

foto Unica

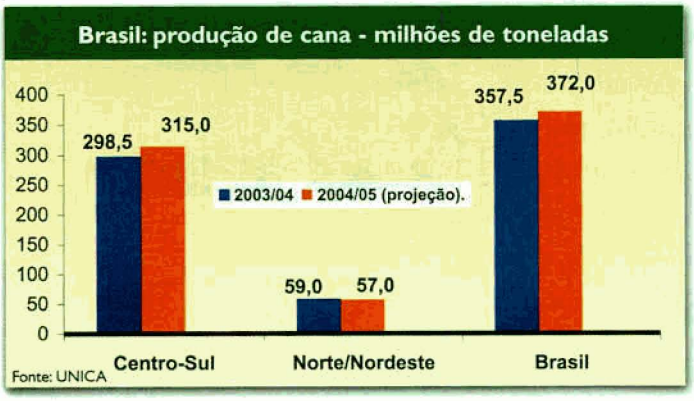
Usinas começam a moagem

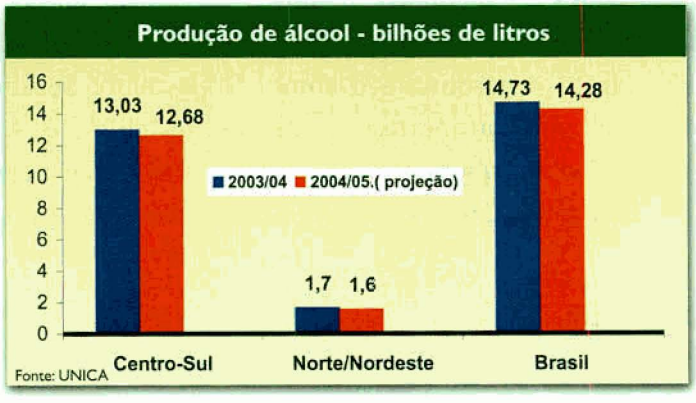
Brasil pode exportar 2 milhões de toneladas de açúcar e 500 milhões de litros de álcool a mais do que em 2003

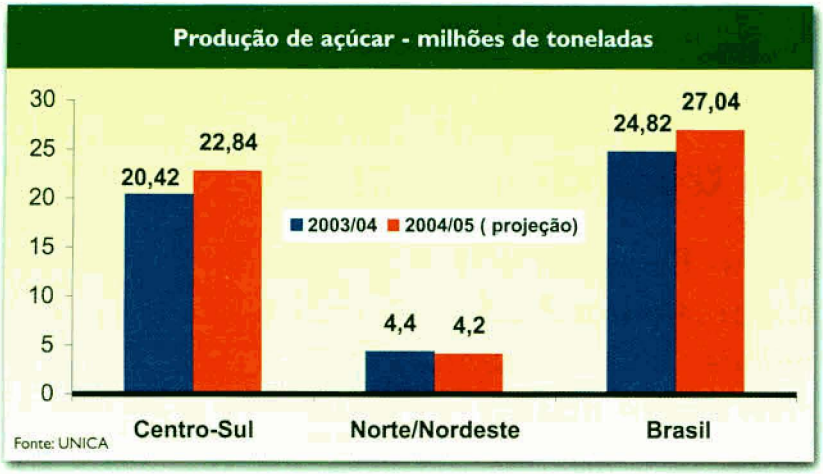
Para a safra 2004/2005, conforme a União da Agroindústria Canavieira do Estado de São Paulo (UNICA), a quantidade de cana esmagada vai aumentar de 357,0 para 372,0 milhões de toneladas; a de açúcar subirá de 24,82 para 27,84 milhões de toneladas, enquanto a de álcool cairá de 14,73 para 14,28 bilhões de litros. Os estoques de passagem de álcool devem permanecer no mesmo nível, ao redor de 1 bilhão de litros.

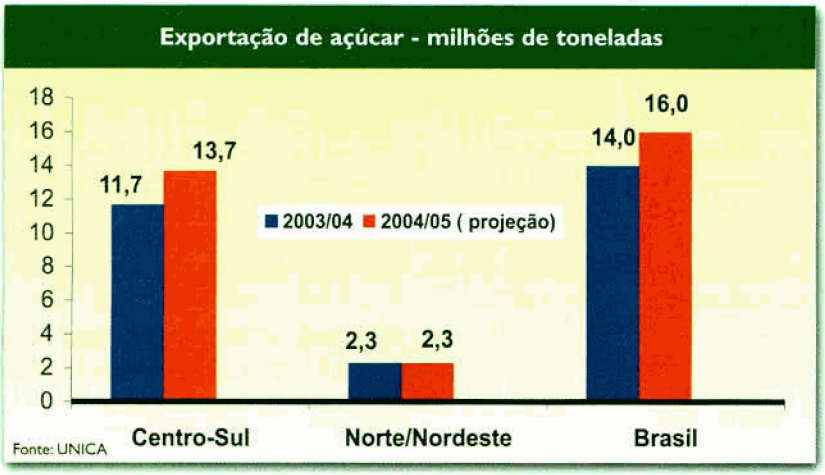
Nas operações externas, em 2004, depois da quebra de produção na Índia e da redução de exportações da União Européia, o Brasil pode exportar 2 milhões de toneladas de açúcar e 500 milhões de litros de álcool a mais do que no ano passado. A expectativa é de que este ano o Brasil exporte um total 16 milhões de toneladas de açúcar e 1,6 bilhão de litros de álcool. Considerando o volume de 1,2 bilhão de litros de álcool e os 14,5 milhões de toneladas de açúcar embarcados em 2003, projeta-se para 2004 um acréscimo de 1,5 milhão de toneladas de açúcar e de 400 a 500 milhões de litros de álcool.

A alta das cotações do barril do petróleo e dos preços da gasolina valoriza o álcool, em que a demanda aparece em duas frentes. Primeiro, de forma imediata, com a quebra da safra na Índia e a redução das exportações feitas pela União Européia, que tendem a abrir espaço ao insumo brasileiro. Segundo, face aos avanços nas negociações para uma associação bi-regional entre o Mercosul e a UE. O mercado está bastante promissor na Ásia, tanto na China, quanto na Coréia, no Japão e na Índia. E na Europa, depois da abertura concedida pela Suécia, outros países, como a Alemanha, podem seguir o mesmo caminho.









O governo deverá liberar R$500 milhões para a estocagem de 1 bilhão de litros de álcool, que correspondem ao consumo de um mês. A linha de crédito deve ter juros de 9,5% ao ano. O objetivo da medida é prevenir possíveis flutuações de preços no período da safra, quando os preços ao produtor tendem a cair em função do excesso do álcool no mercado. Os recursos serão provenientes da arrecadação da Contribuição de Intervenção sobre o Domínio Econômico (CIDE).

Com relação à comercialização, a novidade vem do lançamento dos contratos futuros de álcool na Nybot (New York Board of Trade), em 07 de maio. No primeiro dia de operação, o volume negociado foi baixo, com 187 lotes futuros, mas poderá chegar a 12 mil contratos e superar a média diária de cacau e algodão. Para os con-



Mais de 80% dos táxis de frota em SP utilizam álcool

A qualidade do ar em São Paulo varia entre boa, regular, inadequada e até crítica, de acordo com os tipos e a qualidade de poluentes emitidos na atmosfera. A Associação das Empresas de Táxis de Frota do Município de São Paulo (Adetax), como representante de 61 empresas de táxis, somando cerca de quatro mil veículos, realizou pesquisas junto a 90% dos veículos de suas associadas, que indicou que mais de 80% dos táxis de frota paulistanos são movidos a álcool.

O percentual de motores a álcool nas frotas de táxis paulistanas é bem superior à média estadual e nacional. Segundo dados da Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo (Prodesp), a frota total de veículos no território paulista é de aproximadamente 13,2 milhões de veículos. Somente na Região Metropolitana, rodam cerca de 7 milhões de veículos. O número de veículos a diesel é composto por 988 mil caminhões, ônibus, microônibus, caminhonetes e vans, em todo o Estado, e 419,4 mil, na Grande São Paulo. E segundo o Detran (Departamento Estadual de Trânsito), apenas 15,6% da frota estadual são movidos a álcool.

Os táxis rodam mais tempo, se concentram na área urbana e utilizam combustível menos poluente. Percorrem cerca de 20 milhões de quilômetros por mês – média de 5 mil quilômetros por veículo. Há cinco anos, quase 100% dos veículos eram à gasolina. Com os carros a álcool, as empresas reduzem custos e diminuem as emissões de gases como monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrogênio (NOx), hidrocarbonetos (HC), óxidos de enxofre (SOx) e material particulado.

É uma constatação importante para os períodos de baixa temperatura, considerados os de maior gravidade com relação à poluição atmosférica. A área urbana da Região Metropolitana de São Paulo fica sobre o Planalto Paulistano, com circulação do ar dificultada de maio a outubro, em virtude das inversões térmicas.

A fuligem e a fumaça preta carregam partículas sólidas e líquidas, que, devido ao seu pequeno tamanho, se mantêm suspensas na atmosfera e podem penetrar nas defesas do organismo, atingir os alvéolos pulmonares e ocasionar: mal-estar; irritação dos olhos, garganta e pele etc.; dor de cabeça, enjôo, bronquite, asma, câncer de pulmão. E também causam incômodo aos pedestres nas vias de tráfego: sua coloração intensa e seu profundo mau cheiro acarretam atitude de repulsa e podem ocasionar diminuição da segurança e aumento de acidentes de trânsito.

Outro fator que contribui para a qualidade do ar é a regulagem periódica dos motores dos táxis, realizada pelas empresas, que normalmente possuem oficinas próprias. A manutenção dos veículos é um dos benefícios oferecidos aos taxistas que alugam os carros das frotas. Os profissionais também têm o direito a diárias livres nos domingos e feriados nacionais, e utilizam carros com apenas dois anos de uso em média.

O futuro do carro flexível

O futuro do mercado automotivo é o *flex fuel*. A estimativa da ANP é de que, entre 2004 e 2010, a frota nacional de carros com bio-combustível cresça substancialmente. O consumo anual de álcool chegará próximo da casa dos 20 bilhões de litros de álcool, com consumo adicional de 120 milhões de toneladas de matéria-prima.

Se a lavoura de cana é a base para rodar, hoje, 15% da frota automotiva do País, os produtores sonham com os tempos em que mais de 90% dos carros vendidos eram movidos a álcool. O custo do álcool feito a partir da cana-de-açúcar corresponde a um terço do custo do de beterraba ou de milho, produzidos em outros países.

Frota de veículos leves	2004 (mil)	2010 (mil)
Gasolina	14.500	16.200
Álcool	2.500	500
Bio-combustível	85	6.300
Total	17.085	23.000

Fonte: ANP

tratos de junho, os preços encerraram o dia a 80 centavos de dólar por galão, com variação positiva de 4,5% no dia, impulsionados pela presença de *tradings*, segundo a Fimat Futures. Os preços de abertura para junho foram de 76,5 centavos de dólar. Também foram negociados no dia os contratos de setembro, novembro e fevereiro.

A cadeia sucro-alcooleira participou ativamente dos critérios de negociação e teve recepção positiva diante da estréia do álcool como *commodity* internacional. Os contratos servirão como um indicador e permitirão a fixação futura dos preços. Além disso, será um mecanismo de *hegding* para o mercado, pois poderá viabilizar o financiamento da atividade. Os contratos de álcool negociados na bolsa são do tipo anidro desnaturado, cotados em centavos de dólar, por lote de 7,75 mil galões americanos. Os meses de vencimento desses contratos serão: fevereiro, abril, junho, setembro e novembro. Serão nove os países de origem, com o Brasil e os Estados Unidos incluídos na lista. ■

Subsídios para a produção do açúcar

União Européia exporta entre 3 e 5 milhões de toneladas com preços abaixo do custo

Relatório da Organização Não-Governamental inglesa Oxfam, intitulado "Dumping on the world", mostra que seis companhias açucareiras e grandes produtores da União Européia receberam apoio no valor de US$1,22 bilhão. Para as exportações, vão mais US$1,68 bilhão em subsídios. Para a ONG, os países em desenvolvimento são prejudicados, uma vez que o bloco europeu exporta cerca de 3 a 5 milhões de toneladas de açúcar com preços abaixo do custo no mercado internacional.

As distorções provocadas pelos subsídios europeus causaram, em 2002, prejuízos de US$494 milhões ao Brasil, de US$151 milhões para a Tailândia, de US$60 milhões à África do Sul e outros US$60 milhões à Índia. A cota anual para os 49 países menos desenvolvidos equivale a apenas três dias de consumo na UE. Moçambique, Maláui e Etiópia, três dos países mais pobres do mundo, perderam US$238 milhões desde 2001 por causa dos limites impostos pelas cotas.

O regime açucareiro europeu é mais antigo do que o processo de concentração dessas empresas e foi criado para proteger os produtores de beterraba do bloco. Em junho, a UE irá anunciar novas mudanças no seu regime para o açúcar, em três linhas: 1. manutenção de subsídios; 2. eliminação dos subsídios; e 3. intermediária: cortes de privilégios para reduzir o excedente de produção exportável.

No processo contra a concessão de subsídios norte-americanos à exportação de algodão, no âmbito da Organização Mundial de Comércio (OMC), o Brasil teve uma vitória preliminar. Agora, o próximo alvo é derrubar os incentivos concedidos pela União Européia à produção de açúcar, um ponto tão sensível aos europeus que escapou até mesmo da reforma da Política Agrícola Comum (PAC), da UE, feita no final do ano passado.

Em julho, a comissão agrícola da UE apresentará sua primeira proposta de reforma para o regime do açúcar, no qual se gastam, por ano, cerca de US$1,8 bilhão em subsídios. O fim do sistema, contudo, é o cenário menos provável. A liberalização total significaria o fim da produção de açúcar, não só para muitos agricultores, mas também para muitos países. De acordo com um relatório elaborado pela própria Comissão Européia, a liberalização total implicaria em que 17 dos 25 países-membros deixariam de produzir beterraba para açúcar, e outros quatro países reduziriam drasticamente a produção. Quase 95 mil postos de trabalho seriam perdidos.

O regime do açúcar foi criado em 1968 e permaneceu intocado por tanto tempo sob a alegação de ser "auto-sus-

União Européia: sistema de cotas	
Cota "A"	compra de açúcar, a preços mínimos, em volume equivalente ao consumo dos países-membros, que não pode ser exportado.
Cota "B"	sujeita a subsídios à exportação.
Cota "C"	O excedente muitas vezes é exportado.

