COMENTÁRIOS

ÁLCOOL

Persiste a ameaça do excesso de oferta

O conjunto de medidas aprovadas pela Comissão Nacional de Energia (CNE), no final de março, objetivou recuperar a confiança de produtores e consumidores no Programa Nacional do Álcool, pois, já há algum tempo, alguns indicadores demonstravam sua notória desaceleração. De fato, o reconhecimento da impossibilidade do cumprimento da meta de 10,7 bilhões de litros para a safra de 1985/86 e a reduzida dotação de Cr$ 153 bilhões para novos investimentos no programa, no exercício de 1982, pareciam confirmar as dificuldades por que passava o Proálcool. Contudo, o fator que causava as maiores apreensões era, sem qualquer dúvida, o forte declínio no crescimento da demanda pelo produto, que se refletia na redução dos níveis médios de consumo e no decréscimo na venda de automóveis a álcool.

O consumo mensal de álcool hidratado por veículo, conforme informações do Conselho Nacional de Petróleo, registrou, em fevereiro deste ano, uma média de 280 litros, enquanto que, em 1981, apresentava uma média de 293 litros, contra 425 litros em 1980. Pode-se observar que, se a média registrada em 1980 pode ser atribuída ao elevado número de conversões de automóveis por meios irregulares e inadequados e, portanto, menos eficientes, o menor consumo do combustível, a partir da segunda metade do ano passado, poderia ser explicado pela elevação de seu preço. Neste sentido, verifica-se que o litro de álcool hidratado vendido ao consumidor sofreu uma majoração de 89,1%, enquanto a gasolina teve, no mesmo período, um reajuste de 66,7%.

No que se refere à produção e venda de automóveis a álcool, o desempenho observado a partir do segundo semestre de 1981 mostrou-se ainda mais comprometedor. As vendas de automóveis a álcool permaneceram em níveis bastante reduzidos desde o início do segundo semestre do ano passado, perfazendo, durante os três primeiros meses de 1982, um total de apenas 13.324 unidades, ou seja, 15% da quantidade vendida em igual período do ano anterior. Como conseqüência das dificuldades nas vendas destes veículos, a produção de automóveis a álcool sofreu forte retração, no período em questão, mesmo quando se considera que a produção de autoveículos, de uma maneira geral, decresceu substancialmente (ver Gráfico 1).

Desta forma, as medidas da CNE adquirem mais importância, diante da necessidade de revigoramento da demanda de etanol. Entre elas, cabe destacar a redução de preços dos automóveis movidos a álcool pelas próprias fábricas (2%) e a diminuição da alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados em 4%. Igualmente importante foi a medida que garante, para os próximos dois anos, um preço do álcool para o consumidor nunca superior a 59% do preço da gasolina, alterando, assim, a norma anterior que fixava um teto de 65% nesta relação.

Outras medidas, como a ampliação do prazo de garantia e a regulagem gratuita durante 180 dias após a aquisição do veículo, complementam um elenco de decisões do governo, que buscam recuperar a atratividade do álcool para o consumidor, através de vantagens econômicas que o produto teria, se comparado à gasolina.

Retomando-se a análise dos dados referentes à venda de automóveis a álcool, nos meses mais recentes, conclui-se que o conjunto de medidas obteve resultados imediatos. Em abril, com a venda de 8.613 unidades, registrou-se um crescimento de 51% sobre a quantidade comercializada no mês anterior. Em maio, o incremento foi de 20%, com 10.344 unidades vendidas. Todavia, o crescimento mais significativo deu-se em junho, com vendas acima de 14 mil unidades. Assim, apesar de a previsão inicial do governo, de produção de 150 mil novos veículos a álcool neste ano, parecer de difícul concretização, é certo que este mercado deverá passar por uma fase de reanimação com os incentivos recebidos.

No que se refere à produção de álcool no país, o Plano de Safra para 1982/83, divulgado pelo Instituto do Açúcar e do Álcool, prevê um volume de 5,2 bilhões de litros. Na safra passada, para uma produção global pouco acima de 4 bilhões de litros, o álcool hidratado teve uma participa-

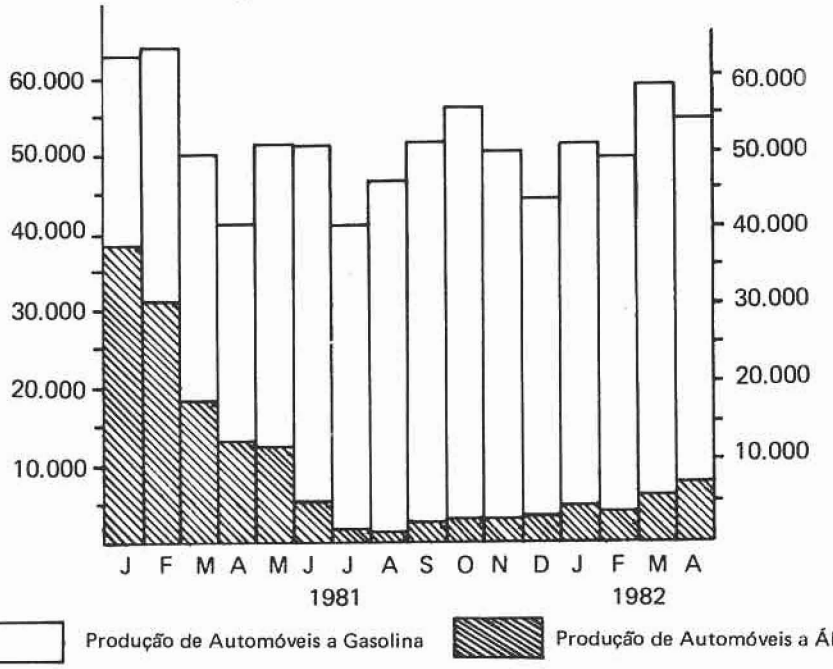
ção de aproximadamente 65%. Para a atual safra, está inicialmente prevista uma produção de 3,2 bilhões de litros de álcool anidro, ou seja, 62% do volume total de álcool que se pretende produzir.

A decisão de privilegiar a produção de anidro parece pertinente, tendo em vista os problemas ocorridos na safra anterior. Naquela oportunidade, acreditava-se em um possível incremento de 360 mil novos veículos a álcool no mercado, durante o ano em curso, o que demandaria um total de 2,1 bilhões de litros de álcool hidratado. Contudo, esta previsão não se confirmou, em função não somente do aprofundamento do processo recessivo na economia brasileira (provocando uma queda em torno de 40% nas vendas de veículos em 1981) como, também e, em particular, pelas dificuldades encontradas pelo automóvel a álcool. Este, mesmo sendo um produto de recente inserção no mercado, já foi afetado por uma séria crise de confiabilidade por parte dos consumidores. Como resultado, formou-se um elevado estoque de álcool que, em dezembro passado, chegou a 1,9 bilhão de litros, dos quais 70% eram do tipo hidratado. Este fato causou grandes apreensões, na medida em que se aproximava o limite da capacidade de tancagem do carburante.

Por outro lado, a opção de produção de 2,9 bilhões de litros de álcool hidratado naquela safra exigiu a redução do percentual de mistura de álcool anidro à gasolina, fixando-se um índice de 12%. Ao final da referida safra, a oferta de anidro mostrou-se insuficiente, chegando mesmo a faltar na região Centro-Sul, o que obrigou a que em suas capitais se consumisse gasolina pura. Diante desta situação, chegou-se a aventar a possibilidade de importação de chumbo tetraetila para a manutenção estável da octanagem da gasolina de veículos não contemplados com o percentual adequado de mistura.

GRÁFICO 1

BRASIL: Produção de Automóveis — 1981 e 1982 (Em Unidades)



FONTE: ANFAVEA.

A ameaça de um excesso de oferta persiste para as safras futuras, diante da entrada em funcionamento dos projetos de destilarias em fase de implantação e da ampliação da capacidade produtiva de destilarias já instaladas, conforme o cronograma previsto. Tal fato exige o desenvolvimento de novos mercados de consumo para o volume de álcool a ser produzido nos próximos anos.

O Quadro 1 apresenta os números referentes à produção e ao consu-

QUADRO 1

BRASIL: Estimativas e Projeções da Produção e do Consumo de Álcool — 1979/80 a 1985/86
(1.000 m^3)

Safra	PRODUÇÃO	CONSUMO				
		Anidro	Hidratado	Indústria	Exportação	Evaporação
1979/80	3.400	2.390	72	477	133	324
1980/81	3.700	1.923	898	431	193	261
1981/82	4.200	1.340	2.364	350	109	38
1982/83	5.200	2.200	2.320	400	200	80
1982/84	6.200	2.400	3.005	500	200	95
1984/85	7.000	2.600	3.495	600	200	105
1985/86	7.900	2.850	4.030	700	200	120

FONTE: IAA, até 1981/82, de 1982/83 em diante, GIA.

mo de álcool nas três últimas safras e projeta um provável desempenho para as quatro safras seguintes. Os dados referentes à produção de álcool, até a safra 1985/86, são baseados na capacidade projetada — e em fase de instalação — dos projetos já aprovados pelo Proálcool.

Em relação ao consumo, cabem algumas considerações sobre cada um dos itens que participam de sua composição. No que diz respeito ao consumo de álcool anidro, trabalhou-se com a hipótese otimista de um crescimento de 10% ao ano no consumo da gasolina e a obtenção de um coeficiente médio de mistura de 15%. Observe-se que, nos últimos cinco anos, o consumo de gasolina manteve-se estável, enquanto que o percentual médio de mistura com o álcool anidro decaiu de 16,5% em 1980 para 8,3% em 1981. Embora esteja prevista para este ano uma mistura na base de 20%, esta prática não deverá ser efetuada em todos os estados, em virtude da reduzida participação de alguns deles na produção de álcool. Desta maneira, o nível médio de mistura no país deverá ficar abaixo de 20%.

Para a indústria alcoolquímica, levou-se em consideração o conjunto de projetos aprovados e em instalação no setor, que deverão propiciar um consumo de 700 milhões de litros em 1985, prevendo-se, então, um incremento anual de 100 milhões de litros na demanda deste setor. Paralelamente, arbitrou-se um volume médio anual de exportação de álcool de 200 milhões de litros. Cabe registrar que o mercado externo para o álcool limita-se a 300 milhões de litros e que os baixos preços, pelos quais o produto vem sendo cotado, têm desfavorecido a ampliação das exportações do país. Esta situação ainda se tornou mais grave com a taxação imposta pelos Estados Unidos, de US¢ 20 por galão de álcool importado por aquele país.

Trabalhou-se, ainda, com um índice de evaporação de 1,5% sobre o

total produzido de álcool. O volume anual de álcool hidratado, projetado para os próximos quatro anos, corresponde, portanto, ao restante da produção a ser consumida, para que não se disponha de um estoque crescente ao final de cada safra.

No Quadro 2, projeta-se a exigência quanto à expansão da frota de veículos movidos exclusivamente a álcool, com base nos resultados obtidos no Quadro 1, referentes ao consumo de álcool hidratado. Para efeito de cálculo, considera-se um consumo médio unitário de 3.600 litros por ano. O resultado obtido deixa claro o esforço que será necessário realizar para que as vendas e as conversões de veículos a álcool atinjam aqueles níveis.

Caso mantenha-se a atratividade do álcool, garantindo-se uma nítida vantagem econômica para o usuário do automóvel movido por este tipo de combustível, é possível que se atinja a meta de uma frota de 1,1 milhão de veículos em 1985. Para isto, torna-se imprescindível assegurar um diferencial de preços entre o álcool e a gasolina, que compense o menor rendimento dos veículos a álcool. Entretanto, devem ser buscadas outras alternativas para o mercado consumidor de álcool, através de uma utilização mais nobre do produto e vinculada a interesses sociais mais amplos. Resta, portanto, ampliar os estímulos para o aproveitamento do álcool como matéria-prima na indústria química e farmacêutica.

Além disso, cabe buscar empregá-lo como substituto do óleo diesel no transporte urbano e de carga, viabilizando-se a fabricação de ônibus e caminhões de médio porte e aprofundando-se as pesquisas voltadas para permitir a utilização do álcool como combustível para tratores agrícolas. Caso estes objetivos não sejam alcançados, o país poderá defrontar-se com uma crescente oferta de álcool, sem uma correspondente capacidade de absorção. Além do que, o Proálcool teria restringido os benefícios de seus resultados a uma faixa estreita da população do país.

QUADRO 2

BRASIL: Estimativas e Projeções da Evolução da Frota de Veículos Movidos a Álcool — 1979 a 1985

Ano	Veículos Novos e Convertidos a Álcool	Frota de Veículos a Álcool
1979	9.645	9.645
1980	287.581	297.226
1981	147.625	444.851
1982	199.593	644.444
1983	190.278	834.722
1984	136.111	970.833
1985	148.611	1.119.444

FONTE: Até 1981: Anfavea e STI/MIC. A partir de 1982: GIA.

PECUÁRIA DE LEITE

O desenvolvimento da produção depende de subsídio

A ruptura registrada na continuidade da política de incentivo ao setor leiteiro colhe, já no primeiro semestre de 1982, seus primeiros frutos negativos. E o faz de forma rápida, porque imediata é a reação dos produtores à baixa remuneração de seu produto — o leite.

O ano de 1981 se iniciou de forma auspiciosa para a pecuária leiteira, inaugurando uma nova fase na política setorial, destinada a elevar a remuneração do produtor. Esta reviravolta fundamentou-se sobretudo na necessidade de corrigir as distorções havidas no abastecimento interno na segunda metade da década de 70, quando, premido pela escassez interna, o governo federal foi obrigado a despen-