

Usinas partem para a segunda geração do etanol

Fabiana Batista
De São Paulo

Aos 66 anos, o administrador de empresas Marco Antônio Lopes foi um dos milhões de brasileiros que compraram um carro a álcool entre as décadas de 70 e 80. Na época ele morava em Brasília e conta que nunca faltou combustível para seu veículo, mas sobrou-lhe ansiedade por achar que seu carro poderia ficar na rua, de tanque vazio, diante da instabilidade do Programa Nacional do Álcool (Proalcool). Dois anos depois de comprar o automóvel, Lopes decidiu vendê-lo e retornar ao motor à gasolina, escolha que se tornaria predominante nas duas décadas seguintes.

Há três anos Lopes pode ser encontrado semanalmente nos postos de combustível fazendo contas com sua calculadora antes de abastecer o carro com álcool ou com gasolina. “Abasteço

com etanol sempre que seu preço é menor do que 70% do valor da gasolina”, diz. Ele é mais um dos milhares de brasileiros proprietários de carros flex que superaram o “trauma” do Proálcool diante de uma tecnologia que tem poucas chances de dar errado: a dos motores flex-fuel.

Os carros flex causaram uma transformação expressiva no mercado de etanol no Brasil e são um dos marcos do setor nos últimos dez anos. As vendas explodiram, levando o consumo de etanol a quadruplicar entre 2000 e 2009. Somente o mercado interno, que com a frota atual de flex já adiciona uma demanda de 3 bilhões de litros de etanol por ano, ainda tem muito para crescer. Os carros bicomcombustíveis (à gasolina e etanol) representam apenas 35% da frota brasileira.

Há também a pressão internacional para que os países desenvol-

vidos reduzam a emissão de gases de efeito-estufa. Isso alimenta a perspectiva de aumento das exportações de etanol, atualmente limitadas por tarifas e outras barreiras comerciais — a principal delas está nos EUA e incide em 2,5% sobre o preço do produto e mais US\$ 0,54 centavos por galão (US\$ 0,14 centavos de dólar por litro).

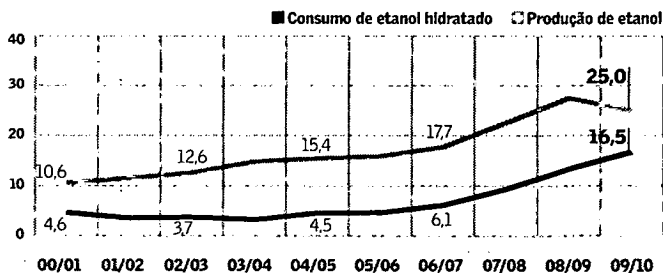
Diante dessa demanda crescente, o setor tem à frente um trabalhoso caminho a percorrer, que passa por desembolso de elevados investimentos. A forte consolidação ocorrida nos últimos dois anos de crise, que elevou de 12,4% para 25% a participação de capital estrangeiro na moagem de cana, deu musculatura financeira e segurança de que os investimentos necessários serão feitos para responder à demanda.

Para Antônio de Pádua Rodrigues, diretor-técnico da Unica, a expansão do setor de cana-de-açúcar

Revolução no mercado

Consumo interno puxa produção de etanol no Brasil

■ Em bilhões de litros



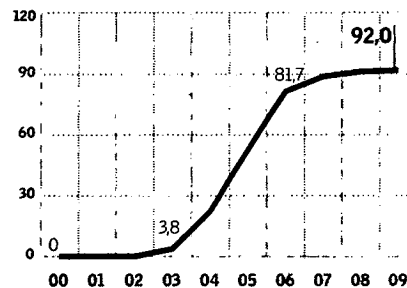
Fonte: Unica/ANP e Anfavea, elaborado pela Unica

car nos próximos dois anos não virá, porém, apenas dos gigantes e da implantação de seus grandes projetos. Há ainda, segundo ele, mais de cem unidades que moem menos de 1 milhão de toneladas e que tendem a se expandir, caso tenham saúde financeira.

O segundo grande potencial, se-

gundo ele, está nas tecnologias em pesquisa e que devem gerar frutos ao longo desta próxima década. Pádua se refere ao etanol de segunda geração, a partir da palha e do bagaço da cana, e da cana transgênica, que vai oferecer uma matéria-prima mais rica em açúcar, com maior teor de sacarose.

■ Participação de frota flex nas vendas - %



Mesmo sem essas tecnologias, o etanol de cana é considerado um biocombustível avançado. No início deste ano, a Agência de Proteção Ambiental dos EUA classificou assim o etanol brasileiro, por emitir 62% menos gás carbônico do que a gasolina, desempenho ainda sem igual no mundo.