

INFORMATIVO DIÁRIO  
**DERAL**  
Departamento de Economia Rural

Data : 02/12/2002 Hora :

Título: Cana de açúcar Fonte:

Autor: Disonei Zampieri

Matéria:

**Cana de açúcar - Competitividade do álcool e a paridade**

Até 1999, os preços do álcool e de todo o setor eram administrados pelo Governo, saindo então para o livre mercado, onde a concorrência sinalizaria a estrutura de custos, sua competitividade e as margens de lucro. E realmente foi o que aconteceu, onde as relações de oferta e de demanda se transformaram em determinantes do preço final.

Historicamente, antes da liberação do setor ao mercado, as relações de preço ao consumidor do álcool em relação a gasolina beiravam o índice de 80% de paridade. As características de mercado de produtos agrícolas quando integradas à atividade agroindustrial, enfrentam alto riscos, dentre outros, de administrar dois fatores fundamentais; a sazonalidade da matéria - prima e a volatilidade dos preços. Pois bem, ao longo do ano de 2001, a paridade mais elevada ocorreu em janeiro (61,9%), com a média anual em torno de 57,6%. Já em 2002 até outubro, a relação mais elevada aconteceu também na entressafra, janeiro, (60%); entretanto a média se situa em 52,2%, portanto, altamente interessante e competitiva. A relação mais baixa em 2002, aconteceu em agosto, onde a paridade foi 48,3%.

O protocolo de Kyoto incentiva a diversificação da matriz energética dos países signatários. O destaque reside nas fontes renováveis para reduzir a emissão de CO<sub>2</sub> na atmosfera, e naturalmente diminuir o efeito estufa e a poluição nas cidades mais densamente povoadas.

É interessante neste aspecto que o Brasil sofre pressões regulares para a liberação da produção de veículos e comerciais médios a óleo diesel, o qual é proibido, afetando as relações financeiras da balança comercial (evasão de divisas), além de alterar a estrutura da matriz energética, e naturalmente a dependência do petróleo.

Um conjunto de números extraídos da ANP - DECEX - SECEX possibilita dimensionar o impacto atual dos veículos a diesel estimado em 10% da frota brasileira, mas que respondem por quase 60% da emissão de CO<sub>2</sub>, onde 80% do diesel consumido no Brasil se destina ao transporte rodoviário. A evolução do diesel no Brasil, no passado recente é o seguinte:

VARIÁVEL - OLEO - DÍESEL	SITUAÇÃO 2000	96 - 2000 VARIACÃO (%)
Consumo nacional (bilhões l)	35,056	16,3
Importação (bilhões l)	5,801	18,3
Importação X Consumo (%)	16,55	1,8
Despesas com Importação (US\$ mil Fob)	1.254.162	163,3

Fonte: ANP; DECEX - SECEX

Esta abordagem, embora sem relação direta com o álcool, como combustível, tem por objetivo trazer à discussão a expansão de energias renováveis, menos poluição (exceto, no fator "queimadas de canavial" com o modo rudimentar de manejo agrícola) e principalmente o impacto sobre a balança comercial brasileira, quando o assunto é petróleo e seus substitutos naturais, ou eventuais. Alguns especialistas alertam para a convergência física da curva consumo versus produção mundial nas próximas décadas.

Para este ano de 2002, a oferta brasileira e paranaense de álcool deve atingir 13/14 milhões e 1 milhão de m<sup>3</sup>, que, se confirmada esta estimativa resultará numa expansão física de 8 e 10%, respectivamente, sobre o produto obtido na safra 2001. Esta produção segundo a ÚNICA (SP), chega a neutralizar em torno de 20% do total de emissões originárias do uso de combustíveis fósseis no sistema de transporte do Brasil prevalentemente rodoviário, devido à mistura de 26% de álcool anidro à gasolina, bem como na frota movida a álcool hidratado, atualmente em torno de 3 milhões de veículos.

A fabricação e as vendas de veículos a álcool mostram evolução paulatina, passando de 18,3 mil unidades em 2001 para 40/42 mil unidades previstas para 2002. Até setembro de 2002, haviam sido comercializados 33,4 mil veículos.

Se de um lado pode-se dizer que o consumidor brasileiro está relativamente tranqüilo com relação ao abastecimento, a principal variável que vem a tona é o seu custo unitário, e naturalmente a sua relação paritária com a gasolina, no passado recente, senão vejamos.

A estabilidade dos preços do álcool e da gasolina em 2001 proporcionaram um índice de paridade médio de 58,4% (preço do álcool versus ao da gasolina). Entretanto em 2002, fruto de algumas estimativas precipitadas de supersafra na região Centro - Sul, os preços do álcool a nível de produtor tiveram uma redução de 35% na metade da colheita, em junho, julho e agosto.

Esta performance baixou um pouco mais a relação de paridade, situando-a, em 53,3%.

O impacto pós eleição já se faz sentir, pois os preços dos combustíveis de um modo geral, estavam represados. Tanto é que a expectativa de produção de 5,4 bilhões de litros de álcool hidratado ocorrida em 2001, baixasse para 4,8 bilhões em 2002 (sucateamento dos veículos) está sendo reavaliada para 5 bilhões devido a prática da mistura acima do permitido (até 20%) de álcool hidratado na compra do combustível, em função dos baixos preços.

## PREÇOS E PARIDADE MÉDIA DO ÁLCOOL VERSUS GASOLINA 2001 E 2002

Combustível - fonte	Preços médios (R\$/litro)		Paridade média (%)	
	2001	2002	2001	2002*
produtor	0,71	0,49		
consumidor	0,98	0,91		
<b>Gasolina comum</b>	<b>1,70</b>	<b>1,74</b>	<b>57,6</b>	<b>52,3</b>

Fonte: ESALQ - USP; SEAB/DERAL \* até outubro

É sabido que as relações de preços nos diversos segmentos do setor Sucroalcooleiro, mantém uma afinidade muito grande, entre a produção de álcool em seus dois tipos, anidro e hidratado, os açúcares demerara, cristal e refinado, e os fluxos de mercado internacional e doméstico, produtor e varejo.

Em números, os preços no mercado internacional do açúcar apresentaram uma queda média de 15%, no primeiro semestre de 2002, porém, de junho à outubro houve uma elevação de 30%, nas Bolsas de Nova York e de Londres.

Na esteira do processo, o dólar subiu quase 50% ao longo de 2002 até outubro, recuando um pouco na primeira quinzena de novembro.

Pois bem, como será feita a manutenção dos preços em 2003 é uma incógnita, porém é primordial a contenção das tarifas públicas, que, neste caso, leia-se Petrobrás e suas agências reguladoras com relação aos combustíveis.

O porquê desta estratégia reside no controle da política econômica, impedindo que a inflação ultrapasse o teto da meta de 6,5% para 2003. Lembre-se que o acumulado em 2002 até outubro, situa-se em 6,98%. Alguns analistas já trabalham com estimativas em torno de 9 a 10%.

Dois fatores vem a tona como preocupação, quais seriam; a Petrobrás com a sua política comercial de alinhamento das cotações internacionais do petróleo ao dólar, e o aprofundamento da crise com o eventual confronto bélico EUA - Iraque, que por si só comandariam oscilações do preços do petróleo.

(zampieri@pr.gov.br)