

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Programa de Pós-graduação de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura
e Sociedade (CPDA)



Relatório com as principais notícias divulgadas pela mídia relacionadas com a
agricultura

Área Temática: Agro-bioenergia/Biodiesel
Período de Análise: 01/06/2013 a 30/06/2013

Mídias analisadas:

Jornal Valor Econômico
Jornal Folha de São Paulo
Jornal O Globo
Jornal Estado de São Paulo
Sítio eletrônico do MDS
Sítio eletrônico do MDA
Sítio Eletrônico do MMA
Sítio eletrônico do INCRA
Sítio eletrônico da CONAB
Sítio eletrônico do MAPA
Sítio eletrônico da Agência Carta Maior
Sítio Eletrônico da Fetraf
Sítio Eletrônico da MST
Sítio Eletrônico da Contag
Sítio Eletrônico da CNA
Sítio Eletrônico da CPT
Carta Capital

Estagiária: Yohanan Barros

Conteúdo

AMBIENTE ESTRATÉGICO EMPRESARIAL.....	3
Etanol	3
Copersucar vai duplicar sua capacidade para exportação em Santos – Folha de São Paulo, Mercado. 05/06/2013.....	3
Cosan foca investimentos em infraestrutura para enfrentar problemas de logística – Folha de São Paulo, Mercado. 06/06/2013.....	3
Cosan tem planos de investir em gasoduto. Alexa Salomão – O Estado de São Paulo, Economia. 09/06/2013	5
Ritmo intenso de moagem de cana-de-açúcar – Valor Econômico, Agronegócios. 20/06/2013.....	9
Petrobras mantém em 5% alta na demanda por combustíveis. André Magnabosco – O Estado de São Paulo, Economia. 25/06/2013	10
POLÍTICA NACIONAL	11
Etanol	11
Oferta de etanol deve superar expectativas e reduzir preço na bomba. Tatiana Freitas – Folha de São Paulo, Mercado. 06/06/2013	11
Álcool deve ficar mais competitivo ante gasolina. Mauro Zafalon – Folha de São Paulo, Vaivém. 12/06/2013	12
David Zylbersztajn e Adriano Pires Rodrigues: Reflexões e sugestões sobre a energia no Brasil – Folha de São Paulo, Opinião. 12/06/2013.....	13
Mercado mais favorável ao etanol. Fabiana Batista – Valor Econômico, Agronegócios. 14/06/2013	14
Reunião sobre a Produção de B combustíveis na Região Norte – Site da Confederação dos Trabalhadores na Agricultura (CONTAG). 25/06/2013	15
TCU vai investigar impacto da política de subsídio à gasolina na Petrobras. Dimmi Amora – Folha de São Paulo, Mercado. 26/06/2013.....	16
Petrobras faz 1ª transferência no alcoolduto Ribeirão Preto-Paulínia. Venceslau Borlina Filho – Folha de São Paulo, Cotidiano. 27/06/2013.....	17
RELAÇÕES INTERNACIONAIS	18
Biodiesel.....	18
Biocombustíveis de algas ainda distantes do mercado no Brasil. Bettina Barros – Valor Econômico, Agronegócios. 13/06/2013.....	18
BSBIOS exporta biodiesel para o mercado europeu. Fernando Lopes – Valor Econômico, Agronegócios. 25/06/2013.....	20

AMBIENTE ESTRATÉGICO EMPRESARIAL

Etanol

Copersucar vai duplicar sua capacidade para exportação em Santos – Folha de São Paulo, Mercado. 05/06/2013

O maior grupo de comércio de açúcar do Brasil, a Copersucar, inaugurou a expansão de um terminal no porto de Santos nesta quarta-feira (5) que vai duplicar sua capacidade de exportação para 10 milhões de toneladas por ano.

A Copersucar inaugura a expansão justamente no momento em que o Brasil colhe uma safra recorde de cana de 590 milhões de toneladas no centro-sul do país, que deve produzir mais de 35 milhões de toneladas de açúcar.

A empresa, integrada por 47 usinas no Brasil, registrou uma receita de US\$ 4,1 bilhões na comercialização de açúcar e etanol em 2012.

O Brasil, maior produtor mundial de açúcar, está enfrentando dificuldades para expandir sua infraestrutura, especialmente no setor de transportes, para acompanhar o rápido crescimento de suas exportações de grãos, açúcar e café.

O Congresso aprovou no mês passado a tão aguardada reforma portuária, o primeiro passo para a abertura dos terminais a investimentos privados, os quais são tidos pelo governo como necessários para a modernização.

Cosan foca investimentos em infraestrutura para enfrentar problemas de logística – Folha de São Paulo, Mercado. 06/06/2013

A infraestrutura está no foco dos investimentos previstos para 2013 pela Cosan. O objetivo é reduzir custos e melhorar margens da companhia, num país que enfrenta problemas com logística, disse nesta quinta-feira (6) o vice-presidente financeiro da empresa, Marcelo Martins.

Dentro desta estratégia, a Raízen, divisão para açúcar, etanol e cogeração da companhia, deverá receber a maior parte dos recursos no ano,

A empresa prevê investir entre R\$ 3,1 bilhões e R\$ 3,3 bilhões em 2013/14, versus os R\$ 2,17 bilhões destinados no ano anterior.

Do total previsto em investimentos (capex) neste ano, a Cosan prevê destinar: R\$ 1,3 bilhão para a Raízen Energia; R\$ 500 milhões para Raízen Combustíveis; R\$ 800

milhões para a Comgás; R\$ 350 milhões para a Rumo; e R\$ 120 milhões para outros, incluindo o segmento de lubrificantes.

"Este é um capex (recurso para investimento) alto em virtude de investimentos substanciais que estão sendo feitos na Raízen Energia", disse Martins.

O executivo afirmou que a Raízen Energia tem um nível de retorno sobre este investimento considerado adequado pelo Conselho, mas não especificou o valor, e acrescentou que o número não prevê aquisições para o ano.

A Cosan teve lucro líquido de R\$ 29,7 milhões no quarto trimestre fiscal, queda de 80% em relação ao lucro de R\$ 149,6 milhões apurado no mesmo período de 2012.

A Raízen Energia, joint venture entre Cosan e Shell para açúcar, etanol e cogeração, encerrou o ano fiscal 2013 com alta de quase 17% na receita líquida, para R\$ 8,5 bilhões.

A divisão teve custos elevados nesta temporada por gastos maiores em meio ao incremento das exportações, o que acabou afetando as margens.

O custo dos produtos vendidos pela Raízen Energia cresceu 23,4% no ano fiscal encerrado em 31 de março, para R\$ 6,9 bilhões.

"Os maiores volumes vendidos de açúcar e energia, bem como o crescimento do CPV médio do etanol, foram os principais responsáveis pelo aumento do custo dos produtos vendidos", informou a empresa em comunicado.

ESTRATÉGIA

O presidente da Cosan, Marcos Lutz, ressaltou que os investimentos em infraestrutura refletem a visão estratégica da companhia, que enxerga a necessidade de fazer aportes neste segmento.

"Estamos vivendo um momento de estrangulamento logístico. Isso está afetando todos os players, e é por isso que elegemos este segmento como alvo de nossos investimentos", afirmou Lutz.

O presidente ponderou que o investimento em infraestrutura demora mais para apresentar retornos, mas ressaltou que existe uma tendência de colocar mais recursos nesta área, uma vez que é favorável para a "saúde do negócio no longo prazo".

Lutz citou como exemplo a Logum, projeto conjunto de seis empresas do setor para escoamento de etanol via dutos, cuja operação comercial ele estima que deve ter início em julho.

"Estamos fazendo movimentos que não são marginais, e que de certa forma terão retorno sobre o capital empregado bastante alto, mas são mais de longo prazo", explicou.

Questionado sobre eventuais efeitos dos vetos da presidente Dilma Rousseff para a Lei dos Portos, Lutz disse que não vê impactos para a Rumo, o braço logístico da Cosan, uma vez que as medidas devem afetar mais o segmento de contêineres.

Cosan tem planos de investir em gasoduto. Alexa Salomão – O Estado de São Paulo, Economia. 09/06/2013

O Grupo Cosan ainda é um gigante na produção de açúcar e de etanol, mas a parceria com a Shell e a compra da rede de postos Esso e da distribuidora de gás Comgás abriu perspectivas antes impensáveis para Rubens Ometto, fundador e presidente do conselho de administração. Ele que é o único brasileiro entre os dez bilionários mais verdes do mundo, segundo a revista Forbes, estuda como ampliar a participação no mercado de gás e entrar no setor de petróleo. "Mas eu não vou sair atirando no que não conheço", diz. "Estamos montando um núcleo com gente inteligente para estudar o petróleo." Ometto, Marcos Lutz, diretor-presidente da Cosan, e Marcelo Martins, diretor financeiro, falam dos planos para o futuro da Cosan na entrevista a seguir.

Após o anúncio dos resultados, as ações caíram. Qual a leitura que vocês fazem da reação do mercado?

Marcos Lutz - Acredito que o mercado ainda não aprofundou a análise. Estamos cada vez mais consistentes, estruturados nos resultados e na geração de caixa. Isso se reflete no preço das ações e vai continuar se refletindo.

O que vocês destacam no balanço?

Marcelo Martins - O que mais chama a atenção é que tivemos uma melhora em todas as linhas de negócio, sem exceção.

Agora que há uma diversificação, quais são as prioridades?

Rubens Ometto - Somos focados em energia e infraestrutura. Foi isso que nos levou à associação com a Shell, à compra da Esso, à criação da Raízen e ao negócio da Comgás. Foi um aprendizado. Esses negócios abriram a cabeça da gente e mostraram que podemos nos consolidar ainda mais em energia, mas com uma estratégia diferente. Muita gente, como Eike (Eike Batista, controlador do Grupo EBX), tentou ir direto para o upstream (no jargão da indústria do petróleo, fase de extração do óleo). Nós fomos para o downstream (fase do transporte e comercialização de produtos). Mas, depois que você entende como o negócio funciona, a mente é desafiada. Você fica se perguntando até onde pode ir para dar rentabilidade aos negócios. A Comgás abriu uma série de possibilidades que podem nos levar ao midstream (fase do refino). Quando assumimos a Comgás havia uma campanha dos empresários para reduzir o preço do gás. Eles não entendiam como o setor funcionava e batiam na Comgás porque ela era controlada por uma empresa estrangeira que não tinha voz e reação. Na semana seguinte à compra, fui a uma reunião com a presidente Dilma. Lá estavam o pessoal da Fiesp e outros

empresários. O José Roberto Ermírio de Moraes, nosso amigo, avisou na entrada: vamos falar de gás. Eu disse: fiquem à vontade. Eu sou passagem. Sou um distribuidor. Não tenho o upstream.

É a Petrobrás que tem...

Ometto - Exatamente. Explicamos como funcionava. Mas passamos a analisar qual seria a maneira inteligente e eficiente de reduzir o custo do gás. E a melhor maneira é ter alternativas de suprimento, como o pré-sal, e com uma logística em condições vantajosas. Não posso adiantar muito. Estamos passando o pente fino nos estudos técnicos e econômicos. Mas, em linha geral, a ideia é conectar o pré-sal aos dutos da Comgás que chegam a Santos. É investir em gasodutos.

Lutz - Até hoje a Petrobrás atuou sozinha nessa área. Nós podemos ajudar.

Ometto - É interessante que ela tenha um parceiro que queira investir. E nós estamos dispostos a fazer isso. A grande maioria do gás consumido pela Comgás vem da Bolívia. Seu preço é mais caro que o da Petrobrás.

Vão investir em petróleo também?

Ometto - Passo a passo, vamos chegar lá.

Lutz - Mas não agora.

Ometto - Não no horizonte de dois ou três anos, mas vamos chegar lá. Eu gosto de brincar que vou escrever um livro de memórias e contar que eu imaginei tudo antes de realizar. Mentira. Você vai passo a passo. O importante é se manter focado e maximizar o resultado. Não vamos investir no trem-bala, em rodovias ou em aeroportos. Nosso negócio é energia e infraestrutura. O interessante na mente humana e do empreendedor é que buscamos ampliar os horizontes. Se tivermos sucesso com o gasoduto, o próximo passo é fazer uma associação, em busca de um negócio mais interessante, com uma empresa de petróleo. Mas eu não vou sair atirando no que não conheço. Estamos montando um núcleo com gente inteligente para estudar o petróleo.

Não vai ser uma ironia ir do etanol para o petróleo?

Ometto - Mas vai ser um petróleo limpo. Vamos estar sempre misturando (com etanol).

Lutz - É preciso deixar claro que investir em petróleo é uma visão de longo prazo. A gente só pisa em terreno que conhece. Sempre pelas beiradas. O gás é o primeiro passo que damos com base no conhecimento adquirido com o combustível - o primeiro fora da cadeia de etanol. Com base no conhecimento do gás, poderemos abrir os horizontes que o Rubens está colocando. Mas o foco de 90% do investimento da companhia neste momento está nos negócios que conhecemos bem: infraestrutura e logística ferroviária, distribuição de combustível, produção de açúcar e de etanol.

Um gasoduto demanda investimentos altos. Há uma estimativa do valor?

Ometto - Demanda altos investimentos, sim, mas nessa área é fácil fazer um projeto de financiamento. A receita é garantida e não faltam interessados em parceria. Ainda não sabemos o valor do investimento. Teremos uma fotografia mais clara nos próximos três meses. Esse negócio tem de sair, pois o Brasil precisa dele. E o melhor candidato é o maior consumidor. A Comgás tem 35% do consumo de gás do Brasil e está perto de Santos.

Vocês pretendem participar das concessões de portos e ferrovias?

Lutz - Avaliamos concessões portuárias sistematicamente que trabalham com granel. Se houver boas oportunidades, vamos participar. No setor ferroviário, não descartamos as concessões ao Norte, mas são projetos de longo prazo porque ainda não têm cargas. O iminente é a ALL.

O que emperra a negociação?

Martins - Neste momento, nada. O processo na ALL é complexo. Primeiro, porque há vários sócios. Segundo, porque é preciso construir um alinhamento entre esses vários sócios.

Os fundos de pensão ainda resistem?

A resistência foi forte no momento em que se discutia se vendia ou não. Já passou. A discussão agora é pragmática: como será a relação dos sócios, por quanto tempo e qual o impacto sobre a companhia. Vamos ter 49% do bloco. Até é possível aumentar essa participação ao longo do tempo, mas desde que se tenha um objetivo claro: colocar dinheiro na companhia para o seu desenvolvimento. Quando chegar a hora, vamos avaliar se podemos ou não ampliar a nossa participação. Mas essa é uma segunda etapa. Estamos caminhando bem agora. Em algum momento neste ano, finalizamos o acordo.

Como a ALL pode ajudar nos negócios da companhia?

Ometto - Desenvolvemos um conhecimento grande sobre o transporte de açúcar com a Rumo. A ALL é a coluna do agronegócio brasileiro. No longo prazo, poderemos transportar combustível e grãos com uma eficiência muito maior e maximizar nossos terminais. Com uma mudança no planejamento, a ALL também poderá entrar no negócio de terminais.

Lutz - Uma mudança importante é ampliar os investimentos.

E de quanto seria o investimento?

Ometto - Um bom dinheiro.

Lutz - O investimento pode mudar o preço de ação. Seríamos levianos se falássemos em números.

O que a ALL poderia fazer de novo?

Ometto - Há uma enorme reclamação sobre o custo do transporte para levar o grão até o porto. Ela pode escoar a produção.

Hoje qual é o peso do etanol?

Ometto - O etanol está se consolidando de uma maneira diferente do que ocorreu até então: como um aditivo. Como combustível puro eu tenho minhas dúvidas. E acredito que isso vai ocorrer com as usinas que estão aí. Acho muito difícil que ocorram investimentos na construção de novas usinas. Todo mundo gosta de falar em sustentabilidade e energia limpa, mas quer que o outro pague por isso. Algo do tipo: eu sou a favor do imposto único, mas só o Antonio Ermírio paga. A única coisa que o consumidor faz é a conta do quilômetro rodado. Não quer saber se o ar melhorou, se o filho vai estar melhor no futuro. É frustrante. O governo, na gestão de Lula, incentivou o carro flex. Mas a crise de 2008 e a inflação fizeram o governo cortar o preço da gasolina e criar um problema de rentabilidade para o etanol. O que temos hoje é a Petrobrás fazendo dumping. Importar gasolina mais cara e vender mais barata é dumping.

O que a presidente Dilma Rousseff fala dessa questão?

Ometto - Ela nos dá razão. Mas a preocupação dela é com a inflação. Enquanto a equação não for resolvida, não vamos construir usinas.

O engraçado é que o setor era o mais promissor da economia.

Ometto - Isso na boca de quem não entendia do assunto. Nós paramos (de investir em usinas) antes.

Mas a sua marca é a inquietação...

Ometto - Sim, mas a gente não compra por comprar. Investimos para melhorar o que temos. Vamos atrás das oportunidades. Eu falo para o meu pessoal: não admito que um negócio saia e eu não tenha estudado. Eu posso não conseguir fazer o negócio, mas não admitido não participar.

Tem muita gente pessimista no Brasil. O sr. está cauteloso?

Ometto - Adoro o meu país e quero que o melhor aconteça aqui. Mas tenho de ser racional e frio como empresário. Quando o País vai às mil maravilhas, investidores de private equity do mundo inteiro entram em tudo. Passam a concorrer com você. Fazem um monte de bobagens porque não entendem dos negócios. Depois caem fora. Com a gente não é assim - é no longo prazo. Quando o cenário fica conturbado, empresas como a nossa - organizadas, bem administradas, com credibilidade - atraem investidores. Eles sabem que temos contatos, conhecemos o País, sabemos o que pode acontecer. Eles precisam de um especialista no País. Neste aspecto, o momento para nós é bom.

Vocês vão unir as ações da Cosan S.A. com as da Cosan Limited?

Martins - Temos falado nisso. A gente pensa em fazer isso, na hora certa e da maneira certa.

Como o sr. está vendo o governo de Dilma e as eleições do ano que vem?

Ometto - Eu me dou muito bem com a presidente. Ela é uma pessoa corretíssima e bem intencionada. Mas não é segredo para ninguém que ela é centralizadora. Eu interpreto isso como a ansiedade de querer fazer as coisas com uma rapidez que o sistema público não permite. Mas ela veio com certos conceitos que não funcionam - e não quero ser pretencioso e dizer que ela está aprendendo -, mas acho que ela percebeu. No começo, pensou que as empresas públicas poderiam ter a mesma eficiência das privadas. Hoje parece que está convencida de que isso não é verdade. Que o papel aceita tudo e o burocrata coloca uma coisa no papel e depois nada funciona por uma série de motivos, que vão desde problemas políticos até problemas de corrupção. Ela enxergou que era preciso fazer com a iniciativa privada, mas achou que os caras não poderiam ganhar muito. Ninguém acompanhou. Ninguém faz um projeto para ganhar 4%, 5% ao ano. Você tem alternativas mais eficientes. Tem aquela história de que nós brigamos. Eu briguei quando ela era ministra de Minas e Energia. Daí para a frente, a gente passou a se respeitar. Eu gosto muito dela. Ela viu que eu não falava as coisas para agradar. Tanto que houve aquele episódio, narrado numa revista, em que ela me chama e diz: 'Ometto, você está rico e não investe mais em açúcar e álcool?' Eu respondo: 'Enquanto não houver regras definidas e eu não tiver o retorno para o meu capital, tenho outras alternativas'. A intervenção dela afugentou os investidores. Como eu disse, para o País não é bom, mas não nos atrapalha em nada.

Ritmo intenso de moagem de cana-de-açúcar – Valor Econômico, Agronegócios. 20/06/2013

O ritmo de moagem de cana-de-açúcar no Centro-Sul do país está mais intenso nesta temporada (2013/14) que no ciclo anterior, segundo a consultoria Datagro. Desde o início da safra, no fim de março, até 1º de junho, o processamento de cana na região totalizou 116,1 milhões de toneladas, ante 70,8 milhões no mesmo período da temporada passada (2012/13).

Segundo Plínio Nastari, presidente da Datagro, o volume de cana a ser moído no fim do ciclo, cujo rendimento é menor, deverá diminuir.

Contribuíram para o desempenho até agora, o melhor rendimento industrial, a produtividade agrícola maior graças ao clima favorável, além da renovação dos canaviais no ano passado. Contudo, aumentou a infestação de pragas, como a cigarrinha e a broca.

Por enquanto, a consultoria não revisou os números da moagem desta safra, estimada em 584,5 milhões de toneladas no Centro-Sul e em 50,5 milhões de toneladas no Nordeste.

Neste ciclo, as usinas devem ampliar em dois pontos percentuais, para 52,6%, a fatia de cana destinada à produção de etanol. Com isso, o percentual da safra destinado à fabricação de açúcar deve cair para 47,4%. De acordo com a Datagro, a mudança reflete a maior remuneração do biocombustível.

Um levantamento realizado nesta semana pela consultoria mostrou que 62% dos postos de combustível de São Paulo indicam um aumento de saída de etanol hidratado em relação à gasolina. Conforme a Datagro, o aumento do consumo de etanol hidratado se deve à transferência para o consumidor da queda dos preços ao produtor.

Petrobras mantém em 5% alta na demanda por combustíveis. André Magnabosco – O Estado de São Paulo, Economia. 25/06/2013

A demanda brasileira por combustíveis deve encerrar o ano com uma expansão de aproximadamente 5% em relação a 2012. O resultado será puxado pelo consumo de óleo combustível devido ao acionamento das térmicas, mais do que compensando a desaceleração das vendas de querosene de aviação (QAV). As projeções foram feitas pelo gerente executivo de Marketing e Comercialização da Petrobras, José Raimundo Brandão Pereira, que participou de evento da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), em São Paulo, nesta terça-feira, 25.

As atuais projeções da Petrobras sugerem que a demanda por óleo combustível crescerá cerca de 30% em relação ao ano passado. A demanda por QAV, em contrapartida, deve cair ao redor de 1% em igual comparação. "Houve uma aliviada no consumo, porque tivemos consolidação de empresas aéreas e maior integração de linhas, além das aeronaves mais econômicas", mencionou Pereira.

A demanda por gasolina deve crescer 3% e por diesel, na casa de 5%. Juntos, gasolina e diesel respondem por mais de 60% das vendas de combustíveis, segundo Pereira. A demanda por nafta subiria ao redor de 4% e o mercado de gás liquefeito de petróleo (GLP) tende a apresentar um desempenho de "crescimento vegetativo", segundo ele, na casa de 2%.

A estimativa de que a demanda crescerá ao redor de 5% praticamente não foi alterada desde o início do ano, a despeito dos sinais mais fracos da economia nacional. O perfil do crescimento, porém, passou por mudanças em decorrência da expansão mais forte do Produto Interno Bruto (PIB) do agronegócio e do aumento da demanda por óleo. Já a participação do QAV ficará aquém do esperado anteriormente.

POLÍTICA NACIONAL

Etanol

Oferta de etanol deve superar expectativas e reduzir preço na bomba. Tatiana Freitas – Folha de São Paulo, Mercado. 06/06/2013

A oferta de etanol nesta safra será maior que a prevista inicialmente, o que pode contribuir para preços mais baixos ao consumidor final.

A produção na região Centro-Sul deve atingir 27 bilhões de litros, segundo estimativa da Copersucar, principal comercializadora de açúcar no país. O volume é 29% maior que o da safra passada, de 21 bilhões de litros.

Na Copersucar, 57,5% da cana processada será destinada à produção de etanol --o restante (42,5%) produzirá açúcar. "Antes, prevíamos 55% para o etanol", disse ontem o presidente da empresa, Paulo Roberto de Souza.

Apesar dos recentes incentivos tributários -em abril, o governo zerou PIS e Cofins para o etanol--, o maior interesse em produzir álcool deve-se ao clima.

O diretor-técnico da Unica (associação do setor), Antonio de Pádua Rodrigues, diz que as chuvas registradas entre o final de maio e o início de junho no Centro-Sul devem reduzir o teor de sacarose na cana, favorecendo o etanol em detrimento do açúcar.

A produção de álcool também é estimulada pela queda do preço do açúcar.

Do total, 15 bilhões de litros serão etanol hidratado. A oferta será superior ao consumo doméstico, que em 2012 ficou em 10 bilhões de litros.

Como a tendência é de queda para as exportações, por causa da provável supersafra de milho nos Estados Unidos, o excedente deve ser destinado ao consumidor brasileiro.

"Acreditamos que a paridade [entre álcool e gasolina] cairá para 62%. Com isso, o consumo mensal subiria para 1,8 bilhão de litros mensais, o suficiente para absorver o excedente", diz Souza.

Se a expectativa dele for confirmada, o etanol na bomba deverá cair para perto de R\$ 1,69 o litro -na semana passada, o preço médio era de R\$ 1,84 em São Paulo, segundo pesquisa da *Folha*.

A estimativa da Copersucar para a produção de açúcar no Centro-Sul é de 35 milhões de toneladas, dos quais 9 milhões serão vendidos pela empresa. Desse volume, 7,5 milhões de toneladas serão exportadas, alta de 41% ante a temporada anterior.

Esse aumento será possível graças ao novo terminal de açúcar na empresa, inaugurado ontem no porto de Santos (SP). Com o projeto, que consumiu R\$ 130 milhões, a empresa dobra a sua capacidade de exportação para 10 milhões de toneladas.

O terminal é parte do plano de investimento da empresa em logística, de R\$ 2 bilhões até 2015. No próximo dia 17, a empresa e parceiros inauguram o primeiro trecho do duto que ligará Goiás, Minas, São Paulo e Rio de Janeiro. O primeiro trecho foi construído entre Ribeirão Preto e Paulínia, em São Paulo.

Álcool deve ficar mais competitivo ante gasolina. Mauro Zafalon – Folha de São Paulo, Vaivém. 12/06/2013

A queda de preços do álcool hidratado atinge R\$ 0,30 por litro nas usinas paulistas desde o início de abril.

No período, o recuo foi de R\$ 0,20 por litro nos postos do Estado. Com isso, o combustível derivado da cana ainda deve recuar de 5% a 6% nos postos de São Paulo.

Os dados são de Julio Maria Borges, sócio-diretor da consultoria JOB Economia e Planejamento. Ele tomou como referência dados da própria JOB e da ANP (Agência Nacional do Petróleo).

Esse potencial de queda de R\$ 0,10 por litro nas próximas semanas deve levar o preço do álcool a apenas 62% do valor da gasolina, cuja paridade está em 66% atualmente.

Pesquisas indicam que em 70% --ou abaixo desse percentual-- o álcool é mais competitivo ante a gasolina.

Essa redução vai incentivar o consumo, elevando a demanda por etanol hidratado, segundo ele.

Na avaliação de Borges, a puxada de consumo vai ser tão forte no período de moagem, e de preços menores, que a produção do ano não vai garantir toda a demanda.

Mais uma vez será uma entressafra de oferta menor e preços mais aquecidos.

Esse cenário não será por falta de produção, já que as usinas colocarão 25,8 bilhões de litros no mercado nesta safra 2013/14. Esse volume supera em 4,4 bilhões a oferta registrada na safra 2012/13.

Borges diz que os preços ficarão bem atrativos aos consumidores no período de aceleração da moagem, fazendo com que o álcool volte a ter a preferência do usuário.

Além da maior preferência do consumidor, o mercado exigirá uma demanda maior do álcool devido ao aumento da participação dos carros flex na frota nacional.

Pesquisa da Folha feita em 50 postos da capital paulista indica que o preço médio do etanol estava em R\$ 1,811 por litro na semana passada.

Com base nessa pesquisa, o valor do etanol significa 65,6% do preço médio da gasolina nos postos da capital paulista, que era de R\$ 2,76. O álcool teve queda acumulada próxima de 10% nos últimos 30 dias em São Paulo.

A pesquisa do Cepea (Centros de Estudos Avançados em Economia Aplicada) indicou que preço médio da semana passada foi de R\$ 1,3094 para o álcool anidro nas usinas paulistas. O hidratado foi vendido a R\$ 1,1141.

David Zylbersztajn e Adriano Pires Rodrigues: Reflexões e sugestões sobre a energia no Brasil – Folha de São Paulo, Opinião. 12/06/2013

Não há melhor ocasião para propor uma reflexão sobre o setor energético brasileiro.

A transformação na área nos Estados Unidos é realidade. Em 2015, o país superará a Rússia como principal produtor de gás natural. Em 2017, ultrapassará a Arábia Saudita na produção de petróleo e, em 2035, se tornará exportador do óleo.

O pilar da política energética americana é o estímulo ao empreendedorismo, à inovação e às regras de mercado. Uma corrida em busca de novas tecnologias permite a competição entre produtores e a incorporação de formas de energia, com forte participação das renováveis.

O incentivo ao crescimento da oferta conduz, naturalmente, à queda dos preços. Lá, o papel do governo resume-se a garantir a competição por meio da regulação e incentivar o aumento da eficiência.

No Brasil, sabemos que apelar às regras do mercado causa fortes alergias a determinados setores políticos e econômicos. Aqui, o governo usa as empresas estatais de energia como instrumento de política econômica e para promover práticas populistas. Não é por acaso a enorme perda de valor das grandes estatais, como Petrobras e Eletrobras, vítimas da surrada, testada e reconhecidamente inócua justificativa de controle da inflação.

Esse breve "recordar é viver" nos leva à medida provisória nº 579, a MP do Setor Elétrico, que aumentou a intervenção estatal. Como toda solução populista, a redução de tarifas vem sendo comemorada. Mas, da forma como está sendo feita, quando há escassez de energia no mercado, caem a qualidade dos serviços e o investimento. E aumenta o risco de faltar energia no médio e longo prazo. O subsídio concedido para ocorrer redução de tarifas passa a ser pago pelo contribuinte em vez de ser pago pelo consumidor. Ou seja, a mesma pessoa paga. Só muda o bolso.

Isso já acontecia no setor de petróleo: longo período sem licitações e redução da área exploratória. Na Petrobras, projetos abandonados, não cumprimento dos planos de investimentos e das metas de produção, importações crescentes, necessidade de capitalização, piora expressiva dos resultados e vendas subsidiadas de diesel e gasolina.

O erro mais grave do governo no setor foi o de suspender os leilões em 2008. Eles acabam de ser retomados de modo bem-sucedido, utilizando-se os mesmos mecanismos

anteriormente criticados. Da mesma forma, ao congelar os preços da gasolina, o governo acabou com a concorrência com o etanol. Consequentemente, levou o setor a uma crise para a qual, por enquanto, não se enxerga uma saída.

Até quando vamos ter de conviver com o uso das estatais como instrumento de política econômica? Até quando teremos de ver o governo desrespeitar acionistas minoritários e as agências reguladoras terem a autonomia limitada? Até quando a sociedade será confrontada com planos improvisados?

Urge uma política energética que leve em consideração a existência das forças de mercado e que imponha a estabilidade regulatória. A melhor forma de aumentar a oferta de energia e ter preços competitivos é estimular a concorrência.

Ou se resgatam as boas práticas de mercado ou viveremos num cenário permanente de incertezas e riscos. O paradoxo brasileiro é possuir tamanha diversidade de fontes primárias de energia --nosso diferencial-- diante de tanta ineficiência.

O combate à inflação se faz, primordialmente, com controle de gastos públicos e estímulos à oferta. O setor de energia não foge à regra e precisa de estímulo e confiança para investir. Preços competitivos de energia são alcançados quando as políticas de governo levam em consideração as regras de mercado, que acabam por incentivar o uso racional e a segurança de abastecimento.

Mercado mais favorável ao etanol. Fabiana Batista – Valor Econômico, Agronegócios. 14/06/2013

Os produtores de açúcar e etanol do Centro-Sul apostam as fichas no aumento do consumo doméstico do biocombustível para dar vazão à grande oferta de cana disponível para processamento nesta safra 2013/14. Traders estimam que o potencial de avanço da demanda interna de etanol na região supera 30%. Se confirmadas as projeções, o volume médio mensal subiria para cerca de 1,2 bilhão de litros.

Até o fim da safra, esse cenário poderá gerar um consumo acumulado adicional de cerca de 2 bilhões de litros de etanol hidratado, elevando a demanda interna total pelo produto a 13,5 bilhões de litros em 2013/14. "Nos dois primeiros meses da safra, abril e maio, ainda não houve reação. Nossas projeções consideram uma mudança nos volumes mensais a partir de junho", diz Martinho Seiiti Ono, presidente da SCA Trading.

A aposta do segmento é que o motorista da região Centro-Sul - onde há mais Estados nos quais o etanol tem maior viabilidade econômica em relação à gasolina - perceberá no bolso essa vantagem. No município de São Paulo, a maioria dos postos vendeu etanol a preços mais atrativos do que a gasolina na semana encerrada em 8 de junho. Além da capital - onde, na média, o preço do etanol equivaleu a 65,5% do preço da gasolina -, a vantagem se estendeu por todo o Estado. Quadro semelhante foi verificado em Goiás e em Mato Grosso.

Cada veículo flex do Estado de São Paulo consumiu, em 2009 em torno de 220 litros de etanol. Na época, os preços do biocombustível estavam baixos e a paridade com a gasolina alcançava 56%, bem abaixo de 70%, nível considerado limite para preservar sua competitividade em relação ao rival fóssil. Nos anos seguintes, problemas climáticos afetaram a produção de cana e a oferta de etanol. Os preços começaram a subir e desestimularam a demanda, de forma que, em 2012, cada veículo consumiu 82 litros de etanol no mercado paulista, conforme dados da SCA Trading. Nos 12 meses da safra 2013/14, o potencial, segundo Ono, é que o consumo atinja 110 litros.

Mas, para isso, será preciso que toda a queda dos preços do etanol na usina e toda a isenção tributária concedida à cadeia do biocombustível - R\$ 0,048 por litro na usina e R\$ 0,072 na distribuidora - sejam repassados aos consumidores. Na semana encerrada em 8 de junho, o preço do etanol na cidade de São Paulo ficou, em média, em R\$ 1,769, ante os R\$ 2,702 da gasolina. O potencial, segundo o presidente da SCA Trading, é que o preço médio do litro do etanol recue nos postos da cidade de São Paulo para R\$ 1,70 o litro e o da gasolina fique em até R\$ 2,70, o que deixaria a relação em 63%.

Reunião sobre a Produção de Bicombustíveis na Região Norte – Site da Confederação dos Trabalhadores na Agricultura (CONTAG). 25/06/2013

Foi realizada no período de 17 a 20 de junho de 2013 em Belém do Pará a reunião para debater a cadeia produtiva de Bicombustíveis na Região Norte. A reunião foi composta em duas etapas e contou com a participação da FETAGRI-PA, a Confederação dos Trabalhadores e Trabalhadoras na Agricultura – CONTAG, a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária – EMBRAPA, órgãos do governo estadual e federal e dos Sindicatos dos Trabalhadores (as) Trabalhadoras Rurais que fazem parte da Regional Guajarina.

O objetivo da primeira etapa teve como meta articular as entidades de apoio ao desenvolvimento da Agricultura Familiar na região norte e a elaboração de um “Plano de Ação de Pesquisa agropecuária na agricultura familiar na região. A segunda etapa da reunião ocorreu nos dias 19 e 20 no município de Concórdia do Pará, com a realização de um Trabalho de Campo sobre a Produção de Palma de óleo no Brasil: Agricultura Familiar e pesquisa, Desenvolvimento e inovação.

O trabalho de campo contou com a participação das referidas entidades e em seguida foi realizada uma visita na residência de 04 agricultores que trabalham a produção do DENDÊ. A direção da FETAGRI-PA através do Sr. Francisco de Assis presidente, João de Souza secretário de Política Agrária, Agrícola e Meio Ambiente, Raimundo Junior secretário de Assalariados (as) Rurais, Maria Rosa Secretária de Políticas Sociais e Moises de Sousa secretário Geral e Juventude e também estava presente o Coordenador da FETAGRI Regional Guajarina João Costa Barros (Juquinha).

Para o presidente do Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras Rurais de Concórdia do Pará Sr. Manoel Feio a reunião e o trabalho de campo tiveram como objetivo e meta esclarecer dúvidas sobre a produção de B combustíveis na Região Norte e principalmente na produção de oleaginosas. “O trabalho de campo serve para que as entidades, os órgãos estaduais e federais vejam algumas dificuldades e realidades sobre a produção e a cultura do DENDÊ ”concluiu o presidente do Sindicato.

TCU vai investigar impacto da política de subsídio à gasolina na Petrobras. Dimmi Amora – Folha de São Paulo, Mercado. 26/06/2013

A política de subsídio para reduzir o preço da gasolina e do diesel ao consumidor será objeto de uma aprofundada investigação do TCU (Tribunal de Contas da União). A decisão foi tomada nesta quarta-feira pelo órgão de controle.

Ao analisar a política de combustíveis do país, o Tribunal apontou que a venda de derivados do petróleo a preços abaixo dos custos de produção pode estar influenciando na capacidade de investimentos e no perfil de endividamento da Petrobras.

Segundo relatório do órgão, a área de abastecimento da estatal (responsável pelo refino, transporte e comercialização de combustíveis) teve perdas de R\$ 34,2 bilhões no ano passado, 136% a mais que no ano anterior, por causa da política de subsídios.

O relator da análise, ministro José Jorge, apontou que o governo vem reduzindo artificialmente o preço dos combustíveis por duas maneiras. Primeiro, pela renúncia fiscal ao isentar a Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) dos combustíveis.

A Cide é uma taxa sobre o preço dos combustíveis arrecadada pelo governo. Segundo, por determinar à Petrobras que venda gasolina e diesel abaixo do custo da importação desses produtos.

MOBILIDADE

O ministro aponta que isso fez o consumo de gasolina aumentar 60% no país entre 2008 e 2012, numa curva de progressão acima do avanço do PIB, o que é incomum para este tipo de produto. Para ele, a política é parte do problema de mobilidade urbana atual do país.

"Esse duplo subsídio, equivocado, ao transporte individual impediu também os investimentos em mobilidade urbana e fez lembrar a frase do ex-Prefeito de Bogotá Enrique Peñalosa: 'Uma boa cidade não é aquela onde os pobres andam de carro, mas sim aquela onde até os mais ricos usam o transporte público'.", afirmou o José Jorge em seu voto.

Outra crítica à política do governo é que ela influenciou na produção de etanol que "perdeu competitividade" em relação à gasolina, fazendo com que seu consumo caísse 40% entre 2009 e 2012.

"Optou-se, assim, pelo estímulo ao consumo de um combustível fóssil [gasolina], cuja capacidade de refino encontra-se esgotada, em detrimento de outro, limpo e renovável, com capacidade ociosa nas usinas", criticou o ministro.

Os subsídios estão levando também a problemas de caixa da Petrobras. Segundo o órgão, a estatal chegou perto de seu teto de endividamento no ano passado, quando sua dívida líquida alcançou R\$ 148 bilhões (142% a mais que em 2010).

Petrobras faz 1ª transferência no alcoolduto Ribeirão Preto-Paulínia. Venceslau Borlina Filho – Folha de São Paulo, Cotidiano. 27/06/2013

A Petrobras iniciou as transferências de etanol hidratado por meio do duto que liga Ribeirão Preto (313 km de São Paulo) a Paulínia (117 km de São Paulo).

A empresa informou nesta quinta-feira (27) que a primeira transferência ocorreu na última terça-feira (25). No entanto não informou o volume transportado.

O duto foi construído pela Logum Logística S.A., empresa em que a Petrobras é acionista junto com a Camargo Corrêa Construções e Participações S.A., Copersucar S.A., Raízen Energia S.A., Odebrecht Transport Participações S.A. e Uniduto Logística S.A..

A carga de etanol saiu do terminal da Petrobras em Ribeirão com destino aos tanques da Replan (Refinaria de Paulínia). O duto, segundo a Petrobras, tem 24 polegadas de diâmetro e 206 km de comprimento, e é operado pela Transpetro --braço da estatal na área de transportes.

A operação é acompanhada por técnicos da empresa. O objetivo do duto é transportar o combustível das regiões produtoras para o mercado consumidor brasileiro.

Segundo a Petrobras, a operação comercial definitiva está prevista para julho. Ela permitirá a venda do etanol hidratado em Paulínia ou a sua transferência, por meio de outros dutos, para Barueri e para o Rio de Janeiro.

O duto é a primeira etapa do sistema de distribuição de etanol que consta do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), orçado em R\$ 7 bilhões. O sistema, segundo a Petrobras, é constituído de modais dutoviário e hidroviário, e facilitará as exportações e o transporte por cabotagem.

RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Biodiesel

Biocombustíveis de algas ainda distantes do mercado no Brasil. Bettina Barros – Valor Econômico, Agronegócios. 13/06/2013

A produção nacional de biocombustível de microalgas não chegará tão cedo ao mercado brasileiro. O abastecimento das bombas com o produto renovável deverá levar até uma década, estimam agora "players" do setor. O gargalo continua sendo o mesmo de meados dos anos 2000, quando as pesquisas tomaram fôlego no país: produzir o biocombustível em larga escala a preço competitivo. Enquanto isso não ocorre, empresas que apostavam nesse mercado voltaram os esforços a alternativas de uso para a microalga, com foco na indústria química e de cosméticos.

Desde 2011 no país, a californiana Solazyme ajustou sua estratégia de negócios no Brasil para o desenvolvimento de óleos de maior valor agregado para as indústrias químicas, petroquímicas, de cosméticos e do agronegócio. "A gente foi descobrindo as coisas com o carro andando", afirma Walfredo Linhares, gerente da companhia no Brasil, referindo-se à decisão da matriz californiana de diversificar o portfólio. "Os fundadores perceberam o potencial da tecnologia que haviam criado para produção não só de combustíveis, mas para uma infinidade de outros óleos usados em quase todos os produtos que usamos no dia a dia. A produção de combustível é, na verdade, o uso menos nobre para a microalga", afirma o executivo.

Há um ano, a companhia formalizou uma joint venture com a Bunge para a implantação da primeira unidade de produção de óleos renováveis em grande escala no país. Com financiamento de R\$ 246 milhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a planta está sendo construída adjacente à usina Moema, da Bunge, no interior de São Paulo, e tem capacidade para produção de 100 mil toneladas de óleos a partir de microalgas por ano. A expectativa é que entre em operação até já no início de 2014.

Segundo Linhares, que acumulou mais de 20 anos de experiência em empresas como Shell, Copersucar e Brenco, a decisão de priorizar óleos químicos aqui não se deveu a restrições tecnológicas - nos EUA, a Solazyme vende combustível de microalgas a um projeto da marinha subsidiado pelo governo americano. "Foi uma decisão de negócio".

Embora afirme que o problema não é produzir em escala a custos competitivos, a empresa não mostra interesse em entrar no curto prazo na produção do biocombustível, que concorreria na bomba com o diesel. "Falta uma política do governo para a produção. Veja o que está acontecendo com o etanol", diz Linhares. "Até que tenha um ambiente de negócio favorável, [o biocombustível de microalgas] não tem atrativo econômico".

Por outro lado, a necessidade de óleos vegetais refinados no país chamou a atenção da empresa. O Brasil é um importador de óleo de palma (dendê), utilizado em produtos que vão de cremes de beleza a alimentos. Atualmente, o país produz metade do que consome. Segundo a Solazyme, quando a usina operar em plena capacidade (a estimativa é daqui a dois anos) será possível reduzir em até 60% as compras de óleo de palmiste do país.

Já as empresas menos capitalizadas estão sendo obrigadas a diversificar para "sobreviver", diz Sérgio Goldemberg, gerente da Algae Biotecnologia, de São Paulo. "O difícil não é criar algas, é torná-las um negócio". E não é só no Brasil, ele afirma. Muitas empresas dos EUA, que lideravam a corrida tecnológica com microalgas, mudaram o rumo no meio do caminho ou simplesmente fecharam.

Pertencente ao grupo Ecogeo, a Algae surgiu em 2009 com um aporte de R\$ 3 milhões para pesquisas que resultariam no que seria a sensação verde automotiva. "A meta é chegar a R\$ 2 por litro, mas ainda não estamos prontos para o grande show das microalgas", diz Sergio, filho do ex-secretário de Meio Ambiente, José Goldemberg.

Para ele, escolhas erradas e a indefinição da rota tecnológica impedem o avanço rápido das pesquisas. Isso porque há muitas questões em aberto. Qual o melhor sistema de produção, em tanques abertos, mais vulneráveis à contaminação por micro-organismos, ou fechados, mais caros? Qual a melhor água para a reprodução - doce, salgada, salobra? Qual a variedade ideal de microalga?

Uma das técnicas mais praticadas de nutrição das micro-algas é a injeção de sacarose nos tanques, mas esse sistema pode se provar caro já que a chamada taxa de conversão é baixa - ou seja, é preciso um volume grande de açúcar para alimentar as micro-algas. "Vamos ter um atraso de cinco a dez anos na produção do biocombustível de micro-algas até ter essas respostas. E não conseguimos nos manter sem outras opções por tanto tempo assim. O lado bom é que estamos conhecendo novas aplicações que nos darão sobrevida". Uma delas é o uso da biomassa de microalgas para nutrição animal, em substituição à farinha de peixe.

Para a Petrobras, não se trata de um atraso nas bombas. A estatal diz ter trabalhado com um prazo mais longo que o setor privado. "Nossa expectativa sempre foi muito pé no chão", diz Norberto Noschang, gerente de tecnologia para biocombustíveis. Ele explica que havia muita coisa a ser analisada (como a identificação das cepas ideais em meio a mais de três mil espécies de algas) e desafios "que o pessoal também não esperava".

"Não dava pra sair antes disso", diz ele, citando problemas que a própria estatal enfrentou durante o processo de tentativa e erro de produção. "Tivemos um episódio de contaminação do tanque que parecia o Pac-Man", diz ele. "Tivemos de aprender a controlar".

A estatal brasileira iniciou em 2006 os estudos em laboratório com micro-algas. Hoje tem seis tanques, com quatro mil litros cada, no Rio Grande do Norte, lugar que acredita

ser mais propício à produção. É a chamada fase-piloto, que vem depois do laboratório e antes da demonstração, que deverá ser iniciada no fim deste ano.

Noschang diz que projeta a chegada do biocombustível ao mercado brasileiro até 2018.

BSBIOS exporta biodiesel para o mercado europeu. Fernando Lopes – Valor Econômico, Agronegócios. 25/06/2013

SÃO PAULO - Com o embarque de 22 toneladas para o porto de Roterdã, na Holanda, a BSBIOS tornou-se hoje a primeira empresa do Brasil a exportar biodiesel com fins comerciais. A companhia tem autorização da ANP para exportar desde março de 2008.

“Muitos entraves, principalmente tributários e custo Brasil, atrapalham as negociações com o mercado europeu. Mas esse é um avanço fundamental que precisamos fazer para demonstrar que o Brasil também pode ser exportador de biodiesel”, afirma o presidente da BSBIOS, Erasmo Battistella, em comunicado divulgado pela empresa.

Joint-venture entre BSPAR e Petrobras Biocombustível, a BSBIOS tem sua sede localizada em Passo Fundo (RS) e conta com filial em Marialva (PR). A empresa produz pouco mais de 340 milhões de litros de biodiesel por ano.

Coordenador
Sergio Leite

Pesquisadores

Ademir A. Cazella, Andrey Cordeiro Ferreira,
Catia Grisa, Claudia Job Schmitt, Fábio Luiz Búrigo,
Georges Flexor, Jorge Romano, Karina Kato,
Lauro Mattei, Leonilde Medeiros, Nelson Delgado,
Philippe Bonnal, Renato S. Maluf, Silvia Zimmermann

Assistentes de Pesquisa

José Renato S. Porto, Valdemar João Wesz Junior

Secretária
Diva de Faria



CPDA Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais
em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade
UFRRJ - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Endereço: Av. Presidente Vargas, 417 / 8º andar
Centro Rio de Janeiro - RJ CEP 20071-003

Telefone: 21 2224 8577 – r. 214
Fax: 21 2224 8577 – r. 217
Correio eletrônico: oppa@ufrj.br
Site eletrônico: www.ufrj.br/cpda/oppa
