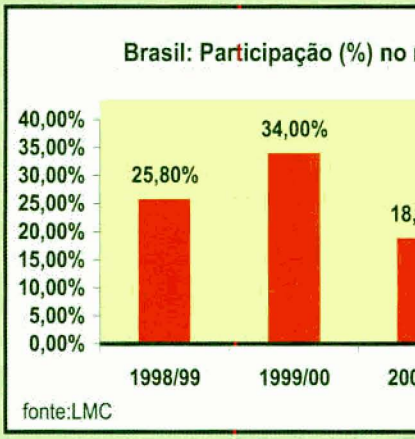
Na safra 2003/04, nem mesmo a seca e a redução na área plantada de beterraba, que diminuíram a fabricação de açúcar na União Européia em quase 1,6 milhão de toneladas, foi suficiente para reverter o quadro de sobre-oferta. China, Índia, Austrália e Tailândia voltaram a expandir a produção, mas sem grande intensidade. O Brasil continua a ser o grande peso pesado, com capacidade de produção em ascensão na matéria-prima.

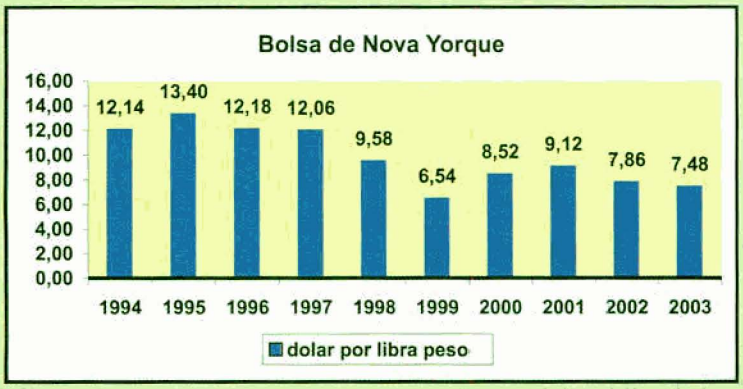
Em relação a 2002, as cotações na Bolsa de Nova York tiveram movimentos opostos em 2003: atuaram em maior patamar no primeiro semestre e depois mostraram uma leve trajetória de baixa. O Brasil recuou suas vendas, mas auferiu maiores divisas no exercício. Para 2004, não existem fatores para provocar instabilidade no balanço de oferta e demanda. Se prevalecer a pressão vendedora, dificilmente as cotações terão sustentação.

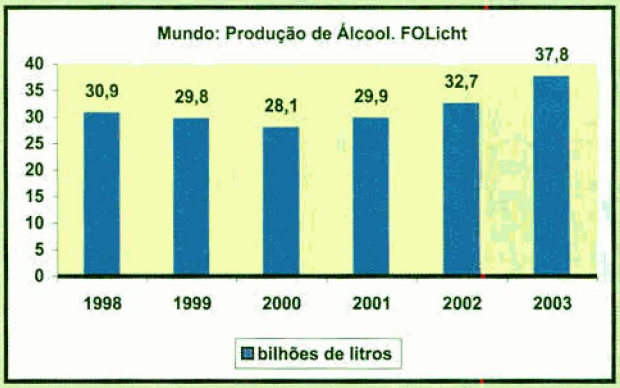
Com pouco espaço para alavancar a comercialização no mercado de exportação, o

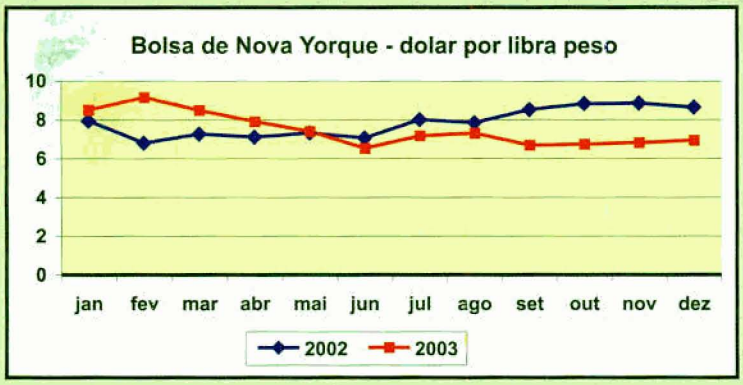






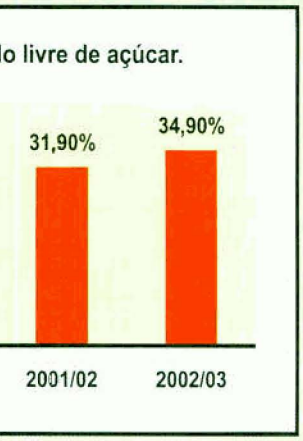












Brasil se posiciona para reduzir as práticas protecionistas e acessar sua produção de açúcar nos países desenvolvidos, em particular, da União Européia. Paralelamente, concentra as atividades no desenvolvimento do mercado mundial de álcool combustível que, segundo as projeções da F. O. Licht, em 2003 chegou a 37,8 bilhões de litros: um aumento de 15,6% sobre a quantidade de 32,7 bilhões de litros, apurada em 2002. Houve crescimento de 36% nos EUA, 10% no Brasil, 9% na UE e 8% na China.

Na verdade, a evolução da produção de álcool anda rápido a nível mundial. Em 2003, cresceu 9% sobre 2002; e em 2002 6% em relação a 2001. O cenário está mudando. O salto conquistado na fabricação de álcool de etanol nos EUA explica em grande parte o incremento mundial. A diferença entre a produção do Brasil - líder isolado por décadas - e os Estados Unidos, o segundo maior produtor, diminui, com a possibilidade de obtenção de volume semelhante em 2005. O mercado dependerá da política, uma vez que o atraso na aprovação da Lei de Energia dos Estados Unidos e seu Padrão para Combustíveis Renováveis pode adiar ou antecipar a obrigatoriedade da substituição do MTBE pelo álcool combustível. ■

MERCADO

Mundo descobre o etanol

Alguns países adicionam álcool à gasolina e mudam projeções do mercado brasileiro

O governo japonês, por meio do Ministério do Meio Ambiente, regulamentou, em outubro último, uma lei que permite a adição de até 3% de álcool à gasolina. A medida começa a vigorar a partir de março deste ano, de forma experimental e ainda não obrigatória, válida para as regiões de Osaka e Ilha Hogaido. De 2005 em diante, a norma valerá para todo o país. Uma adição até 10% de etanol não compromete a mecânica da sua frota de veículos, responsável pelo consumo de 60 bilhões de litros/ano de gasolina, segundo análise do governo do Japão.

Se a mistura de álcool à gasolina se tornar obrigatória no Japão, o Brasil precisará investir mais de R$ 2,5 bilhões para atender, nos próximos anos, à demanda anual japonesa de 1,8 bilhão de litros de álcool, na hipótese de uma mistura de 3%. Além do interesse na importação de álcool brasileiro, o governo japonês já manifestou intenção de investir em infra-estrutura de transporte e logística para permitir o escoamento da produção até os portos.

A Câmara Setorial do Açúcar e do Álcool e o Banco Japonês de Cooperação Internacional deverão elaborar estudo sobre a viabilidade de se abrir novas áreas para plantio de cana-de-açúcar no País, com o objetivo de atender à demanda do Japão. Além do álcool, os japoneses estão interessados no seqüestro de carbono e na produção de biodiesel. A adoção da mistura do álcool ao combustível – estudos falam em adicionar 10% à gasolina e 15% ao óleo diesel – permitirá ao País se adequar ao Protocolo de Kyoto, cujo objetivo é a redução de emissão dos gases causadores do efeito estufa.

As novas áreas de canaviais e o cultivo de produtos dos quais se extraiam óleo para misturar ao diesel poderiam servir para o seqüestro de carbono. Anualmente, o Japão tem um estoque de crédito de US$ 7 bilhões para investimentos.

A Coimex Trading e a Mitsui Corporation criaram uma joint-venture para exportar álcool anidro para o Japão e fecharam acordos com os três maiores grupos sucroalcooleiros do Brasil, responsáveis por grande parte da comercialização brasileira de álcool, Coopersucar, Cosan e Crystalserv. Calcula-se que cada 1 bilhão de litros de álcool a mais vai gerar 45 mil empregos.

Países como Colômbia e Índia também negociam com o Brasil a possibilidade de adicionar álcool etanol à gasolina. O mesmo sucede com Coréia do Sul, Austrália, Estados Unidos e Índia, além da Inglaterra e de países do Mercosul. ■

Acordo entre Brasil e Alemanha prevê a fabricação de 100 mil veículos

A Alemanha, por meio do Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), banco de fomento, deverá financiar a produção, no Brasil, de 100 mil veículos movidos a álcool, com incentivo do governo brasileiro. O negócio, que envolve R$ 100 milhões, abre mercado para 430 milhões de litros de álcool (menos de 4% da produção nacional) e evita emissões de 4,7 milhões de toneladas de CO_2. A compra de créditos será incorporada a um fundo de carbono aberto a investidores. A venda dos créditos de carbono no mercado mundial deverá render uma receita de pelo menos US$ 40 milhões, levando-se em conta uma cotação mínima de US$ 8,00 por tonelada de carbono. As primeiras conversas ocorreram em 2001, em Marrakesh, e se prolongaram até o início de setembro de 2002, em Johannesburgo, durante a Cúpula Mundial Sobre Desenvolvimento Sustentável (Rio+10). Na época, o então presidente Fernando Henrique Cardoso e o chanceler alemão Gerhard Schroeder firmaram uma declaração conjunta criando uma força-tarefa bilateral para dar contornos finais às negociações. Pelo lado brasileiro, foi sancionada lei que concede redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para carros a álcool, no valor de R$ 1.000 por veículo. O benefício, destinado exclusivamente a taxistas, locadoras, carros de frotas oficiais e privativas, seria concedido originalmente sob a forma de bônus emitidos pela Casa da Moeda. A legislação ainda não foi regulamentada e aguarda finalização dos entendimentos com o governo alemão. O Brasil precisa antecipar uma parcela equivalente a um quarto daquele valor, algo próximo a R$ 25 milhões, suficientes para estimular a produção de 25 mil carros a álcool. O adiantamento seria coberto mais adiante pela Alemanha: as 100 mil unidades representam praticamente metade da frota nacional de carros a álcool, sucateada por falta de renovação.

EUROPA

O avanço dos biocombustíveis

Programa da UE entra em nova era



Trinta anos depois de o Brasil ter lançado o Programa Nacional do Álcool, o Conselho da União Européia definiu, em abril de 2003, o primeiro pacote de medidas reguladoras para a produção e a utilização do etanol nos próximos 8 a 10 anos.

O Conselho Europeu definiu duas diretivas: uma "promocional" e outra fiscal, de tributação de produtos energéticos[1], tendo em vista cumprir o Protocolo de Kyoto e reduzir as emissões de CO_2, diminuir a dependência de fontes energéticas externas e criar novo estímulo à economia rural.

Dada a sua diversificação e fragmentação, além da tradição burocrática, a UE demora anos na definição das políticas setoriais, com uma profusão de relatórios e comunicados.

Em princípio, os países membros da UE pretendiam tornar compulsório o uso de componentes renováveis na mistura à gasolina e ao óleo diesel. Como a proposta não foi aceita pelo Conselho de Ministros, o Parlamento Europeu fixou metas indicativas (voluntárias) na proporção de combustíveis renováveis de 2% até 2006 e 5,75% até 2011. Os países membros estão livres para escolher entre biocombustíveis puros, mistura de combustíveis (baixo teor de 5% ou alto teor de E85) ou ETBE[2].

No cumprimento das metas nacionais, foram colocadas cláusulas de salvaguarda, devido aos seguintes fatores: o potencial limitado para produção de biocombustíveis; os recursos alocados à produção da biomassa para outros usos energéticos e às características técnicas ou climáticas dos mercados de combustíveis, e à produção de outros combustíveis baseados em fontes de energia renováveis.

A diretiva "promocional" será letra morta enquanto não houver incentivos fiscais (ou outros subsídios) para viabilizar economicamente a produção. Porém, caso surjam novas descobertas, a UE poderá estabelecer metas obrigatórias.

Até 2007, o CE relatará o progresso do mercado de biocombustíveis, com cobertura de vários tópicos importantes relacionados à eficácia das medidas tomadas em termos de custos, aspectos econômicos e impacto ambiental, análise do ciclo de vida dos biocombustíveis, sustentabilidade das safras e impacto dos biocombustíveis na mudança climática e redução de emissões de CO_2 e opções de longo prazo.

A diretiva fiscal fixou níveis mínimos de tributação para todos os produtos energéticos, inclusive eletricidade, gás natural e carvão, além de prever a isenção, integral ou parcialmente, de produtos com substâncias renováveis (óleos vegetais, álcoois não sintéticos, ésteres e produtos feitos de biomassa[3]), desde que:

- não excedam a tributação cobrada nas substâncias renováveis;
- mudem o preço das matérias-primas para evitar excesso de compensação;
- contenham um programa plurianual de, no máximo, 6 anos.

Em 27 de outubro de 2003, o CE aprovou a diretiva fiscal, em discussão desde 1997, para entrar em vigor em janeiro de 2004, em que os pontos mais importantes foram:

- os produtos energéticos não serão taxados quando usados como matéria-prima, mas sim como combustíveis;
- a escolha da fonte de energia renovável é livre entre os países membros;
- produtos energéticos usados em transportes aéreos fazem parte de compromissos internacionais em curso;
- aplicação de taxas diferenciais no diesel usado para atividades comerciais e outros fins.

Antes de 2012, quando esgota o prazo para aplicação dos programas plurianuais, haverá uma revisão das regras. O acompanhamento dos planos nacionais será com base nas informações sobre o cronograma de realizações, fornecidas pelos países membros. Até 2010, a Comissão relatará ao CE os aspectos fiscais, econômicos, agrários, energéticos, industriais e ambientais das reduções concedidas. O número de países membros em que há reduções ou isenções de impostos em vigor é limitado.

Redução de impostos sobre etanol combustível

País	%	•/mil litros
Espanha	100	420
Alemanha*	100	630
Suécia	100	520
França	60	380
Finlândia	51	300
Reino Unido**	44	300
Itália*	42	230

* Ainda não possui um programa.
** A partir de 1º janeiro de 2005

Oferta e demanda de etanol

Em 2001, o álcool combustível representou cerca de 14% do volume produzido pela UE, de 260 milhões de litros, sendo a maior parte destinada ao mercado convencional. Em 2002, essa proporção subiu para 20%, e a fabricação, para 400 milhões de litros.

A demanda futura será determinada pelo consumo de gasolina e pela taxa de conversão do conteúdo energético do etanol. O CE considera ideal uma taxa de 0,6, mas os produtores preferem 1,0, pois alegam melhor rendimento em comparação à gasolina, principalmente pelo baixo teor de mistura (de 5 a 10%).

Para obter as quantidades de etanol necessárias no ano 2000, o consumo de gasolina foi estimado para as duas taxas de conversão (0,6 e 1,0).

Somando os 15 países membros da UE, a necessidade anual de etanol varia de 2,3 a 5,4 bilhões de litros para 2% de mistura e de 8,4 a 14,1 bilhões de litros para 5,75% de mistura. Quando somados os 10 novos países membros integrantes da UE, a partir de 1º de maio de 2004, esses números sobem algo de 10%

Potencial do etanol na União Européia

Alto - Espanha, França e Suécia

Médio - Alemanha, Itália, Reino Unido, Holanda e Finlândia: interesse na produção

Baixo - Bélgica, Dinamarca, Áustria, Grécia, Irlanda, Portugal[4] e Luxemburgo: produção pequena ou inexistente

Espanha

★ Atingirá a meta de 2% em cinco anos, com produção anual de 550 milhões de litros;

★ A biomassa substituirá as matérias-primas atuais (cereais e álcool de vinho da UE);

★ Informações sobre a empresa de engenharia



não-agrícola Abengoa: capacidade para absorver toda a produção anual do regime de álcool de vinho, de cerca de 150 milhões de litros; possui duas unidades para fabricação de etanol destinado à produção de ETBE e, recentemente, vendeu produto à Suécia, devido a excesso de produção; uma terceira fábrica para 2005: capacidade de produção anual de 200 milhões de litros; sem data definida, uma quarta fábrica será construída em conjunto com a única produtora agrícola de etanol espanhola, a Azucarera (125 milhões de litros); a 3ª e a 4ª destilarias produzirão para mistura direta; estuda construir fábricas em outros países, tais como, Reino Unido, Alemanha e Holanda, onde a redução de impostos é de 100%.

França

★ Produtor mais tradicional de etanol combustível da Europa;
★ Perdeu a liderança da produção para a Espanha em 2002;
★ Produção anual estável, em 120 milhões de litros, usada na fabricação de ETBE (219 mil toneladas), para mistura na gasolina na proporção de até 15%;
★ Amplia a capacidade de produção de ETBE para 850 milhões de litros;
★ Em 2006, enfrentará um déficit de 120 milhões de litros;
★ Produtores mudam estratégia, pois grande parte do consumo da gasolina é vendida por meio de "super e hyper marchés";
★ Matérias-primas utilizadas são a beterraba e cereais;
★ Incentivos ao etanol: redução do desconto do imposto sobre consumo de 80% para 60% e provável abolição do teto da quantidade isenta de impostos;
★ Trabalha com planos plurianuais de produção, por força do Regulamento Europeu;
★ Petroleira Total: a) co-investidora na fábrica de ETBE, b) reluta em fazer novos investimentos devido à mudança na isenção fiscal; c) contrária à posição de produtores de beterraba, no sentido de aumentar a dosagem de álcool na mistura.

Suécia

★ Não usa ETBE, mas aplica a mistura de baixo e alto teor (E85) em cerca de 4.500 veículos de combustível flexível;
★ Produção de etanol combustível superou 100 milhões de litros em 2002;
★ As matérias-primas usadas são cereais e álcool de vinho;
★ A quantidade isenta de impostos aumentou em 145 milhões de litros de 2001 a 2002;
★ Redução de impostos sobre combustíveis neutros sem emissão de CO_2 foi posta de lado em função da "nova" Diretiva de impostos sobre energia, introduzida sem a 'luz verde' das autoridades da EU;
★ Para 2003, foi concedida quota de redução de imposto e isenção fiscal sobre consumo a oito empresas privadas, num total de 220 milhões de litros e 132 milhões de Euros;
★ Com a nova medida fiscal , a mistura de baixo teor tende a aumentar;
★ Agroetanol, maior produtora, planeja construir destilaria com capacidade de 100 a 150 milhões de litros;
★ A SEKAB deve importar etanol produzido em outras partes da Europa e no Brasil;
★ A petroleira OKQ8 começou a misturar 5% de etanol, em abril de 2003, em toda a gasolina sem chumbo de 95 octanas;
★ Outras petroleiras devem levar o volume misturado a 80% de toda a gasolina;
★ Há dúvidas sobre se todos os 220 milhões de litros foram realizados em 2003, dada a limitada capacidade de produção. O álcool importado terá isenção de impostos;
★ O governo apóia um projeto-piloto para o desenvolvimento de conversão de biomassa-a-etanol (subsídio: • 12 milhões). A unidade deverá ficar pronta este ano;
★ Conseguirá atingir a meta de 2006 sem dificuldades.

O grupo seguinte de países leva a sério o desenvolvimento da capacidade de produção de etanol, mas eles carecem de capacidade suficiente ou não têm isenção fiscal no momento.

Alemanha

★ Maior consumicor de gasolina e maior produtor de biodiesel da UE;
★ Produção de etanol combustível é zero;
★ Mercado de combustíveis significa a abolição da política de intervenção na produção de centeio e a eliminação gradual do regime do mercado de açúcar da UE a partir de 2006;
★ Existem 12 fábricas em projeto, com capacidade total entre 1,2 a 1,8 bilhões de litros;
★ A indústria açucareira nacional (Nord e Südzucker) planeja três fábricas com capacidade total de cerca de 400 mil toneladas de etanol por ano, até 2005;
★ Corte de 100% nos impostos para todos os biocombustíveis, até 2009;
★ Concorrência do álcool combustível importado, proveniente de dentro ou fora da EU;
★ A proposta de isenção fiscal alemã ainda está em discussão no CE.

Reino Unido

★ A produção de biocombustíveis é muito modesta e se limita ao biodiesel;
★ Isenção fiscal de £ 0,20 por litro (quase • 0,30 por litro);
★ Pela British Sugar, planeja investir em uma fábrica de etanol em West Norfolk, mas considera a isenção insuficiente para viabilizar o negócio;
★ Oportunidades para produção de matéria-prima no leste da Inglaterra;
★ Estudos sobre os efeitos macroeconômicos (PIB, renda, emprego etc.) e regionais da indústria de etanol em grande escala;



★ Pouco provável atingir a meta de 2% até 2006.

Itália

★ Produz biodiesel, mas não o etanol combustível.
★ Corte de 42% nos impostos no triênio 2003-05 e um teto anual de • 15 milhões, correspondente a 23 milhões de litros de etanol para produção de ETBE;
★ Construção de uma fábrica de ETBE com capacidade anual de 90 mil toneladas;
★ Não há grandes planos de investimento na ampliação de capacidade;
★ Ficará longe de atingir até a menor meta possível.

Holanda

★ A produção de biocombustíveis ainda está na fase conceitual;
★ A única produtora de etanol, a Royal Nedalco: a) negocia promover o uso do etanol combustível; b) amplia a capacidade de produção para atingir a meta de 2%;

Finlândia

★ Altia, produtora de etanol, compra quantidades limitadas de álcool de vinho para um pequeno projeto-piloto;

★ Corte nos impostos de cerca de • 0,38 o litro;

★ Importação de etanol combustível de país não membro da UE, com isenção fiscal.

Matérias-primas

O aumento da fabricação de etanol requer área de plantio, produção de matérias-primas e capacidade de destilação. Atualmente, o etanol combustível é produzido a partir de beterraba, cereais, amido e álcool de vinho. O uso de materiais à base de celulose ainda é incipiente.

Em relação ao álcool de vinho, a Comissão pretende vender a produção anual da UE, entre 150 e 200 milhões de litros, para o setor de combustíveis europeu e acabar com a oferta para exportação para o CBI. O preço atual é de • 0,19 o litro, mas pode subir se o número de empresas compradoras aumentar. Trata-se de uma opção interessante em curto prazo, mas desprezível em volume, se tomada a quantidade necessária.

A área para atingir as metas depende de matéria-prima, preço e produtividade, entre outras variáveis. Na hipótese de se utilizar somente a beterraba, com um rendimento médio de 56 toneladas por hectare, serão necessários de 421 mil a 2 milhões de hectares.

A superfície reconvertida para produção de biocombustível na UE, que já é de 5,5 milhões de hectares, tem duas particularidades: 1) precisa ser dividida com a colza para produção de biodiesel; 2) apresenta a metade do rendimento.

O cenário é passível de mudanças, caso sejam adotadas as propostas de revisão da Política Agrícola Comum. Hoje, as matérias-primas para produção de energia podem ser cultivadas em terras reconvertidas da produção de cereais, sem compensação financeira. O CE propõe um auxílio de • 45 por hectare para culturas destinadas a biocombustíveis numa área total de 1,5 milhões de hectares. Alguns países membros consideram a gratificação exígua e reivindicam o benefício para outras culturas.

Embora a estrutura reguladora possa ser um incentivo aos fluxos de comércio internacional de álcool combustível dentro e fora da UE, existe a dependência de vários elementos, tais como:

• capacidade de produção na UE e global;

• planos plurianuais;

• critérios para fixar impostos. Os fluxos vão para o país-membro que oferecer mais vantagens. As medidas protecionistas devem evitar que o dinheiro do governo flua para outro país-membro e gere infração das regras do mercado internacional;

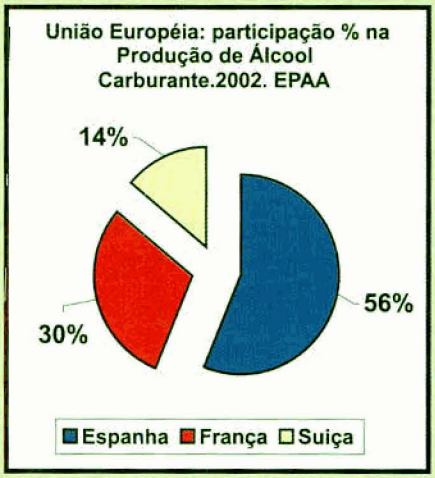
• cortes de impostos podem atrair álcool de outras partes do mundo, a menos que se adotem barreiras tarifárias ou não-tarifárias, em desacordo com as regras da OMC.

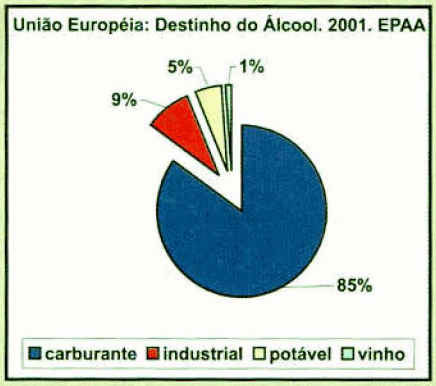
Perspectivas

Se os países membros preservarem as metas e criarem incentivos fiscais ou medidas de apoio, o programa de biocombustíveis trará promissoras oportunidades de mercado para a cadeia produtiva do etanol europeu e outros setores relacionados.

Serão necessários grandes investimentos para expandir em larga escala a capacidade de produção, de modo a atender à demanda potencial. Porém, diante de incentivos governamentais insuficientes e da temeridade de produtos de terceiros, muitos produtores estão relutantes em aportar investimentos.

Entre os analistas, as variáveis em jogo e o





enfoque de análise, no escopo de tornar o etanol uma *commodity* comercializada mais intensamente no mercado internacional, são:

• A capacidade de produção em outras partes do mundo. A nova capacidade de construção nos Estados Unidos é para consumo nacional. Para o Brasil desenvolver a exportação, terá de garantir fluxo constante de produto e superar a interferência do mercado de açúcar.

• As duas tarifas de importação de etanol na UE, vinculadas ao uso final do etanol desnaturado (• 1020 o litro) e não-desnaturado (• 1920 o litro). As importações precisam ser compensadas pelo corte nos impostos e as negociações na OMC podem resultar na redução de ao menos 15%.

• A possibilidade de a UE aplicar uma tarifa especial na importação de etanol combustível, como a de 54 centavos de dólar por galão, nos Estados Unidos, para impulsionar os investimentos necessários à criação de uma indústria européia de etanol.

• A oportunidade de importação por terceiros países também depende de o "mercado ser fechado" ou não. Por exemplo, enquanto na Espanha e na França a isenção de impostos é baseada em ofertas, a Suécia e a Finlândia concedem licenças.

O Programa Europeu de Etanol ainda é de caráter nacionalista entre os países membros, voltado às questões ligadas ao cumprimento de metas, à formulação de planos plurianuais e à oferta de incentivos fiscais. O desenvolvimento de um mercado único acontecerá quando as lacunas entre países membros forem reduzidas e quando a produção crescer. Para as empresas com produção convencional, as perspectivas não são animadoras. A produção de álcool sintético enfrentará a competição daqueles com capacidade de produzir o álcool combustível convencional em uma única fábrica.

Em resumo, se a estrutura reguladora européia tem potencial para impulsionar a produção de etanol, existem alguns pontos a serem contornados na UE. As metas indicativas podem ser estendidas no tempo, mas os fluxos de comércio internacional serão determinados pelos cortes dos impostos nacionais. A capacidade de produção de ETBE estará abaixo do necessário, mesmo se os países membros atingirem suas metas. Em médio prazo, a disponibilidade de matérias-primas e a área de plantio não são grandes problemas, porém a revisão da PAC poderá ser um empecilho.

Na verdade, a cadeia produtiva de etanol será orientada pela demanda de combustível. A parte convencional do mercado, como no Brasil e nos Estados Unidos, corresponderá a um grande nicho de mercado. Embora os produtores europeus de álcool sintético venham a sofrer com a ausência de proteção, o desenvolvimento de um mercado de importação de etanol combustível dependerá da tarifa de importação e de uma compensação no corte de impostos. ■

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA: F.O. LICHTS

[1] Diretiva 2003/30/EC sobre a promoção do uso de biocombustíveis ou outros combustíveis renováveis para transporte, OJ L 123, de 17 de maio de 2003.

[2] Grupo de trabalho intersetorial com representantes dos produtores de etanol, do setor automobilístico e das empresas de petróleo, sob a presidência do CEN (o órgão de padronização europeu), para definir as especificações na mistura de baixo teor.

[3] Define-se biomassa como "a fração biodegradável de produtos, refugos e resíduos da agricultura (incluindo substâncias vegetais e animais), da atividade florestal e de indústrias correlatas, bem como a fração biodegradável de resíduos industriais e municipais."

[4] A empresa brasileira Sondotecnica SA anunciou seu plano de construir uma destilaria de combustível com capacidade de 400 milhões de litros em Portugal. Ela deve estar em operação em 2005. Consulte a WEBR nº18, página 359.

EUA

Cresce o mercado do álcool

Nos últimos três anos, o número de plantas industriais saltou para 74 unidades e a capacidade de produção cresceu 26,6%

O governador Gray Davis baniu o uso de MTBE - Metil Tetraetílico Butil Éter na gasolina, em março de 1999, na Califórnia, devido a problemas de contaminação dos lençóis freáticos e por este ser um agente cancerígeno. A proibição estava prevista para começar em 15 de março de 2002, mas foi adiada para até 31 de dezembro de 2003.

O *California Environmental Policy Council*, em 18 de janeiro de 2000, determinou o etanol para mistura e substituição do MTBE na *California Reformulate Gasoline* (CaRFG3). O produto tem sido introduzido com sucesso pelos refinadores e conta com parecer favorável emitido pela Comissão Estadual de Energia, desde 2001.

Fatos dessa natureza contribuem para o substancial crescimento da oferta de álcool nos Estados Unidos. De 2001 a 2003, o número de plantas industriais saltou para 74 unidades e a capacidade anual da produção, em bilhões de litros, passou de 10,09 para 13,8, com um incremento notável de 26,6%. Já a produção de álcool combustível de 2003 superou 10,4 bilhões de litros, um volume 29% acima do recorde anterior de 8,06 bilhões, em 2002.

EUA: Plantas industriais de álcool (2003)

Quantidade	Estágio	Capacidade de produção
19	Em construção	3,49 bilhões de litros
50	Construídas	10,09 bilhões de litros
5	Adaptadas	270 milhões de litros

Em 2003, os números da mistura de etanol com gasolina, em litros, sobressaíram na Califórnia. ExxonMobil, Chevron Texaco, BP e Shell, Valero e Tesoro comercializaram mais de 2,2 bilhões de litros, enquanto a Conoco vendeu 450 milhões. Para 2004, as estimativas apontam que o volume poderá variar entre 4,0 e 4,5 bilhões, correspondentes de 80% a 100% da oferta total do Estado. Um mercado avaliado em US$ 760 milhões.

Embora a produção de etanol tenha suas raízes na Califórnia, hoje, é desenvolvida em outros Estados. Até 2006, serão 119 unidades em operação. A participação das três maiores companhias no total produzido reduzirá de 40% para 25%. Houve uma diminuição na capacidade de produção das plantas. Poucas delas possuem condições para produzir mais de 500 milhões de litros por ano. A média gira em torno de 200 milhões de litros.

Etanol vem do milho

A maior parte do etanol vem do Meio-Oeste do país, principal região produtora de milho, a principal matéria-prima utilizada para produzir álcool combustível, trazida principalmente por quatro grandes empresas do agribusiness: ADM - Archer Daniels Midland Co. (1,1 bilhão de galões), Willians Bio-Energy L.L.C. (500 milhões de galões), Cargill Inc. (118 milhões de galões) e Ethanol Products L.L.C. (300 milhões de galões).

A trading e distribuidora Vinmar, com faturamento anual de US$ 1 bilhão nos mercados químico e petroquímico, e com sede em Houston-Texas, anuncia o interesse de montar uma base de operação mundial para o álcool. Um dos prováveis investimentos deverá ser feito no Caribe. Os países da região são beneficiados pela Iniciativa da Bacia do Caribe - *Caribbean Basin Initiative*, criada em 1984 para estimular o desenvolvimento de suas indústrias, com isenção ou redução de tarifas para exportação. A região ainda não usa todo seu potencial. O Caribe pode exportar até 7% da demanda interna de etanol dos EUA, equivalente à cerca de 600 milhões de litros.

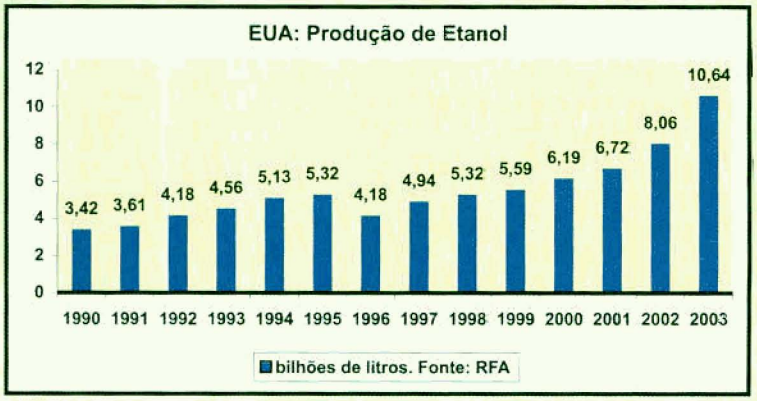
Como as exportações brasileiras de álcool para os EUA estão inviabilizadas, pois sofrem tributação de quase 150 centavos de dólar por litro, o País se beneficia do CBI por meio de uma operação "triangular". O álcool hidratado nacional é vendido ao Caribe, onde é industrializado e enviado sem tarifa aos EUA. Uma rota alternativa, na qual os volumes estimados para 2003 chegam a 200 milhões de litros por ano, dos quais dois terços vão para a Califórnia. Importantes grupos brasileiros, como Crystalsev, Copersucar e Cosan, estudam a criação de uma empresa *off-shore* na região.

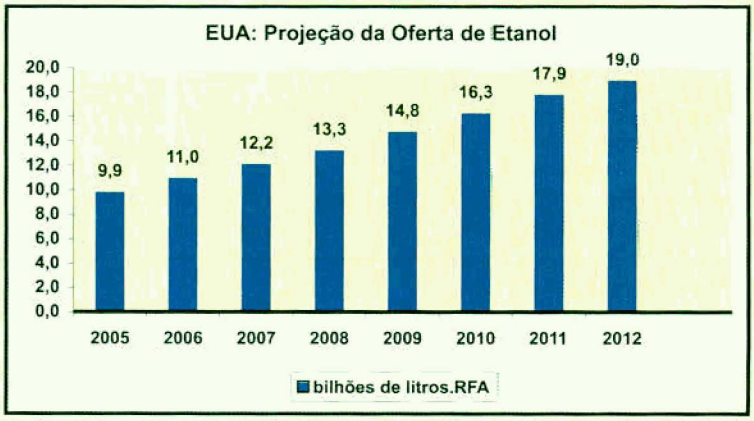
De acordo com Bob Dinneen, presidente da *Renewable Fuels Association* (RFA), que representa a indústria alcooleira norte-americana, a substituição do MTBE pelo etanol nos Estados de Nova York e Connecticut está praticamente encerrada e proporciona uma demanda adicional de 5,3 bilhões de litros ao ano.

Plantas industriais de álcool nos Estados Unidos - bilhões de litros

	Existentes (*)		Projetadas		Total	
	Unidades	Produção	Unidades	Produção	Unidades	Produção
Costa Leste	0	0	9	2.210	9	2.210
Meio Oeste	66	13.380	43	8.280	104	21.660
Golfo	11	20	66	1.050	7	1.170
Montanhas Rochosas	5	290	4	990	9	1.280
Costa Oeste	2	40	4	950	6	990
Total	74	13.830	66	13.490	135	27.320

Fonte: California Energy Commission (*) construção, construídas e projetadas





Fornecedores

Apesar do aumento significativo da demanda de álcool no mercado norte-americano, as vendas desse produto representam menos de 2% das vendas de gasolina. O compromisso de redução do uso de combustíveis poluentes nos

EUA abre oportunidade de negócios no setor sucroalcooleiro. Quando o Congresso aprovar o *Renewable Fuels Standard in the Energy Bill*, a expansão da indústria do etanol nos Estados Unidos será vertiginosa. O mercado anual repentinamente crescerá para 20 bilhões de litros e as importações chegarão a 1,4 bilhão de litros.

O RFS provocará um impulso no CBI para 1,2 bilhão de litros. As plantas da Costa Rica, El Salvador e Jamaica, junto com os incentivos concedidos pelo Panamá e Trinidad Tobago, devem ampliar a capacidade de reprocessamento para 400 milhões de litros ao ano e exportar a metade desse volume para a Califórnia. Outra alternativa de importação dos EUA são os países do Pacto Andino, que gozam de taxas preferenciais, além do grupo de 40 países africanos e asiáticos, considerados de mínimo desenvolvimento e, portanto, livres de tarifas.

A Câmara dos Representantes dos Estados Unidos aprovou, em abril de 2003, a lei de energia, que torna obrigatório o uso de combustíveis renováveis. Aprovada por 247 votos a 175, três anos depois da proposta original, a versão adia a previsão da quantidade de 18,9 bilhões de litros no uso do etanol de 2012 para 2015. Além disso, dá aos governadores estaduais uma "cláusula de escape", caso a mistura de álcool venha a elevar o preço da gasolina ou provocar danos ambientais. A RFA considerou a decisão como um grande avanço e estímulo para garantir a presença do álcool na matriz energética do país. O Havaí e o Alasca estão isentos da obrigatoriedade, face à distância das áreas produtoras de milho.

Em julho de 2003, o Senado dos Estados Unidos aprovou, por 67 votos a 29, a provisão do *RFS – Renewable Fuels Standard*, outro passo importante para consolidar a produção de álcool combustível. Duas emendas contrárias ao movimento foram rejeitadas. A primeira propunha a exclusão da necessidade de uso do etanol na Lei de Energia e dava aos próprios Estados a capacidade de decisão sobre a utilização ou não do renovável. A segunda dispensava o uso de álcool nos Estados cumpridores das regras estabelecidas pelo *Clean Act* (Lei Federal). Ambas foram derrotadas.

Com o apoio de grupos ligados aos setores de agricultura, ambiente, saúde pública, e até mesmo de algumas companhias petrolíferas, a *RFS* proíbe a adição de MTBE, elimina a padronização reformulada da oxigenação da gasolina e aumenta a produção de álcool combustível.

Foi formado um comitê para harmonizar a lei e submeter ao Congresso. A matéria deve ser avaliada nos próximos meses pelo Congresso, um ano particularmente difícil para tomadas de decisão, em função da corrida eleitoral nos EUA. ■

AÇÚCAR

Porta fechada no Mercosul e na ALCA

Como o açúcar é ainda o único produto fora da união aduaneira do Mercosul, não participa do livre comércio intrazonas e da Tarifa Externa Comum (TEC). Essa foi a linha de raciocínio dos técnicos do Brasil, da Argentina, do Uruguai e Paraguai, em Assunção, durante a primeira etapa do processo de elaboração de listas de ofertas no início de 2002. O trabalho foi encaminhado aos outros países participantes das negociações para a criação da Área de Livre Comércio das Américas (ALCA) e também à União Européia.



Na verdade, trata-se do único produto ainda não integrado no bloco. A pressão dos produtores de açúcar argentinos a favor de proteção contra a competitividade do produto brasileiro é antiga e intensa. Existe uma tarifa oficial de 20% e mais o direito móvel, que se paga de forma adicional, de 35%. O total real pago fica sendo de 55% e supera a taxa consolidada pelo país na OMC, de 35%.

As lideranças do setor no Brasil estão descontentes em relação à política adotada pelo Itamaraty para o açúcar nas negociações multilaterais de comércio, e pedem sua revisão. O produto não faz parte da agenda da reunião de cúpula do Mercosul e não integra a lista de produtos "sensíveis", apresentada nas negociações para a criação da ALCA. Essa postura perpetua os interesses da Argentina há 110 anos, pois seu custo supera 2,5 vezes o da região Centro-Sul brasileira.

O litígio entre Brasil e Argentina referente ao açúcar data de 1906, quando os ex-presidentes Manuel Ferraz de Campos Salles e Julio Rocca se reuniram para traçar um acordo. Na época, os argentinos reclamavam contra a preferência brasileira pelo trigo norte-americano. Todavia, com o Mercosul, o trigo proveniente de outros países ficou obrigado a pagar uma taxa de 15%. Assim, com uma produção nacional em torno de 8 milhões de toneladas no passado, o Brasil hoje importa por ano de 5 a 6 milhões de toneladas do cereal da Argentina, livre de impostos. A inclusão do açúcar no Mercosul é vista como uma questão de igualdade de direitos.

Já os países da Comunidade Andina, como Colômbia, Equador, Chile, Peru e Venezuela, aplicam um direito móvel fixado sobre o valor CIF do açúcar cru e refinado, e um sistema de banda de preços. Alguns países adotam um misto entre os dois.

Na ALCA, existem ainda as implicações do NAFTA, que é o acordo de livre comércio envolvendo EUA, Canadá e México, em que ficou estabelecido uma cota mínima de exportação mexicana para os norte-americanos, a ser revista em 2004. O acordo vai até 2008, quando o mercado será aberto para o produto do Cone Sul. A situação pouco deve mudar em curto prazo, se os mexicanos optarem por desenvolver a produção e a comercialização de álcool com recursos financiados pelo Banco de Desenvolvimento da América do Norte. ■

Perfil da indústria na Argentina

A corretora Crystal Lake estimou a produção de açúcar na Argentina em 1,557 milhão de toneladas na safra 2003/04. O quadro nas principais províncias produtoras mostra para Tucumán uma produção de 935 mil toneladas de açúcar, enquanto Salta e Jujuy ficarão juntas com 610 mil toneladas. Como o consumo interno está estimado em 1,48 milhão de toneladas e as exportações (pelo sistema de quotas para os Estados Unidos e o Chile, além de outros países) estão calculadas em 120 mil toneladas, faltarão 43 mil toneladas de açúcar, uma vez que não houve estoque de passagem. O setor emprega 50 mil trabalhadores de forma direta e 150 mil indiretos. Segundo estatística do Centro Azucarero, que congrega as usinas, desde 1990 a área cultivada caiu de 292,2 mil hectares para 241,1 mil hectares. Nesse período, a produtividade saltou de 42,8 toneladas por hectare para 66,8 toneladas por hectare.

AÇÚCAR

Barreiras na Europa

O processo é lento e burocrático, mas o Brasil mantém posição para a mudança das políticas protecionistas

No cenário internacional, diante da tendência para mercados mais competitivos e sustentáveis, recursos judiciais contra o regime protecionista do açúcar da União Européia na Organização Mundial do Comércio (OMC) se unem à necessidade de redução da sua capacidade de produção, atualmente integrada ao sistema de cotas.

O Brasil, junto com Austrália e Tailândia, lidera uma disputa na OMC contra a política protecionista da UE, baseada na concessão de subsídios à exportação do açúcar, e reivindica uma melhor oferta para o setor dentro das negociações Mercosul-UE. O açúcar brasileiro enfrenta atualmente barreiras de quase 200% para entrar no mercado comunitário.

O pedido de abertura de painel (comitê de arbitragem) na OMC para questionar a política de subsídios da União Européia no açúcar, um trabalho coordenado com Austrália e Tailândia, ocorreu em 08 de julho de 2003, no Órgão de Solução de Controvérsias. A concretização do pedido aconteceu em 21 de julho.

Em sintonia, os três países questionam o fato de o bloco exportar com subsídios cerca de 1,6 milhão de toneladas de açúcar que são importadas pelo bloco dos países da ACP (África, Caribe e Pacífico). A UE se tornou líder mundial na exportação de açúcar refinado, com 40% do mercado. São cinco milhões de toneladas de açúcar branco por ano, além dos compromissos junto à OMC. Com isso, derrubaram os preços no mercado internacional e tomam mercado de produtores competitivos, com prejuízos anuais de US$ 1 bilhão.

Das 77 nações pertencentes à ACP, apenas 17 ganham algum tipo de benefício por exportar açúcar para o mercado europeu, e cinco delas recebem quase 80% dos benefícios: Ilhas Maurício, Fiji, Suazilândia, Guiana e Jamaica. Nenhum desses países apresenta menor desenvolvimento relativo. Apenas quatro são do grupo mais pobre: Madagascar, Malai, Tanzânia e Zâmbia.

Não se questiona o acesso preferencial dos países da região da ACP à Europa, mas os compromissos de redução dos subsídios à exportação. As exportações de açúcar da chamada Cota C (produção excedente dos volumes destinados aos mercados europeu e externo) são realizadas com preços inferiores aos de mercado, mas não podem ser subsidiadas. Cada produtor, em razão da ajuda doméstica, recebe benefícios indiretos de R$60 mil a R$90 mil.

O Comitê do Açúcar da União Européia decidiu reduzir as quotas de produção para a safra 2003/04 em 206.646 toneladas, abaixo das expectativas de especialistas, que calculavam algo entre 350 mil toneladas e 400 mil toneladas. Dessa forma, as quotas A e B somarão 13.448.509 toneladas, 1,5% abaixo das 13.655.155 toneladas do período 2002/03. Os cortes serão maiores para França e Alemanha, os dois maiores produtores de açúcar do bloco.

Como a UE tinha direito a um prazo para questionar a reclamação, um segundo pedido de abertura do painel (comitê de investigação) aconteceu em 29 de agosto de 2003, quando foi formalmente aprovado. Desde então, o processo ficou paralisado, porque os beligerantes não se entendem sobre os nomes de juizes que lhes foram submetidos para decidir o caso.

Acordo difícil

Em reunião realizada em dezembro de 2003, em Genebra, Brasil, Austrália e Tailândia acertaram os pontos finais para solicitar ao diretor-geral da OMC a indicação dos três árbitros para julgar o processo movido contra o regime açucareiro da UE. Os países também harmonizaram o posicionamento, pois depois de formado o comitê de arbitragem, o "submission paper" terá de ser apresentado em curto prazo.

Fontes européias do setor reconhecem que não existe espaço para acordo. Conceder cota ao Brasil, à Austrália e Tailândia significa abrir disputa com outros fornecedores, como Cuba. Bruxelas reclama do Brasil pelo aumento das exportações de açúcar de 1,6 milhão de toneladas para mais de 12 milhões em dez anos, em função dos subsídios de US$4 bilhões dados pelo governo à indústria de álcool, por meio do Proálcool. A UE também alega que tanto Austrália quanto Tailândia mantêm seus mercados fechados para o açúcar.

Uma vez recebido o pedido dos reclamantes, a direção da OMC terá dez dias para escolher os juizes. A partir daí, o litígio estará deflagrado na entidade. Vários conflitos estão paralisados na OMC pela mesma razão, e atrasam decisões, com impacto no comércio internacional. Considerando uma eventual apelação, a decisão formal do processo deve sair ainda este ano.

A Comissão Européia (CE), dentro da agenda de reforma da Política Agrícola Comum (PAC), assinada em junho, apresentou em novembro a proposta para a reforma do setor açucareiro, em duas fases: primeiro, abrindo um debate, no modelo realizado na reforma do setor do leite; segundo, medir o termômetro e partir para a proposta formal.

O relatório de Bruxelas adverte que as concessões unilaterais da União Européia nas importações, principalmente as ligadas aos 77 países da região da ACP (África, Caribe e Pacífico) e dos Bálcãs, poderá levar o mercado do açúcar a desequilíbrios substanciais já em 2007.

A Comissão estuda três opções para o setor açucareiro europeu:

- A primeira opção acena com a liberalização total do atual regime;
- A segunda mantém inalterada a atual organização comum de mercado, abre o mercado às importações, em razão de acordos internacionais, e reduz direitos aduaneiros, preços internos e cotas de produção.
- Na terceira opção, as cotas de produção são gradualmente suprimidas, com redução do preço interno comunitário por meio da estabilização dos níveis das importações e da produção.

Se o preço do mercado interno se ajustar ao preço das importações, o mercado da UE ficará menos atraente para os países produtores de açúcar menos competitivos, pois haverá uma redução do nível de preços internos, cujo valor de equilíbrio foi estimado em cerca de U$500 por tonelada.

Segundo o diretor-geral do Comitê Europeu dos Fabricantes de Açúcar, Jean-Louis Barjol, pela terceira opção, o único país beneficiado será o Brasil, enquanto todos os outros sofrem perdas. A Europa terá que renegociar com todos os seus fornecedores, e os países pobres terão a concorrência de igual para igual com países mais competitivos no mercado, sem receber a segurança dos preços comunitários pagos pela UE.

A União Européia participa com 13% da produção de açúcar mundial, 12% do consumo, 15% das exportações e 5% das importações. O Brasil e a Índia são os principais produtores de açúcar do mundo, ambos com 15%. Desde 1996, o Brasil domina as exportações, com um terço do mercado mundial livre para o comércio do produto.

O preço de intervenção está em U$600 por tonelada para o açúcar refinado e U$500 por tonelada para o açúcar bruto – duas ou três vezes mais altos que os preços de referência internacionais. Exceto Luxemburgo, todos os países da UE produzem açúcar. A produtividade varia ente os países, e a transformação do produto está concentrada nas mãos de poucos: são 135 fábricas de transformação de açúcar e seis refinarias. ■

A POLÍTICA DA UNIÃO EUROPÉIA PARA O AÇÚCAR – 2003/04

- Cota A: volume produzido a cada ano, em torno de 11,437 milhões de toneladas
- Cota B: quantidade exportada com direito de subsídio, ao redor de 2,281 milhões de toneladas
- Cota C: quantidade produzida acima das cotas A e B, na base de 3,450 milhões de toneladas
- Tarifas da pauta aduaneira por tonelada: 339 Euros para o açúcar cru e 419 para os demais