

O Estado de S. Paulo

27/5/1984

Salário pouco pesa no Proálcool

Uma das preocupações de todos quantos acompanharam os últimos conflitos ocorridos na região canavieira do Interior de São Paulo volta-se para o seguinte: como as conquistas de salários feitas pelos trabalhadores rurais poderão influir na economia do Proálcool? O empresário Luiz Lacerda Biagi, usineiro de álcool e membro do Conselho de Administração da Zanini — MPM, afirma que é pouco expressiva essa influência, pois os aumentos concedidos representam um acréscimo da ordem de 8%, nos custos do corte da cana. Mas não deixa de assinalar que os preços e os seus aumentos dependem sempre de decisões governamentais, as quais poderão decretar — aliás, como sempre puderam fazer — a vida ou a morte desse programa de produção de energia renovável. O entrevistado discorre ainda sobre o valor do vinhoto como fonte de potássio e sobre a utilização do bagaço de cana como importante substituto do óleo combustível nas caldeiras das usinas: o Brasil dispõe anualmente de 200 milhões de toneladas desse resíduo, que equivalem a 60 milhões de toneladas de óleo combustível. Finalmente, há uma enfática manifestação em favor do consórcio da cana com gêneros alimentícios, o qual faz da região de Ribeirão Preto, ao mesmo tempo, a maior produtora de álcool e de alimentos do Estado de São Paulo. Entrevistas ao jornalista Rubens Rodrigues dos Santos.

Álcool anidro gera Cr\$ 1 trilhão para governo

Estado: Os recentes acontecimentos de Guariba e os acordos trabalhistas assinados pelos usineiros e sindicatos rurais não onerariam de tal forma os produtores de álcool a ponto de tornar inviável esse programa?

Biagi: Os preços da cana e conseqüentemente do açúcar e do álcool são administrados pelo IAA, razão pela qual os aumentos decorrentes desse acordo serão avaliados por aquele órgão na próxima análise de aumento de preços. A viabilidade ou não vai depender, portanto, da decisão desse órgão.

Os usineiros pretenderiam obter preços do álcool que acarretem um repasse para o consumidor dos benefícios aos trabalhadores rurais?

Em março de 1983 o preço da cana para o cortador era de 400 cruzeiros/tonelada; em maio de 1984 já era de 1.200 cruzeiros (aumento de 200%). Isso, antes dos acontecimentos de Guariba e suas conseqüências, que estavam, no seu início, muito mais relacionados com os aumentos de até 1.000% das tarifas de água e energia elétrica. Obviamente, os trabalhadores rurais, não podendo fazer suas contas por razões alheias ao setor alcooleiro, passaram a reivindicar melhores condições salariais de seus empregadores. O pleito foi de passar o corte da cana de 1.200 cruzeiros/tonelada vigentes em maio, para 1.500 (em cana de primeiro corte) e para 1.400 (em cana de outros cortes). E também reduzir o corte de sete ruas para cinco ruas. Tudo isso foi concedido, o que representou um aumento da ordem de 8% nos custos do corte da cana para o usineiro. Como o preço do álcool tem acompanhado o preço da gasolina, em função da política estabelecida pelo governo (álcool custa 59% do preço da gasolina) os aumentos deverão cobrir naturalmente essa concessão sem a necessidade de recorrer a nenhum subsídio.

Segundo afirmação de empresário paulista, é o preço do álcool que empurra para cima o preço da gasolina, gerando inflação. Se assim fosse, o acordo de Guariba, elevando custos e eventualmente (dependendo de decisão do IAA) aumentando o preço do álcool e conseqüentemente o da gasolina, acabaria por forçar para cima o custo de vida?

Conforme mencionei, só o álcool anidro está gerando, aproximadamente, 700 milhões de dólares por ano aos cofres públicos. O setor produtor de cana no Brasil é superavitário, isto é, se fizermos um balanço dos recursos que o setor gera e daqueles que ele utiliza, o saldo é muito grande em favor de uma atividade que representa receita em torno de 12 bilhões de dólares por ano para o Brasil, se considerarmos os preços da venda do açúcar, do álcool, da cana, do vinhoto, e que emprega um contingente da ordem de 2 milhões de trabalhadores diretos e indiretos. O preço do álcool não tem nenhum subsídio, sendo, pelo contrário, confiscado pelo governo, como no caso do álcool anidro misturado à gasolina. É fundamental ressaltar ainda que apesar das usinas ainda gastarem óleo diesel para transportar a cana, isso representa uma parcela entre 5 e 8% do total de álcool produzido por unidade, dependendo da distância em que se encontra a cana. É lamentável que no Brasil não exista economia de mercado, pois as pessoas pensam que tudo feito no País é resultado de favores ou concessões especiais do governo. Pergunto: como seria possível criar um setor com essa dimensão do Proálcool baseado em fundamentos econômicos falsos? Que país do mundo poderia manter atividade desse porte sem fundamento de custo e benefício? O que determina o preço da gasolina não é o álcool, mas sim o preço do barril de petróleo importado, mais fretes, refino, impostos diferenciados, transporte interno, lucro da refinaria, lucro do distribuidor e outros itens.

O contribuinte brasileiro teria desembolsado até hoje cinco trilhões de cruzeiros para sustentar o Proálcool, à custa de subsídios aos usineiros. Esse subsídio subsiste?

No início do Proálcool foi preciso oferecer subsídios para que os empresários se lançassem a um empreendimento até então desconhecido. Em 1974, as usinas eram financiadas a 20% da ORTN mais juros de 5% ao ano; em 1979 o percentual do ORTN já havia subido para 70%; hoje os financiamentos são normais: 100% da ORTN mais 5%. No período de 1975 a 1983 foram aplicados vultosos recursos no Proálcool mas, em contrapartida, o programa propiciou ao País uma economia acumulada de divisas da ordem de seis bilhões de dólares, ou seja, mais de oito trilhões de cruzeiros, seguramente uma quantia superior à que foi gasta.

Nessa linha de raciocínio, qual teria sido a contribuição do Proálcool em equivalente de petróleo?

Saltando de uma produção de 600 milhões de litros na safra 75/76 para o recorde de oito bilhões de litros em 83/84, e uma previsão de nove bilhões de litros em 84/85, o Proálcool se caracteriza hoje como uma contribuição inegável ao difícil momento que vive a economia do País. Essa contribuição pode ser claramente expressa em números: uma produção equivalente a 120 mil barris/dia de petróleo, resultando numa economia em 1983, de perto de dois bilhões de dólares.

Que outros benefícios teria o Proálcool acarretado ao País?

Em primeiro lugar mencionaria a redução da nossa vulnerabilidade em relação ao petróleo importado, sempre expressiva a despeito dos esforços e êxitos da Petrobrás na prospecção e exploração de jazidas. Estamos hoje beirando a produção de 450 mil barris de petróleo por dia, mas ainda importamos cerca de 500 mil barris/dia. De 1972 a 1982 o Brasil gastou com a importação de petróleo 55 bilhões de dólares, ou seja, metade da nossa dívida externa. Em seguida, diria que o Proálcool gerou empregos na safra 03/84 cerca de 423 mil pessoas trabalharam diretamente vinculadas ao programa; nada menos que 1,8 milhão de empregos indiretas decorrentes do Proálcool que deu forças a muitos setores importantes da indústria de bens de capital, inclusive alimentando a indústria automobilística.

Biagi: o setor representa US\$ 12 bilhões por ano

Aumento deverá cobrir os custos da produção

Mas, comenta-se que a indústria automobilística teria-se desenvolvido mais se o governo baixasse o preço da gasolina e limitasse o uso do álcool à condição de aditivo anidro.

Se essa conceituação tivesse fundamento, como explicar a aceitação dos automóveis a álcool, que hoje representam 80% das vendas no mercado nacional? A que nível estaria nossa necessidade de importar petróleo para abastecer a nossa frota movida a gasolina, depois que a Petrobrás realizou alterações nos seus equipamentos para obter maior produção de diesel e menor da gasolina? Hoje temos toda uma política voltada para três objetivos que fariam inveja a qualquer país do mundo: reduzir as importações de petróleo; aumentar a produção interna; promover substituições por combustível renovável (álcool) e por outras formas de energia (eletricidade, biogás, carvão nacional, etc). Essa política tem um valor inercial, não pode ser alterada conforme as opiniões de uns e de outros. A nível do produtor temos o álcool anidro remunerado a 298 cruzeiros o litro. Esse álcool é misturado à gasolina e vendido — "vestido de gasolina" — a 672 cruzeiros. Admitindo um custo adicional de 60 cruzeiros por litro para remunerar a distribuição e a venda do varejista, o custo final do álcool anidro alcançaria 358 cruzeiros, enquanto o preço de venda é aquele apontado acima: 672 cruzeiros. A diferença — 314 cruzeiros —, multiplicada pela quantidade de álcool anidro misturada à gasolina (cerca de 3 bilhões litros/ano), resulta numa contribuição do setor alcooleiro para os cofres públicos, da ordem de 1 trilhão de cruzeiros por ano (em torno de 700 milhões de dólares). Desejo enfatizar que estou raciocinando com números aproximados, mas a tese é essa e está correta.

Para produzir um litro de álcool a usina deve despejar cerca de 12 litros de vinhoto, altamente poluente. Os ecologistas temem que esse volume, cerca de 96 bilhões de litros na safra 83,84, possa causar danos consideráveis ao meio ambiente.

O vinhoto é hoje aplicado em larga escala nas lavouras, substituindo com vantagens os fertilizantes químicos, principalmente os que contêm potássio. Em razão disso, novas unidades produtoras estão sendo estabelecidas em solos de menor fertilidade. Também a produção de biogás a partir desse subproduto começa a ser realizada por meio de biodigestores. Em Adamantina, Estado de São Paulo, há um biodigestor em operação desde 1983 que utiliza vinhoto, com produção diária de 200 metros cúbicos de metano, assim como em Penedo, Alagoas. Cada metro cúbico de vinhoto contém 2,5 quilos de óxido de potássio, adubo hoje totalmente importado, embora a Salgema esteja em vias de produzi-lo. O preço do potássio (cloreto de potássio) é 220 cruzeiros o quilo e constitui 60% do óxido de potássio. Assim, cada metro cúbico de vinhoto vale em potássio 916 cruzeiros. ($2,5 \text{ kg} \times 220,00 = 0,6 = 916,00/\text{m}^3$). Os 96 bilhões de litros de vinhoto valem, portanto, 87 bilhões de cruzeiros (cerca de 58 milhões de dólares). Somente esse valor implícito do petróleo justifica os investimentos para condução e distribuição do vinhoto para adubação dos canaviais.

Além de ter potássio, o vinhoto é rico em matéria orgânica em estado coloidal, além de fósforo e nitrogênio. Numa usina média — como a Guarani (SP) — produz-se anualmente 600 mil metros cúbicos de vinhoto, que representam uma economia de adubo de 550 milhões de cruzeiros.

E o quê o usineiro diz acerca da propalada ocupação de terras pela cana e conseqüente queda na produção de alimentos?

Dos quase 300 milhões de hectares agricultáveis, o Brasil cultiva somente 55 milhões de hectares de terras, das quais apenas 3,5 são ocupadas pela cana. Segundo dados oficiais, a soja ocupa 8,2 milhões de hectares, o arroz 5,1, o milho dez milhões de hectares. Além disso, atente-se para o fato de se produzir alimento nas próprias lavouras de cana, como plantio alternativo, depois da colheita e antes da brota. Não fosse assim, a região que mais produz álcool no Estado de São Paulo, Ribeirão Preto, não seria também a maior bacia leiteira (9050 mil litros/dia) e maior produtora de grãos (9% da produção brasileira).

Poderíamos dispor de exemplo prático que demonstre a economia de óleo alcançada com a queima do bagaço?

Uma tonelada de óleo combustível pode ser substituída nas caldeiras por três toneladas de bagaço de cana a 20% de umidade. Levando em conta que o Brasil dispõe de aproximadamente 200 milhões de toneladas de bagaço de cana por ano, chega-se à conclusão de que o potencial existente desse subproduto equivale a mais de 60 milhões de toneladas de óleo combustível. Vou mencionar exemplos práticos: a economia anual de óleo nas caldeiras da Cargill (safra de oito meses, operação a plena carga) ao queimarem bagaço, corresponde a 20 mil toneladas de óleo, que valem 4,46 bilhões de cruzeiros. Na Cutrale, cuja caldeira entrará em uso em julho próximo, a economia de óleo combustível prevista é de 27 mil toneladas, no valor de 6,02 bilhões de cruzeiros por ano. Uma destilaria que produza 500 mil litros, dia de álcool terá um excedente de bagaço capaz de acionar uma usina termelétrica de 20 megawatts.

Desejaria, ao final, comentar o seguinte: fala-se tanto do álcool, do seu preço, do balanço energético na usina, dos custos do Proálcool para a coletividade brasileira. Pergunto por que não se questiona o preço pago pelo contribuinte pelo barril de petróleo extraído pela Petrobrás. O preço internacional do barril de petróleo é da ordem de 30 dólares. E o nosso barril, quanto custaria? 50, 100 ou 500 dólares? Eis um tema excelente para a pauta dos jornalistas que desejam colocar o preto no branco a respeito da economia de combustíveis num país cuja produção está beirando os 450 mil barris por dia.

Finalmente, a respeito ainda das críticas ao Proálcool, diria que participam da batalha dos combustíveis (derivados de petróleo, álcool e outros) muitas empresas estatais e entidades de pesquisas, bancos, cooperativas, empresas privadas. Vale a pena mencionar: Petrobrás, Petroquisa, Norquisa, Rhodia, CNP, IAA-Cenal, Copersucar, Sopral, Anafa, Copene, Stab, Coferflu, Copaminas, Sti, Finep, CNPq, Banco do Brasil, BNDES, BDMG, Badep, Planalsucar, Copercana, Cooperativa dos Produtores de vários Estados (Minas, Alagoas, Sergipe, Paraíba, Rio Grande do Norte, Rio de Janeiro, Paraná), Ford, Fiat, Volkswagen, Toyota, General Motors, Valmet, CBT, Massey-Ferguson e outros.

Todo o trabalho feito envolve objetivos claros, que levarão o Brasil a produzir de 9 a 9,3 bilhões de litros de álcool na safra 83/84. Tal esforço incomensurável e patriótico tem como objetivo economizar divisas, elevar a segurança no abastecimento de combustíveis, gerar empregos, fixar o homem ao campo, multiplicar economias privadas, aumentar a arrecadação, enfim, elevar o Produto Nacional Bruto.

Será que todos os brasileiros engajados nessa cruzada estão iludidos ou agem de má fé? Não creio. E apesar dos questionamentos sobre o Proálcool eu colocaria uma última questão: se não existisse hoje o álcool, onde estaríamos obtendo dólares para pagar o petróleo importado?

Terça-feira, na última entrevista desta série, o presidente da Petrobrás, Sigeaki Ueki, fala sobre o Proálcool

(Página 42)