Mais investimentos no setor

Oeste de São Paulo ganha 27 usinas, que vão exigir área de 800 mil ha

Com investimentos estimados em R$ 12,5 bilhões para a construção de 27 usinas de álcool e açúcar na região oeste do estado de São Paulo, a tendência é de as usinas arrendarem ou comprarem as terras ocupadas pela pecuária e verticalizarem as atividades.

A área de cansa necessária para atender às novas usinas é de 800 mil hectares, para produção anual de 60 mil toneladas. O oeste e noroeste paulista são a maior fronteira agrícola a ser explorada no estado.A região conta hoje com apenas 200 produtores, de um total de 13 mil no Estado. Lá, o preço da terra corresponde à metade e até um terço do valor registrado em Ribeirão Preto.

Com isso, se assiste a dois movimentos.

1. migração de produtores de cana para oeste e noroeste de São Paulo;
2. aumento da eficiência dos pastos para liberação de áreas para cana.

No Estado de São Paulo, a verticalização da produção de açúcar e álcool na região oeste pode ser explicada pelo fato de as usinas serem relativamente novas; já nas demais regiões canavieiras, as unidades foram submetidas a uma legislação destinada a garantir reserva de mercado aos plantadores de cana. Como as usinas surgiram após a liberalização do mercado, foi possível expandir seus domínios. Há uma preferência de plantar cana própria, para dispor de matéria-prima, sem a necessidade de negociação com fornecedores.

Embora conte com boa infra-estrutura de transportes, a região oeste do estado perde competitividade em relação aos seus concorrentes instalados próximos a Ribeirão Preto ou de Piracicaba, no que diz respeito a transportes.

A ocupação de área com boas lavouras demanda investimentos, nem sempre ao alcance dos pecuaristas, pois a moderna tecnologia depende de apoio financeiro. Cada nova usina representa a criação de pelo menos 1.500 empregos, mas nem sempre de boa qualidade. A manutenção das propriedades e a sua exploração pelos próprios proprietários garante renda e qualidade de vida.

A vantagem de os custos de produção no oeste paulista serem menores do que os das regiões produtoras de cana mais tradicionais perde força, se consideradas as despesas gastas por essas usinas para transportar seus produtos, enquanto o frete rodoviário de uma tonelada de açúcar, em direção ao Porto de Santos, custa mais barato a partir Ribeirão Preto e Piracicaba, em relação a Araçatuba. Para corrigir o custo de transporte, é preciso investimento oficial em infra-estrutura para o aperfeiçoamento da logística na região.

A Petrobrás tem feito investimentos para a adequação do sistema de dutos para melhoria nos sistemas que transportarão 1 bilhão de litros de álcool, numa primeira fase, e posteriormente até 2 bilhões de litros. Os terminais beneficiados são os de Paulínia e de Taubaté. O empreendimento de US$ 4 milhões beneficiará as exportações por Paranaguá e, posteriormente, por São Sebastião.

Paralelamente, os investimentos das usinas em armazenagem ganham força. As exportações de açúcar se concentravam entre maio e novembro, mas os embarques ganharam maior ritmo durante a entressafra. O ideal é uma capacidade própria para armazenar de 50% a 60% da produção. O Brasil exporta dois terços da sua produção – cerca de 24 milhões de toneladas.

A estrutura para o álcool é mais eficiente. Os grupos do setor têm capacidade para armazenar em suas usinas 70% da produção, numa estrutura que nasceu ainda nos tempos do Proálcool. A atual infra-estrutura de escoamento de açúcar e álcool para os portos é uma das principais reclamações do setor. ■

Na próxima edição da Agroanalysis - encarte especial sobre a cadeia do açúcar e do álcool.

Dobra a exportação de álcool

No cenário de 2010, as exportações do álcool brasileiro crescerão 108%, dos atuais 2,4 bilhões de litros para 5 bilhões, segundo projeta a Copersucar. Já o volume de cana processada saltará dos 174,4 milhões de toneladas para os 320,6 milhões de toneladas de cana, só para a produção de álcool. Os números são conservadores, diante da estimativa da Petrobrás, de exportar 8 bilhões de litros a partir de 2010.

A demanda internacional pelo produto cresce. O Japão tem potencial de consumo de 1,7 bilhão de litros por conta da mistura de 3% de álcool na gasolina. Na China, o potencial de consumo é de 4,5 bilhões de litros com a mistura de 10% e na União Européia, de 7,4 bilhões de litros, levando em conta a mistura máxima de 5% na gasolina.

Além do crescimento no mercado externo, a demanda interna pelo álcool também cresce, devido aos veículos *flex-fuel*. Neste ano, a previsão é de a frota brasileira utilizar 5,7 bilhões de litros de álcool hidratado, para chegar aos 11,4 bilhões de litros em 2010, quando 95% dos carros novos comercializados do Brasil serão *flex-fuel*.

O desafio do setor é demonstrar sustentabilidade para os consumidores brasileiros e internacionais.