

Biodiesel I

Agenda estratégica

Hamilton Coimbra Carvalho¹
Mauricio Tsuruta¹
Marcos Fava Neves²

NO BRASIL, diante da falta de sistemas produtivos estruturados das matérias-primas consideradas para a produção do biodiesel (mamona, dendê etc.), a opção recaiu sobre o óleo de soja que teve seu preço internacional elevado desde 2006.

O desenvolvimento dos biocombustíveis deve levar em conta matérias-primas:

1. Não concorrentes com a indústria alimentícia;
2. Sem custo de oportunidade elevado, como o preço do óleo de mamona.

O pinhão manso parece ser um dos produtos agrícolas de maior potencial para se consolidar como matéria-prima para o setor. A oleaginosa vem sendo objeto de pesquisas pela Embrapa. Tem grande produtividade de óleo e dois apelos valorizados do ponto de vista da sustentabilidade: não ser comestível e ser plantado em diversos tipos de terreno, inclusive nos pouco férteis. Seu ciclo se estende por mais de 40 anos, além de ser propício para absorver mão-de-obra não-qualificada. Outras matérias-primas, como o dendê (especialmente na

Região Norte), o amendoim e o girassol podem também se consolidar, pela alta produtividade de óleo.

Como resultado de *lobbies* contra os biocombustíveis, verifica-se atualmente um viés na imprensa e no programa energético de diversos países. A principal causa do aumento dos preços internacionais dos grãos decorreu da política americana de subsidiar a produção do etanol de milho.

Além disso, o etanol americano passou a ser sinônimo de biocombustível e, todos eles, sustentáveis ou não, passaram a ser acusados de causar alta de preço de alimentos e fome no mundo.

Diante das pressões, os programas de adição de etanol ou biodiesel passaram a ser revistos. O primeiro-ministro, da província de Ontário, no Canadá, anunciou a revisão da meta de adicionar 10% de etanol à gasolina em 2010. Por sua vez, a União Européia, que tinha como diretriz a substituição de 10% dos combustíveis dos transportes terrestres em 2020, admite a busca por outras fontes de ener-

15 recomendações

1. Pesquisar matérias-primas modificadas geneticamente e intensificar as pesquisas com novas tecnologias de processos e matérias-primas com maior rendimento de óleo que a soja;
2. Desoneração dos tributos, uniformização da legislação do ICMS e a concessão de benefícios fiscais;
3. Unificação das normas técnicas para a determinação da qualidade dos biocombustíveis;
4. Mecanismos de certificação para as plantações sustentáveis;
5. Integrar com a cadeia do etanol;
6. Parcerias entre entidades para campanha informativa em nível mundial;
7. Infra-estrutura para a exportação de biodiesel;
8. Promover a utilização e criar a visibilidade de biodiesel (B100);
9. Suprimento de biodiesel em percentuais maiores (B20, B30, etc.) para frotas de ônibus, caminhões, etc;
10. Antecipar o uso do B5;
11. Feiras nacionais e internacionais;
12. Novos mercados para a glicerina produzida juntamente com o biodiesel;
13. Mercado futuro para *hedge* contra elevação do preço dos grãos;
14. Elaborar contratos de longo prazo, de fornecimento sustentável;
15. Venda direta às distribuidoras.

gia, como a eletricidade e o hidrogênio. O bloco leva em consideração a importação de biocombustíveis do Brasil, desde que tenha critérios de sustentabilidade, de natureza ambiental e social.

A produção de biodiesel é também dificultada pela existência de diferentes especificações na Europa, nos Estados Unidos e no Brasil. Isso constitui obstáculo para a constituição de um mercado internacional de grandes volumes do produto. A Europa, por exemplo, estabelece exigências para o produto ter condições de ser usado puro (B100) nos automóveis. No Brasil, a preocupação principal foi estimular a produção que favorecesse uma estrutura de custos mais baixa. ■

Análise do Macroambiente do Biodiesel

Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> • Exportar para Europa, Ásia e EUA; • EUA: reduzir dependência de fontes fósseis; • Brasil: projetos sociais no Norte e Nordeste; • Ausência de enxofre no biodiesel; • Utilização de biodiesel em aviões; • Identificar células comerciais que valorizam o aspecto sustentável da cadeia de suprimentos. • Encontro do G-8, no Japão, em julho de 2008: corte de 50% nas emissões de gases do efeito estufa até 2050; • Desenvolvimento de matérias-primas "rústicas" e não-alimentícias; • Aumentar o valor recebido pelo biodiesel. 	<ul style="list-style-type: none"> • Indefinição quanto às matérias-primas; • Preços internacionais das matérias-primas; • Falta de padronização internacional; • Lobbies contrários aos biocombustíveis; • Sistema de transportes e logística ineficientes; • Falta de controle e falhas na regulação de mercado por parte da ANP • Redução da arrecadação tributária com a gasolina: pressões para aumento de alíquota nos biocombustíveis ou restringir benefícios fiscais; • Atingir os critérios de sustentabilidade exigidos pela UE ou outros países importadores • Demanda incerta no mercado internacional.

¹ Programa de pós-graduação em Administração da FEA USP.

² Professor de Estratégia - FEA/USP Ribeirão Preto