

A Massey Ferguson é outra multinacional que está confiante no setor canavieiro. O especialista em marketing da empresa, Eduardo Souza Filho, não se arisca a medir o crescimento da empresa no segmento, mas admite que a expansão da cana vem trazendo resultados positivos para a montadora. “A gente percebe que o mercado cresceu e que uma parcela de tratores com maior potência vai para a produção de cana”, afirma. Souza Filho cita a linha de tratores 600 HD, com especificações para a cultura de cana, por apresentar maior robustez e características que permitem trabalhar em ambiente com mais fuligem.

Cuidados com a ressaca

Falta de planejamento estratégico da cadeia produtiva pode produzir problemas onde só se enxerga solução

Diante do alerta da Organização das Nações Unidas (ONU), a partir das conclusões do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas, sobre o aquecimento global - a temperatura média da Terra subirá entre 1,8 e 4 graus até 2100 -, e a contribuição para isso de emissões passadas e futuras de CO₂, parte da população mundial está empenhada em tomar medidas que amenizem o efeito estufa, voltando-se para o consumo de biocombustíveis em substituição aos combustíveis fósseis. Nesse contexto, o etanol, principalmente o extraído da cana-de-açúcar, é praticamente imbatível.

“O Brasil é o maior produtor mundial de etanol e o que detém a melhor tecnologia para obtenção do álcool, a partir da cana-de-açúcar”, afirmou o ex-ministro Roberto Rodrigues durante o Global Initiative on Commodities, evento promovido pelo Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento (Mapa), em parceria com o Global Fund for Commodities (CFC), em Brasília, em maio passado. Segundo Rodrigues, coordenador da Comissão Interamericana do Etanol e do Centro de Agronegócios da Fundação Getúlio Vargas, cada

hectare de cana plantada no país produz 6.800 litros de álcool, enquanto nos Estados Unidos, onde o álcool é feito de milho, cada hectare da cultura rende 3.200 litros - menos da metade do rendimento brasileiro. “O etanol representa 30% da matriz energética brasileira, enquanto a média mundial é de 11%”, acrescentou.

Brasil e EUA respondem por 72% do mercado mundial de etanol, estimado hoje em aproximadamente 55 bilhões de litros. Porém, apesar das amplas possibilidades de crescimento da demanda internacional (a maioria dos países industrializados adota a estratégia de reduzir a dependência energética do petróleo, uma *commodity* com preços altamente influenciados pelos humores políticos dos países produtores), a grande aposta da União da Agroindústria Canavieira de São Paulo (Unica) é no mercado interno, aquecido pela invasão de veículos flexfuel. Na opinião do presidente da entidade, Eduardo Pereira de Carvalho, a maior parte do mercado internacional está fechada e protegida por barreiras intransponíveis, pelo menos até o momento.

Os EUA, por exemplo, anunciaram oficialmente a meta de substituir 20% de seu consumo de gasolina por fontes alternativas de energia, tendo no etanol, por enquanto, o único forte candidato a substituto. Se os norte-americanos persistirem em sua meta, precisarão de 132 bilhões de litros de etanol em 2017 para suprir sua demanda, porém os EUA cobram US\$ 0,54 por galão, além de aplicar 2,5% de direito *ad valorem* às suas importações. O Japão taxa em 27,2% *ad valorem* suas importações do combustível e a União Européia aplica taxas de 192 euros por metro cúbico de álcool não desnaturado e de 102 euros por metro cúbico de álcool desnaturado.

COMO CHEGAR? - "O cenário é muito bonito para a cana-de-açúcar no Brasil, única matéria-prima competitiva para atender à demanda mundial de etanol e joga índices fantásticos de exportações para 2020, mas ninguém me diz como chegar lá", afirmou o presidente da Unica no Seminário "Perspectiva para o Agribusiness em 2007 e 2008", realizado pela Bolsa de Mercadorias & Futuros (BM&F) e o Mapa em São Paulo, no final de abril passado, quando foi lançado o contrato futuro de etanol. Por isso, Carvalho coloca as fichas da indústria canaveieira no mercado interno, desde que sejam superados alguns mitos remanescentes da época do Pró-Álcool - o Programa Nacional do Álcool, de substituição em larga escala dos derivados de petróleo, criado em 1975 - de que o álcool estraga o motor, o carro movido a esse tipo de combustível não pega de manhã em dias de frio, etc.

Citando dados da Associação Nacional dos Veículos Automotores (Anfavea), a direção da Unica informa que desde 2003 cerca de 2,8 milhões de veículos flex fuel foram comercializados. Em janeiro passa-



Mercado de Veículos Flex

Desde 2003, cerca de 2,8 milhões de veículos comercializados

Janeiro 2007: 82,7 participação no mercado; estabilização tende a ocorrer com 90%

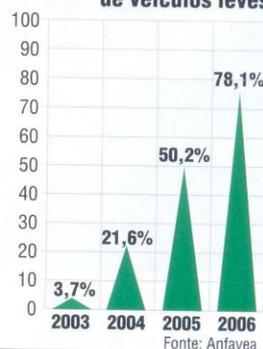
DESEJO DO CONSUMIDOR:

menor consumo de combustível

maior autonomia (Exemplos a ser seguido: tanque de 45 L do Ford Fiesta passou para 54 L na nova versão)

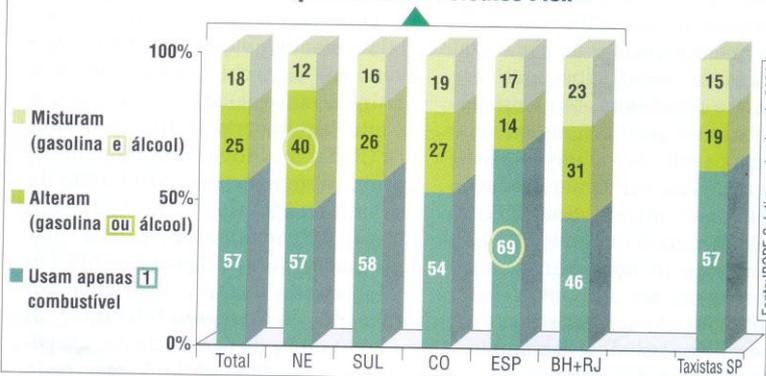
Políticas de governo para otimizar o consumo e autonomia dos veículos Flex

Participação nas vendas de veículos leves



Formas de abastecimento

Proprietários de Veículos Flex



do, os veículos movidos a gasolina ou a álcool tinham 82,7% de participação no mercado. Porém, de acordo com levantamento apresentado pelo diretor técnico da Unica, Antônio de Pádua Rodrigues, mesmo com a relação de preço vantajosa para o álcool (54%), mais de um terço dos proprietários de carro flex só abastece com gasolina, ou seja, 30% dos proprietários desse tipo de veículo não usam álcool. A Unica acredita que, até 2012, 60% do combustível utilizado no país será o álcool, invertendo o cenário atual em que a gasolina domina as vendas.

FALTA PLANEJAMENTO – No mesmo seminário da BM&F, durante o painel “Perspectivas do mercado sucroalcooleiro”, uma voz feminina destoou do clima otimista. A gerente de aquisições de álcool da BR Petrobras Distribuidora S/A, Cristina Ferreira, alertou para o excesso de expectativa e da falta de planejamento no setor. Em entrevista à Produtor Rural, ela disse concordar com a posição geral de que o etanol é “uma tremenda oportunidade para o Brasil”, porém acha que o mercado fica “muito solto” e ao sabor das opções individuais. “Cada um está fazendo a sua usina onde imagina que é melhor, de acordo com suas conveniências”, diz, acrescentando que o mesmo princípio parece valer para a construção da infraestrutura necessária para escoamento do etanol. “É preciso um planejamento macro para que outros países mudem sua matriz energética, acreditando que o Brasil pode suprir a demanda de álcool”, defende.

- Qual é o tamanho do mercado brasileiro para álcool? As pessoas dizem ‘Não sei, o que não for exportado vai para o consumo interno’. E quanto vai ser exportado? O que não for consumido internamente – exemplifica

Cristina, que não vê “metas de governo, de país”. “O que é melhor para o Brasil: exportar ou suprir o mercado interno?” – questiona. Ressaltando que é apenas um *player* (“Pode ser que esse planejamento exista e eu que não esteja vendo”, diz), a gerente adverte para o perigo de desacreditar no mercado de etanol, caso haja excesso de produto (o que está sendo previsto para este ano) ou falta do mesmo, o que acaba mantendo afastados consumidores mais exigentes, como os japoneses.

Por causa dessas indefinições, segundo ela, os preços do álcool variam muito. “Na semana passada (a segunda de maio), o preço caiu 14%. Fica difícil até para fazer contratos de longo prazo”, argumenta Cristina, que não informou quanto a BR Petrobras compra de etanol. “Somos a maior distribuidora do país e nosso *share* é da ordem de 34%, embora em São Paulo, onde existe um forte mercado informal, nossa participação caia para 18%”, afirma. A gerente diz ainda que, além da instabilidade por conta de uma eventual quebra de safra, o mercado de etanol no país é instável por conta do preço do açúcar e também da entrada de novos empreendedores. “Se uma usina

“É preciso um planejamento macro para que outros países mudem sua matriz energética”

estiver instalada num local inadequado, com dificuldades para escoamento da produção, o preço fatalmente irá cair”, explica. Na opinião de Cristina, o mercado de veículos flexfuel, que serve como “colchão” para o produtor, também é um fator de insegurança para os distribuidores, já que fica difícil prever a deman-

da pelo fato de muitos consumidores optarem por gasolina ou álcool em função do preço na bomba. Mais um desafio a ser enfrentado pelo Brasil na corrida em direção ao promissor mercado de combustíveis limpos.

Aproveitamento do **bagaco** de cana

São inúmeras as possibilidades de aproveitamento dos resíduos da cana: entre elas a suplementação alimentar do gado (misturado à uréia) e produção de energia elétrica. A vinhaça (ou vinhoto) hoje é reutilizada pelas próprias usinas, diluída, na fertirrigação. Cada litro de álcool gera em trono de 12 l de efluente, o que ainda é preocupante em termos ambientais em regiões com grande concentração de usinas, como São Paulo, na avaliação do pesquisador da Embrapa Tabuleiros Costeiros, Antônio Dias Santiago. O aproveitamento da biomassa, entretanto, é visto como a solução para evitar novos apagões no setor de energia pelo pesquisador da Esalq/USP Caetano Rípoli, que lamenta que grande parte da cana produzida no país ainda seja queimada. “Além do problema da poluição e de saúde pública (aumentam o número de internações hospitalares na época da safra), temos o absurdo do desperdício de biomassa”, esbraveja. Segundo Rípoli, uma tonelada de palhico (tudo que fica no campo após a colheita da cana) equivale a 1,5 barril de petróleo e um hectare de canavial contém de 4 a 10 toneladas de palhico. “Isso significa que se fizer a colheita crua (sem fogo), cada usina se transforma numa usina de energia elétrica, cujo excedente pode ser vendido para as distribuidoras”, anima-se. O professor da Esalq atenta para um aspecto que, na sua opinião, desestimula o aproveitamento do palhico: o Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa) determina que o valor máximo a ser pago por 1 megawatt/h de biomassa de cana vale R\$ 105,31, enquanto o valor pago à mesma quantidade de energia eólica (cuja fabricação requer motores de tecnologia européia) pode chegar a R\$ 229,51.