

O etanol no limbo

ECONOMIA | Após um período de grandes investimentos na era Lula, o álcool combustível perde espaço nas bombas e os produtores ficam menos otimistas quanto ao futuro

POR SERGIO LIRIO, DE NOVA ALVORADA DO SUL (MS)

MARCELO FARIA percorre 150 quilômetros por dia. É uma fase crucial de seu trabalho, tenta explicar, enquanto descreve as diferenças entre as variedades de plantas em um imenso canavial de fronteiras inalcançáveis pelos olhos.

Para um urbano, é impossível enxergar qualquer peculiaridade naquele mar de folhas retorcidas que tentam se proteger do sol abrasador. Faria, ao contrário, as vê como bebês, ou crianças, com todas as suas potencialidades e deficiências. Seu trabalho é extrair o máximo de cada caule quando a colheita começa, daqui a um mês, no coração de Mato Grosso do Sul. “A safra vai ser boa”, afirma, ao lado de um pé de cana de 2,5 metros de altura.

Aos 30 anos, Faria é um trabalhador experiente. Começou a frequentar canaviais no interior de São Paulo aos 12 anos, em companhia do pai. Nessas quase duas décadas, o gerente agrícola assistiu a uma mudança sem precedentes no setor. Na nova fronteira da cana no Centro-Oeste, não há espaço para os

migrantes temporários, os boias-frias. Com eles desapareceram as condições desumanas de trabalho e a exploração ao estilo escravocrata. Os facões imprecisos e as queimadas criminosas foram substituídos por colheitadeiras guiadas por satélite. Até novembro, as máquinas ficarão ligadas 24 horas por dia, sete dias da semana. Um pouco mais de 500 trabalhadores bastam para entregar à usina 4,6 milhões de toneladas de cana que serão convertidos em 350 milhões de litros de etanol e 300 mil megawatts/hora de energia elétrica, o suficiente para abastecer 100 mil residências.

À semelhança do canavial, a parte industrial é totalmente automatizada. De uma sala de controle que lembra um centro espacial, funcionários fiscalizam por câmeras e computadores cada passo da produção, da moagem da cana à mistura das leveduras. São 200, bem treinados, alguns formados em faculdades, a maioria habitante da região. Desde a chegada do empreendimento, em 2009, a população de Nova Alvorada do Sul cresceu em um terço. A pequena cidade, que, apesar do nome, fica a oeste do estado, ganhou um novo hotel, restaurantes, agências bancárias, lojas de varejo. É o município de maior crescimento de Mato Grosso do Sul no período.

A usina é uma das nove unidades que a Odebrecht Agroindustrial, antiga ETH, construiu ou incorporou nos últimos cinco anos. Estimulada pelas perspectivas de expansão do consumo de etanol no Brasil e no mundo, a construtora uniu-se a uma nova leva de investidores, formada por grandes

grupos nacionais e estrangeiros, em busca do nirvana do combustível sustentável. Entre 2007 e 2010, quando Lula se tornou embaixador mundial da bioenergia e vendeu a solução brasileira do etanol de cana, 74 novas usinas foram inauguradas no País. A Odebrecht partiu do zero (a ETH surgiu em 2007) e consolidou um imponente parque industrial em tempo recorde. “Nossa aposta é de longo prazo. O etanol é limpo, renovável, brasileiro e caminha para se tornar uma commodity global. E o Brasil reúne as condições para ser líder mundial”, afirma Luiz de Mendonça, presidente da empresa.

Em três ou quatro safras, quando prevê operar em plena capacidade, as unidades da Odebrecht Agroindustrial vão processar 40 milhões de toneladas de cana, o dobro da produção atual. Existe, portanto, um razoável caminho até a maturação dos investimentos. A questão passou a ser outra: E depois? “Teremos de analisar o mercado com atenção”, avalia Mendonça. “Uma nova usina custa em média 1 bilhão de reais. E a verdade é que vivemos muitas incertezas no momento.”

Uma série de fatores afetou de forma brusca o humor dos investidores, até dos mais equipados e capitalizados. A euforia de meados da década passada deu lugar à apreensão e ao desânimo. Em 2011 e 2012, o número de usinas fechadas superou em larga medida àquele das novas unidades, sinal da completa inversão das expectativas (gráfico ao lado). A produção total de cana vai crescer nos próximos anos, após um vale de 2009 a 2011, mas, em consequência do clima ruim, a expansão ficará abaixo do projetado. Isso significa restrições de oferta no futuro próximo. Nem todos têm o orçamento, o planejamento e o horizonte da Odebrecht. Segundo um estudo recente do Banco Itaú/BBA, grupos sucroalcooleiros responsáveis por 18% da capacidade de moagem do Centro-Sul estão em péssimas condições financeiras, sem capacidade para modernizar as usinas e recuperar a pro-

O governo erra ao segurar o aumento da gasolina para deter a inflação. E piora quando tenta compensar a Petrobras

Inflação. O número de usinas fechadas agora supera o total de novas unidades produtoras

atividade dos canaviais. Em outras palavras, a falência bate à porta e as empresas são no momento um jantar fácil diante dos tubarões do setor.

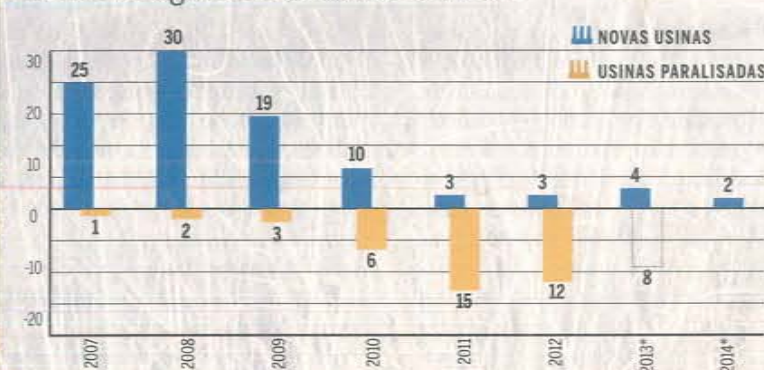
Uma ínfima parcela dos problemas atuais é culpa do clima: um ano de forte chuva e outro de seca extrema reduziram a produtividade da lavoura e explicam a queda da colheita ao menor nível desde 2008. A responsabilidade da natureza encerra-se neste ponto. O setor vai mal por causa de

um fator terreno e mais simples de ser resolvido: as intervenções do governo federal, desastrosas, que desarranjaram a cadeia produtiva.

O maior de todos os equívocos é a atual política de preços dos combustíveis. Para segurar a inflação, Brasília adiou além do devido e do recomendável o reajuste da gasolina, balizador do consumo do álcool. Pelo fato de o motor a álcool ter um desempenho pior, os especialistas estimam que o uso do etanol só compensa se o preço nos postos não ultrapassar 70% daquele da gasolina. Essa diferença ficou achatada por um bom período do governo Lula e nestes dois anos da administração de Dilma Rousseff. Em janeiro deste ano, diante dos apelos da Petrobras (e de resultados financeiros preocupantes da estatal), a equipe econômica autorizou um reajuste nas refinarias de 6,6%. Uma correção bem-vinda, mas insuficiente: a defasagem continua de ao menos 20% quando se avalia o preço do barril do petróleo no mercado internacional. Para compensar a empresa pública, o governo optou por zerar a Cide, imposto sobre a venda de combustíveis fósseis. Foi um clássico caso no qual a emenda saiu pior que o soneto.

Da euforia à depressão

Usinas inauguradas vs. usinas fechadas



*Estimativa

Fontes: Unica e Itaú/BBA



Brasília estuda um plano de estímulo à inovação. Pode ser o marco regulatório sonhado pelo setor

Novo perfil. Marcelo Faria, da Odebrecht Agroindustrial, simboliza a mudança social e tecnológica do setor

► Ao eliminar a cobrança, alimentou-se a seguinte cadeia de distorções:

1. O imposto sobre a gasolina, produzida a partir do petróleo, matéria-prima escassa, antiga e poluente, está quase no mesmo nível daquele cobrado do etanol, limpo e renovável. É uma estranha opção pelo passado em detrimento do futuro.

2. A redução da Cide não foi suficiente para compensar as perdas da Petrobras com a falta de reajuste da gasolina. Apenas mascarou uma distorção econômica. O fato é que a mais importante empresa brasileira, convocada a comandar um dos mais extraordinários investimentos em curso no planeta, a exploração do petróleo na camada do pré-sal, não tem sido remunerada da forma adequada.

3. Com o preço deprimido da gasolina, encher o tanque com álcool deixou de ser vantajoso. O consumo pela frota de veículos flex, cujo motor usa tanto um quanto outro combustível, despencou. Em janeiro de 2009, segundo cálculos do Itaú/BBA, um pouco mais de 80% dos carros flex consumiam prioritariamente álcool. Em outubro de 2012, a porcentagem caiu para 27%. Mais gasolina é sinônimo de mais poluição. E também de prejuízo. Incapaz de suprir a demanda, a Petrobras gastou no ano passado 7,2 bilhões de reais na importação de derivados do petróleo, gasolina inclusive.

A histórica má fama dos usineiros leva muita gente a acreditar que as reclamações de agora são a enésima tentativa de arrancar um dinheiro fácil dos cofres públicos. Não é o caso. Mais do que a sobrevivência de alguns produtores, o Brasil está diante de uma escolha estratégica clara, liderar ou não o mercado global de biocombustíveis, um setor no qual reúne vantagens competitivas reconhecidas: dominamos a tecnologia e temos matérias-primas variadas. Mas, enquanto o País patina, os Estados Unidos ganham terreno. Os norte-americanos já são os principais produtores e exportadores de etanol, embora o álcool de milho seja inferior ao

da cana. O segredo: a opção clara de Washington por estimular o uso de fontes renováveis de energia.

“Uma mudança na política de preços dos combustíveis de uma forma a permitir as flutuações internacionais já provocaria um enorme impacto. Mas não basta. É preciso estabilidade de regras de longo prazo”, afirma Alexandre Figliolino, do Itaú/BBA, respeitado analista do setor. Os problemas climáticos e as incertezas de mercado, aponta, levaram a uma redução de 30 milhões de hectares na capacidade de moagem das usinas. Uma recuperação consistente está em curso. Parte das empresas tem investido na recuperação dos canaviais e a produção, pelos cálculos do setor, deve somar 600 milhões de toneladas em 2014.

Tradicional produtor do interior paulista, o Grupo USJ é um dos que investem na renovação da lavoura e na expansão da produção. Uma nova usina



em Cachoeira Dourada, Goiás, aumentará a capacidade de colheita em 2,5 milhões de toneladas de cana por ano. O USJ produz atualmente 280 milhões de litros de etanol e 235 mil megawatts de energia elétrica a partir do bagaço. “Houve um aumento de custo muito grande: terra, mão de obra, tudo ficou mais caro. O câmbio também andou muito instável, o que anulou ganhos de preço no mercado externo. Isso limita a capacidade de crescimento da oferta”, explica Narciso Bertholdi, diretor-executivo. “Nossos investimentos buscam minimizar o impacto desses custos, mas sem uma mudança na política de preços dos combustíveis o setor não sairá da zona do desconforto.”

Após serem movidos pelo entusiasmo de Lula, os usineiros andam apreensivos com a frieza de Dilma Rousseff. A falta de diálogo entre as empresas privadas e o Palácio do Planalto chegou a tal ponto que nem sequer as boas

notícias animam os produtores. Foi o que aconteceu com o anúncio do aumento da mistura do álcool à gasolina de 20% para 25%, uma iniciativa para estimular a produção de etanol e aliviar as importações da Petrobras. A medida, que entra em vigor a partir de maio, foi anunciada por Edison Lobão, ministro de Minas e Energia, no fim de 2012, com o intuito de permitir aos usineiros se adaptarem às novas regras. Como a resolução ainda não foi publicada no Diário Oficial da União, algumas empresas temiam um recuo da presidenta, baseadas na versão, real ou não, de que os ministros não têm autonomia para tomar decisões. A CartaCapital, o ministério informou: a medida está garantida e deve ser publicada “em breve”.

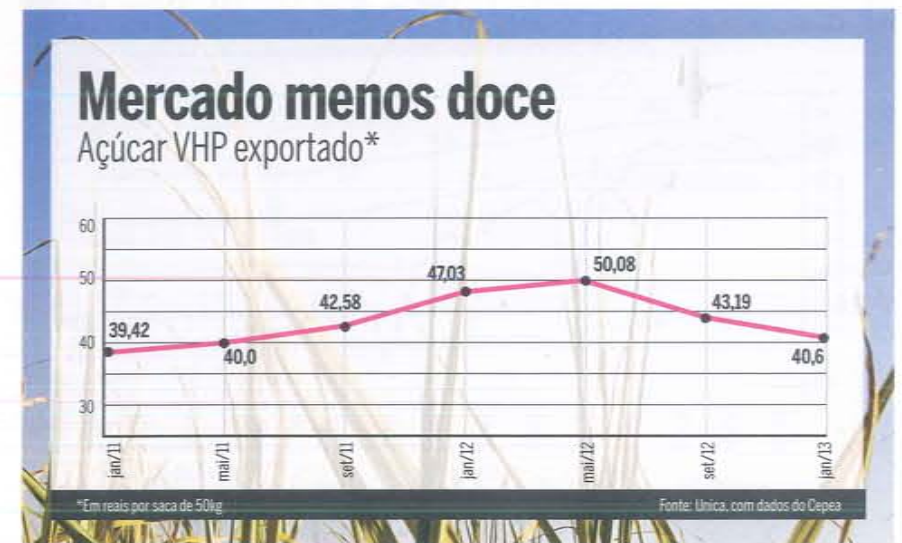
A elevação do percentual do etanol na gasolina é um sinal de que o governo anda sensibilizado com as demandas dos empresários, após dois anos

sem muito a oferecer. Além da resolução, um programa de incentivos elaborado pelo Ministério do Desenvolvimento espera apenas um aval da Fazenda e da Presidência. O objetivo, explica uma fonte de Brasília, é aplicar um conceito semelhante àquele utilizado no novo regime automotivo. Quanto mais investimentos em inovação e pesquisa no território nacional, maior a isenção de impostos.

Esse trecho tem um alvo específico, as multinacionais que apostaram na produção de biocombustíveis no Brasil. Muitas companhias estrangeiras têm pesquisado fontes de energia renováveis no País (não só cana, mas palma, mamona e pinhão-manso, por exemplo), mas optado por instalar fábricas em outras nações. Há também grandes companhias de pesquisa, entre elas a Bunge, equipadas para desenvolver novas variedades de plantas. A intenção seria, portanto, manter esses investimentos em território nacional. Segundo a fonte, o programa se adaptaria à situação financeira de cada empresa. As exigências seriam menores para os grupos mais endividados e sem acesso a capital.

Para Miguel Rosseto, presidente da Petrobras Biocombustível, as medidas em análise no governo provam

Fronteiras. Na usina da Odebrecht em Mato Grosso do Sul, a produção é automatizada



que o Brasil está comprometido com a agenda da energia renovável. “Na biomassa, nos biocombustíveis, temos um outro pré-sal.” Sob o comando de Rossetto, a empresa alterou sua estratégia. Em vez de começar uma planta do zero, tem preferido associar-se a grupos privados experientes. Em 2010, a Petrobras comprou uma parte da Guarani, grupo de açúcar e álcool criado no interior de São Paulo nos anos 1960. A estatal mantém outras parcerias no Paraná, Rio Grande do Sul e Minas Gerais, além de unidades próprias de biodiesel na Bahia, no Ceará e em Minas. Rossetto prevê uma expansão de 29% na produção de etanol em 2013, atualmente de 1,3 bilhão de litros.

O programa proposto pelo Ministério do Desenvolvimento pode se tornar o marco regulatório reivindicado pelos empresários. Sua vantagem seria não se ater a pendências pontuais, o preço da gasolina, por exemplo. Em vez disso, o plano garantiria um planejamento de longo prazo capaz de recolocar o Brasil no trilho do avanço tecnológico. A corrida atual no planeta é para ver quem domina primeiro a produção comercial do etanol celulósico, obtido da quebra química da cadeia de polímeros que compõem a estrutura



Demanda voraz. O aumento da frota e o desestímulo ao álcool criaram o pior dos mundos

das fibras dos vegetais. Isso significa que, em tese, quase todo tipo de vegetal e suas sobras poderiam virar combustível. O etanol celulósico, ou de segunda geração, permitiria, por exemplo, acrescentar à produção uma enorme quantidade de palha da cana que hoje sobra nas plantações. Estima-se que a produtividade dos canaviais dobraria com a nova tecnologia e a melhora genética das plantas. Uma primeira usina de testes deve ser instalada no Brasil em 2014 ou 2015, embora seu pleno uso comercial vá levar muito mais tempo.

Há ainda a produção energética. Estima-se em 15,3 mil megawatts, equivalente à oferta de três hidrelétricas de Belo Monte, a quantidade de energia elétrica excedente que as atuais usinas de açúcar e álcool poderiam gerar em 2020. Segundo Mendonça, da Odebrecht Agroindustrial, nenhum projeto novo de produção de etanol pode prescindir da geração de energia a partir do bagaço. Mais uma vez, uma

decisão do governo teria o poder de mudar completamente o cenário. Apesar do potencial comprovado, o Ministério de Minas e Energia não inclui esse tipo de geração na matriz energética, muito menos define percentuais de participação futura no sistema elétrico integrado. Os leilões de compra são esporádicos e inibem os investimentos na expansão da oferta. Enquanto isso, o País se vê obrigado a manter ligadas as poluentes e caras usinas termoeletricas, alimentadas a gás e óleo, para evitar os riscos de racionamento.

Figliolino, do Itaú/BBA, aponta inúmeras vantagens na ampliação do consumo do etanol. Ela incentiva a interiorização do desenvolvimento, serve para inibir eventuais abusos nos reajustes da gasolina nos postos, pois os usuários de carros flex terão sempre uma segunda opção de combustível, reduz o peso das importações sobre as costas da Petrobras, garante o compromisso do Brasil com a redução de emissões de carbono na atmosfera



Só 27% dos carros com motor flex usam etanol. A importação de gasolina explodiu

e, mais importante, permite um uso mais nobre e racional do petróleo. Nada seria pior se o Brasil consumisse um quinhão das reservas do pré-sal apenas para garantir o vaivém dos carros.

A relação umbilical entre automóveis e gasolina é um fenômeno que se consolidou ao longo do século XX. Os primeiros carros projetados por Henry Ford usavam álcool no motor. Só após a febre do petróleo nos Estados Unidos e as descobertas das imensas jazidas no Oriente Médio ficou mais barato refinar o óleo e este se tornou dominante. A perspectiva neste século continua, porém, a mesma. Apesar das novas descobertas, as reservas de petróleo estarão esgotadas em poucas décadas. O preço do barril permanecerá alto, o que viabiliza a exploração de outras fontes de energia.

Ao mesmo tempo, a junção de forças aleatórias, titânicas e milenares que moldou este pequeno planeta e que alguns chamam de Deus proveu o Brasil de uma infinidade incomparável de alternativas. Há petróleo e cana (e outras matérias-primas), água e terra, sol e vento em quantidades invejáveis. Nosso único desafio é usá-los da forma mais inteligente possível. ●

Cada vez mais longe do tanque

% de veículos flex que usam etanol



Fonte: Itaú/BBA

O domínio da gasolina

Consumo de combustível, em bilhões de litros



Fonte: Unica, a partir de dados da ANP