

AJ05138-2

HIPERTEXTO / CRISE DOS COMBUSTÍVEIS

Governo não soube controlar a crise do setor de álcool. Agora, com preço nas alturas, o cliente não abastece com o produto e o posto tem prejuízo

ÁLCOOL NÃO CARRO DE UM SÓ COMBUSTÍVEL

BERNARDO COUTINHO



Em posto de combustível na Capital, tabela zerada do etanol indica falta do produto, que deixou de ser interessante para a comercialização por não compensar no tanque

▲ DENISE ZANDONADI
dzandonadi@redgazeta.com.br

Depois de criar o melhor projeto de combustível renovável do mundo, o etanol, e de ter também acabado com ele, o Brasil conseguiu, novamente, estimular a indústria automobilística a fabricar carros mais avançados tecnologicamente, a

partir dos motores flex, prontos para funcionar com álcool ou gasolina. Mas, sem uma política de preços, o país está à mercê da safra de cana e do mercado internacional para estabelecer seu plano nacional de combustível.

Antes da crise de 2008-2009, mais de 50% da frota era abastecida com etanol.

Esse índice não chega a 30% hoje, devido ao preço alto do produto. Sem uma política de estoques reguladores e com o motor flex consumindo 30%, em média, a mais de etanol do que de gasolina, o produto está se tornando inviável.

Em relação aos preços da gasolina e outros derivados de petróleo, a situação

não é muito diferente. Sem ter um parque de refino suficiente para atender à demanda nacional, a Petrobras está importando gasolina de outros países para suprir a necessidade — cerca de 100 mil barris para que os 39 mil postos espalhados pelo país tenham combustível suficiente para abastecer.

FLEX PRA QUÊ?

Veja a situação que o governo federal não consegue controlar

FROTA DE VEÍCULOS

70,95
milhões

Estima-se que 50% sejam carros flex (álcool e gasolina)

1,4
milhão

Espírito Santo

Brasil

O PROBLEMA

O preço do álcool disparou nos últimos dois anos devido a problemas do setor produtivo. Com isso, cresceu a venda de gasolina e caiu a de álcool



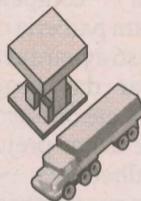
Só vale abastecer com álcool em 3 Estados:

- 1 - Mato Grosso
- 2 - Goiás
- 3 - São Paulo

Nos 3, o índice de ICMS sobre o álcool é de 12%

No ES é de 27%

No restante do país é maior



Postos de combustível levam até um mês para vender um caminhão-tanque de etanol

Mesmo com o início da safra, o preço do etanol não está caindo

MERCADO

Safra de cana
Em toneladas de cana moída550
milhões480
milhões*

2011

2012

* Previsão

- Hoje 440 usinas de álcool estão em funcionamento no Brasil
- Gasolina sofreu reajuste dia 23 de junho de 7,83% e o diesel, de 3,9%
- Mas o governo federal zerou a Cide para o preço final permanecer o mesmo
- Estratégia foi para fazer caixa para a Petrobras e acompanhar preços internacionais
- Mercado esperava pelos menos 15% para a gasolina
- Diesel no Brasil tem 5% de óleo vegetal, o chamado biodiesel
- País tem capacidade ociosa para produzir biodiesel
- Não aumenta o índice porque o custo de produção inviabilizaria o diesel

A Gazeta - Ed. de Arte - Gilson

AUMENTO NA MISTURA

Uma das maneiras de baratear o preço da gasolina seria aumentar de 20% para 25% a adição de álcool anidro ao produto, mas com o preço do álcool no nível em que está, não resolveria. No Estado, o valor médio varia de R\$ 2,38 a R\$ 2,62 o álcool hidratado.

Para o presidente da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Lubrificantes (Fecombustíveis), Paulo Miranda, a mistura do álcool anidro seria uma alternativa para baratear o combustível, "mas sem a perspectiva de queda nos preços dos dois tipos de álcool, esta escolha não é uma viável".

No Espírito Santo não há registro de postos que tenham abandonado a venda de etanol, mas há situação em que o combustível não está disponível para comercialização por longos períodos. Miranda disse que a carga tributária (ICMS) de 27% na maioria dos Estados torna o álcool inviável para o consumidor. Para se tornar economicamente interessante, o preço do álcool tem que ser pelo menos 30% menor do que o da gasolina porque o consumo de etanol é maior.

Hoje, 550 postos de combustíveis operam no Espírito Santo, sendo que no ano passado foram comercializados 715,7 milhões de litros de gasolina e 55,7 milhões de litros de álcool hidratado e mais de 1,1 milhão de litros de óleo diesel.

NO PAÍS

Na bomba, o álcool tem perdido a disputa com os combustíveis fósseis (derivados do petróleo). Desde janeiro do ano passado, sai mais barato para o brasileiro usar gasolina, de acordo o monitoramento da Agência Nacional do Petróleo (ANP). A produção de etanol vem perdendo fôlego e o setor está em crise.

Por isso, o governo deve lançar até setembro um conjunto de medidas para estimular o segmento. Estão em estudos medidas como a retirada do PIS e da Cofins do preço final do etanol, desoneração de investimentos e juros mais baratos.



Safra de cana-de-açúcar rege política dos combustíveis e operações das usinas

Em 2009, o etanol abastecia 54% da frota nacional de veículos médios com motor flex. Hoje esse percentual não passa de 35%. Os dados são da União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica). Mesmo com essa situação, 85% das vendas de veículos leves da indústria automobilística no país são de modelos flex. Os carros com motor em que se pode usar gasolina ou álcool já representam cerca de 50% da frota nacional, que está em torno de 70,95 milhões de veículos no total.

Na verdade, técnicos e especialistas dizem que a indústria do álcool e açúcar vive um grande dilema. Os empresários do setor argumentam que ainda não superaram os problemas decorrentes da crise mundial iniciada em 2008. Mas, por outro lado, alegam que o país não tem uma política clara para o etanol – como, por exemplo, uma estratégia de formação de estoques e uma política para exportação.

O setor, que produziu uma média de 45% de açúcar e 55% de álcool, a partir da moagem de 550 milhões de toneladas de cana no ano passado, insiste que é necessário investir cerca de R\$ 115 bilhões nos próximos 10 anos para se conseguir um equilíbrio no mercado. Assim, seria possível dobrar a capacidade de produção atual de 1 bilhão de litros por mês.

Há estudos que indicam que se tivessem sido investidos até US\$ 20 bilhões nos últimos anos, a produção do álcool combustível poderia ser superior a 12 bilhões de litros, patamar atual.

"Há muita especulação sobre a decisão das usinas de deixarem de produzir álcool para produzir açúcar porque este está com preços melhores no mercado internacional. Mas os números mostram que não é bem assim. Nos últimos 10 anos, a média da relação entre os dois foi de 47% a 48% de açúcar", explica o executivo da Fecombustíveis.

O que os consumidores querem é que o governo defina uma política de preços e uma estratégia para o setor. Só assim será possível consumir combustível menos poluente, o álcool, além de renovável.