02/07/2013 - Ganho de escala é essencial para viabilizar o etanol brasileiro

A avaliação é do presidente da ABDI, que participou do primeiro dia do Ethanol Summit 2013

“Se não adquirirmos escala mundial, o etanol brasileiro não será viável no longo prazo”. A avaliação foi feita pelo presidente da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI), Mauro Borges Lemos, durante o primeiro dia do Ethanol Summit 2013, realizado em 27 e 28 de junho, na capital paulista. Segundo ele, o melhor caminho para o ganho de escala é transformar o etanol em commodity. “É a nossa grande chance no longo prazo. Temos que ter o produto com características homogêneas e, ao mesmo tempo, com flexibilidade para ser complementar a outros combustíveis”.

Borges Lemos destacou a importância de uma política de longo prazo. “Esforços tecnológicos e de inovação são fundamentais. Por isso estamos discutindo com o setor, no escopo do Plano Brasil Maior, uma agenda tecnológica para até 2025”. Ele reconhece que, à medida que o Brasil caminhar para um alinhamento do preço da gasolina com o do mercado internacional, será necessário um esforço maior para viabilizar o etanol como biocombustível. “Mas, se tivermos escala no etanol de segunda geração, ele se torna competitivo. E essa agenda tem que ganhar robustez agora”. O etanol de segunda geração é aquele fabricado a partir da celulose presente em qualquer parte da planta.

Participaram do mesmo debate o pesquisador da Universidade de São Paulo (USP) Marcos Neves, o presidente da empresa Datagro, Plinio Nastari, o diretor do Departamento de Combustíveis Renováveis do Ministério de Minas e Energia (MME), Ricardo Dornelles, e o secretário-adjunto de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, Rutelly Silva. Neves apresentou dados sobre os impactos econômicos e sociais nos municípios que recebem usinas.

De acordo com o pesquisador da USP, na cidade de Quirinópolis (GO), após a instalação de uma usina de etanol, foram criados mais de 5 mil novos empregos formais, entre 2005 e 2011. A frota de veículos saltou de 10,7 mil para 23 mil no mesmo período e a arrecadação com o ICMS foi de 8 milhões para 24 milhões. “Existem muitos municípios como esse no Brasil, onde as áreas de pastagens degradadas podem ser utilizadas para a produção do etanol, com uma série de benefícios à sociedade e sem danos ambientais, já que a cultura da cana não prejudica outras culturas”, declarou.

Nastari ratificou o exemplo dado por Neves. “Esse foi o impacto observado em todos os municípios produtores de etanol desde o ProÁlcool, em 1976. De lá para cá, o etanol já substituiu 2,3 bilhões de barris de gasolina no Brasil e tivemos, de 76 a 2012, uma economia com importações da ordem de US$ 280 bilhões”. O presidente da Datagro defendeu, ainda, um planejamento energético integrado dentro do governo, com menor indução do mercado consumidor a partir do controle sobre os preços dos combustíveis.

Dornelles, do MME, lembrou que o Brasil tem segurança energética e que analistas indicam que a gasolina é um produto com grande oferta global e, portanto, tendência de queda de preços. Para ele, a questão-chave para o setor de etanol está no custo de produção. “Hoje são 135 dólares por um barril de etanol, frente a 127 dólares para um de gasolina. Isso tem que mudar. Precisamos de um mercado sustentável, viável, e de rupturas tecnológicas que nos deem mais produção com menos dispêndios. O mercado potencial existe e terá de ser

conquistado. E, via de regra, a sociedade sempre optará pelo energético mais barato", declarou.

Por sua vez, Rutelly assinalou que o etanol deve ser tratado como combustível. "É essencial para sua consolidação como um produto de eficiência e segurança energética. E isso é uma política maior do que desenvolvimento regional. Nenhum produto se consolida como combustível sem ser tratado como produto energético". Ele lembra que o governo federal dá um tratamento tributário especial ao setor do etanol, já bastante desonerado. E faz um alerta: a expansão da extração de gás natural pode mudar o papel do etanol no mercado. "A viabilidade das reservas de gás de xisto pode colocar o gás natural como um concorrente ainda mais feroz do que a gasolina".

Assessoria de Comunicação Social ABDI