Álcool brasileiro ganha o mundo

Com a alta do petróleo, o produto conquistou novos mercados

A maior demanda por álcool no mercado internacional em 2004 mudou o perfil das exportações do segmento sucro-alcooleiro – nos últimos anos, muito dependentes do açúcar – e alçou novamente o produto a um lugar de destaque na balança comercial brasileira.

Nos anos 80, auge do PROALCOOL, o Brasil era um grande exportador de álcool. Em 1984, chegou a exportar quase 1 bilhão de litros, boa parte para os EUA, que impuseram tarifas adicionais (além dos US$0,54 por galão, vigentes na época) para inibir a invasão. No fim daquela década, com a crise do desabastecimento, os embarques nacionais caíram para cerca de 100 milhões de litros anuais.

Principais destinos

A receita com os embarques de álcool anidro e hidratado deverá alcançar, pela primeira vez, a marca de US$500 milhões, segundo estimativas da União da Agroindústria Canavieira de São Paulo (UNICA). Estimulado pela alta do petróleo no exterior e pelos baixos preços praticados no mercado doméstico, o álcool nacional avançou em mercados importantes, como Índia e EUA. Também ganhou espaço em países até então com baixas compras, como Nigéria, Coréia do Sul e Japão, onde as indústrias são as âncoras de consumo.

Os Estados Unidos lideram o *ranking* dos principais destinos das vendas nacionais, com importações incentivadas pelo estímulo do governo ao uso do álcool como combustível. Somados os envios ao Caribe, onde o produto é re-industrializado e reexportado, o total vendido ao mercado americano beira os 700

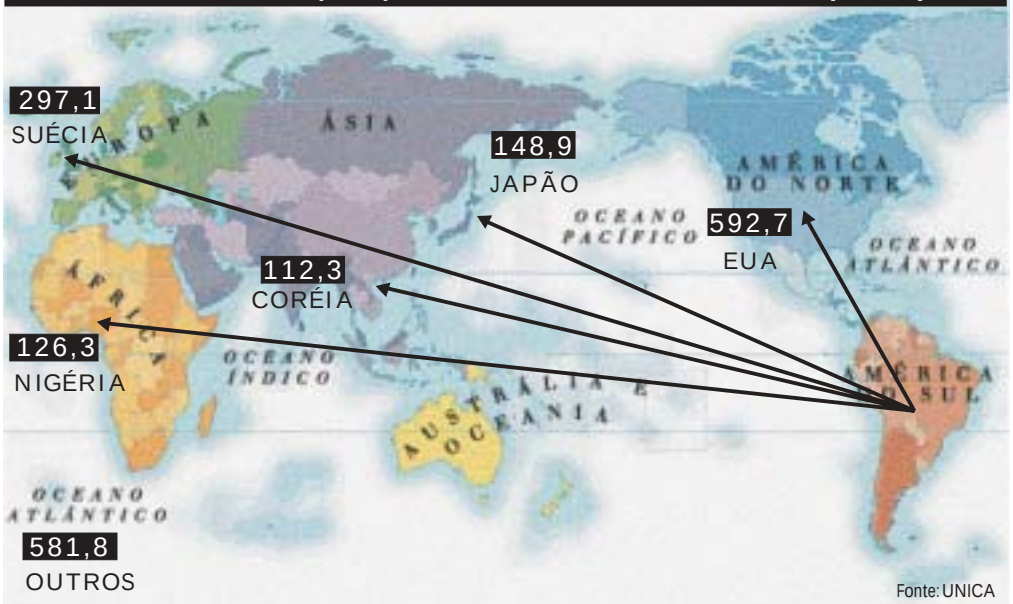
Cenário para 2014

Demanda global de açúcar = 186,8 milhões de toneladas

Brasil: produção de cana = 49,0 milhões de toneladas
Exportação de açúcar = 37,1 milhões de toneladas

Fonte: LMC

Brasil: destino das exportações de álcool - 2004 - milhões de litros (volume)



Fonte: UNICA

milhões de litros. Para 2005, o governo norte-americano aumentou o volume de etanol combustível no âmbito da CBI-Caribbean Basin Initiative para 204,9 milhões de galões (775,5 milhões de litros), 9,6% acima dos 186,9 milhões de galões (707,4 milhões de litros) de 2004, a ser importado sem o imposto de 54 centavos de dólar por galão.

Algumas empresas poderão ser beneficiadas, como a Cargill, que conta com uma usina com capacidade de produção de 63 milhões de galões ao ano em El Salvador; Angostura, com uma usina de 100 milhões de galões em Trinidad; e Coimex, que está investindo numa usina para que essa possa desidratar álcool, na Jamaica.

Os tradicionais mercados de álcool para fins industriais (bebidas, produtos químicos e farmacêuticos), como são os casos da Coréia do Sul e do Japão, subiram 245%, chegando a quase 197 milhões de litros, enquanto os da Nigéria mais que duplicaram e atingiram 95,4 milhões de litros.

Carro-chefe

A participação do álcool no total exportado pelo setor sucroalcooleiro tende a crescer ainda mais, uma vez que os embarques de açúcar – carro-chefe das usinas – devem aumentar em ritmo menor.

Em 2004, as exportações de açúcar das usinas brasileiras totalizaram 15,9 milhões de toneladas de açúcar, ou US$2,37 bilhões. No total, as exportações sucro-alcooleiras somaram US$ 2,87 bilhões, com uma participação do álcool de mais de 17%, perante os 7%, no ano passado.

A demanda mundial pelo álcool poderá aumentar ainda mais, com o início do programa de biocombustível da Colômbia. Austrália, União Européia e Tailândia adotam novos programas de combustível, baseados na utilização de uma mistura de combustíveis fabricados a partir da cana-de-açúcar, da beterraba e do milho.

Com a ampliação na produção de cana para 6,2% ao ano, o Brasil firma sua liderança como maior produtor mundial de açúcar em relação aos seus rivais mais próximos, Tailândia, Índia e Austrália. A participação do País poderá chegar a 60% do comércio mundial de açúcar nos próximos dez anos, com grande aumento nas suas exportações. A Tailândia, segundo maior exportador de açúcar, deverá exportar 6,7 milhões de toneladas.

Nenhuma projeção sobre o mercado do produto pode ignorar China e Índia. Esta última é o maior consumidor mundial de açúcar, uma posição que deverá manter; enquanto a China, atualmente o terceiro maior consumidor mundial, deverá se tornar o líder mundial nos próximos dez anos, à medida que sua taxa de consumo de açúcar crescer a uma média de mais de 4% ao ano, no decorrer dos próximos dez anos.

A mais longa safra da história

A safra de cana 2004/05 foi uma das mais longas da história, na região Centro-Sul. O grande volume de chuva registrado no período de maio a junho de 2004, o dobro da média histórica dos últimos 10 anos, estendeu o período de moagem para além de outubro e chegou a dezembro. Operando a todo vapor, em setembro, o Centro-sul registrou recorde de produção para um único mês, com 4 milhões de toneladas de açúcar e 2,3 bilhões de litros de álcool. Mesmo assim, ainda sobrou cana em pé.

Calcula-se que perto de 6 milhões de toneladas ficaram para ser colhidas no início da próxima temporada. Quando do início oficial da safra 2005/06, em 30 de abril próximo, face ao início de moagem antecipado de algumas usinas, perto de 14 milhões de toneladas de cana já terão sido colhidas. Uma quantidade superior às 8,7 milhões de t registradas no início da safra anterior.

Com o aumento da demanda pelo combustível, em virtude dos reajustes nos preços da gasolina, aliado ao salto das exportações, o estoque de passagem de álcool para a safra 2005/06 deverá ser de apenas 400 milhões de litros no Centro-Sul – o equivalente ao consumo de 10 dias - ou um terço abaixo do estoque de segurança (600 milhões de litros). Contudo, se algumas usinas e destilarias anteciparem em pelo menos um mês o corte de cana, os estoques de álcool no Centro-Sul poderão subir para 900 milhões de litros, no começo da próxima safra.

O sucesso d

Em março de 2003, a Volkswagen lançou o primeiro modelo biocombustível, o Gol 1.6. Hoje, outras três empresas – General Motors, Fiat e Ford – oferecem automóveis flexíveis.
Há quase 40 modelos disponíveis, com motorizações variadas, e a frota está sendo gradualmente substituída por veículos biocombustíveis.

Os carros bicombustíveis funcionam com gasolina ou álcool, puros ou misturados, em qualquer proporção. Em geral, os que rodam, por exemplo, 14 quilômetros com um litro de gasolina percorrem nove quilômetros com álcool.
O mais importante disso é que, se custar até 70% do preço da gasolina, o álcool é economicamente vantajoso. Nos anos 80, o Brasil lançou a sua primeira linha de carros movidos a álcool, mas uma crise na oferta do etanol, no final dessa década, reduziu a demanda futura, até o ano passado.

Embora o Brasil não exporte automóveis biocombustíveis, existem negociações no sentido de concluir vendas desses carros para

Mercado potencial

• Consumo mundial de gasolina está perto de 1,2 bilhão de metros cúbicos ao ano (7,7 bilhões de barris/ano).
O mercado de etanol representa cerca de 2,5% da demanda atual de gasolina. O mercado potencial está à frente, pronto para ser construído.
• Um número crescente de países amplia programas de produção local de etanol combustível. Exemplos notáveis são os casos do Brasil (impulsionado pelos carros flexíveis), dos Estados Unidos, da China, Índia, Tailândia, Colômbia, do Peru, Canadá e da Suécia.

o motor flex

Índia e China. Os dois países analisam adotar o álcool como alternativa e também a possibilidade de que ter um veículo que permita seu uso tanto quanto o da gasolina derrubaria as eventuais dificuldades de aceitação do produto.

Os Estados Unidos têm interesse e necessidade de explorar novas opções de combustíveis, o que torna o carro com motor flexível uma opção muito viável. Em 22 dos 50 Estados norte-americanos, existem postos vendendo uma mistura especial, que mescla 85% de etanol (álcool) e 15% de gasolina. É o chamado "E85".

No último Salão do Automóvel de Detroit, nos EUA, os protótipos de carros com células de combustível movidos a hidrogênio e outras tecnologias apresentadas se mostraram longe da realidade do mercado real, principalmente para atender à produção em grande escala.

Projeções iniciais da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) estimavam em 17% as vendas de modelos flex em 2004. Essa marca foi superada amplamente. O salto foi espetacular e deixou para trás as previsões mais otimistas. Para 2005, um novo e grande aumento é dado como certo. ■

As vantagens

- As montadoras não precisam modificar seus métodos de produção
- Os consumidores podem manter seus hábitos de utilização do veículo
- Existe flexibilidade na escolha entre combustível fóssil e renovável
- São menos poluentes
- Têm infra-estrutura de atendimento
- Em evolução: têm gestão integrada de gasolina, álcool e gás
- São mais econômicos e eficientes.

Biodiesel sai da prancheta

A Medida Provisória nº 227, aprovada pelo Congresso Nacional, lança o biodiesel com dois objetivos básicos: substituir 2% das importações do óleo diesel mineral (produto sintético derivado do petróleo) consumido no País por volume equivalente de óleo combustível de origem vegetal ou animal, e promover o desenvolvimento econômico nas pequenas comunidades, por meio do fomento à agricultura familiar.

O lado positivo foi a Câmara dos Deputados ter restabelecido a obrigatoriedade de mistura do biodiesel (na proporção de 2%) ao óleo diesel, a partir de 2008, que havia sido derrubada no Senado. Esse é o prazo para demonstrar a viabilidade técnica, sócio-ambiental e econômica do biodiesel, com incentivos para incluir a agricultura familiar no programa. Além disso, a obrigatoriedade futura constitui uma garantia de mercado futuro e de uma política de médio e longo prazo. Tecnicamente, será possível chegar a B20, ou seja, 20% de óleo de origem vegetal ou animal.

Um ponto de incerteza está no Artigo 5º da MP, que diz: *"fica o Poder Executivo autorizado a mudar as alíquotas do desconto concedido pelo Decreto 5297 à tributação do biodiesel, de 100, 68 ou 32%, do PIS e COFINS, conforme o tipo de investimento"*. Para o investidor, significa uma temeridade de mudança nos pressupostos do projeto e a inviabilidade do negócio. A proposta é que somente o Congresso Nacional deveria modificar os redutores estabelecidos.

As alíquotas referentes à cobrança da contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) sobre a produção do biodiesel foram estipuladas, no conjunto, em 34,47%, mas têm redução de 100% para produtores familiares do Norte e Nordeste que produzam o biodiesel a partir de mamona ou de palma (dendê); de 68% para produtores familiares de qualquer parte do País; e de 32% para outros produtores. As contribuições incidem sobre a receita bruta auferida e são de 6,15% de PIS/Pasep e 28,32% de Cofins.

A alíquota incentivada estabelecida para os empreendimentos fora da agricultura familiar, de 23,44%, não chega a ser estimulante para o investidor, pois é praticamente a mesma cobrada sobre o óleo diesel (23,63%).

Fica ainda em aberto a necessidade de aplicar uma política transparente de comercialização, distribuição e particularmente de preços, que seja delineada para os três primeiros anos de uso voluntário e também para depois, quando o uso do biodiesel passará a ser obrigatório.

O que consta do marco regulamentar

- Requisitos técnicos de produção, parâmetros de controle de qualidade;
- Normas para a estruturação das cadeias produtivas, condições especiais de financiamento e tributação específica: R$39,65 por m³ de combustível, no caso do PIS; R$182,77 por m³ (Cofins);
- Tratamento diferenciado em três situações: 1. Pequenos produtores de mamona e palma terão redução a zero na cobrança do PIS/Cofins;
2. Famílias associadas ao Pronaf-Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar terão desoneração de 68% no PIS/Cofins;
3. Agricultura intensiva do Norte e Nordeste, diminuição de 32%.

Investimentos

Estimativas conservadoras indicam a necessidade de investimentos imediatos de pelo menos US$ 40 milhões, mas a corrida pode superar os US$ 100 milhões, em um prazo muito curto. Hoje, a produção não supera os 20 milhões de litros por ano. Os negóci-