

RESUMO MESA: Cenário Atual da Distribuição de Álcool sob as Óticas dos Produtores e Tradings

*Profa. Márcia Azanha Ferraz Dias Moraes
Departamento de Economia, Administração e Sociologia da ESALQ/USP*

A presente mesa contou com a participação de representantes de 2 importantes grupos de produtores: Copersucar e SCA, que detêm parcelas importantes da comercialização do álcool, bem como de pesquisador (mestrando em Economia Aplicada, área de logística) da ESALQ/USP.

PRÁTICAS BEM SUCEDIDAS

Houve consenso entre os três palestrantes no que se refere às perspectivas de crescimento importantes de produção e exportação de álcool, e a necessidade de se estruturar melhor principalmente a logística de exportação.

Internamente destacou-se o predomínio do transporte de álcool por rodovias, situação relatada por ambos. Também houve consenso que os maiores gargalos não são nos fluxos internos (rodoviários) e sim na logística de exportação.

A experiência da Copersucar no que se refere à seleção criteriosa das transportadoras mostrou-se acertada no que se refere aos índices de roubos e acidentes, que são praticamente zero. A cooperativa concentra 75% de suas cargas em 6 transportadoras, sendo o restante distribuído entre 12 empresas. Estas empresas têm 90% de frota própria, tendo os caminhões 100% rastreados, e são seguradas contra danos aos veículos, à carga, ambientais e terceiros. Há investimentos constantes em gerenciamento de riscos (uso de tecnologia de informação, inspeção de veículos, dentre outras medidas). O palestrante da Copersucar acredita que o transporte rodoviário deve continuar a ter papel importante no transporte de álcool, e que este modal funcionará como um operador logístico, integrando os demais modais.

No caso da SCA, as vendas são feitas FOB, ou seja, a sociedade não é responsável pela entrega do produto, situação oposta à da Copersucar. A SCA compartilha da idéia que os fluxos internos de álcool têm transporte bem equacionado.

PRÓXIMOS DESAFIOS

Diversos problemas relatados em eventos anteriores foram novamente apontados no que se refere aos problemas encontrados em outros modais, e que são gargalos principalmente para o transporte do álcool para mercado externo. Nas ferrovias foram lembrados: índice de utilização incipiente, produtividade baixa em comparação aos países desenvolvidos, excesso de passagens em nível em centros urbanos, baixa velocidade operacional. Nas rodovias destacaram-se problemas de pavimento ruim e problemas de sinalização; nos portos a burocracia, custo da mão-de-obra, falta de regularidade nas obras de dragagem, além da necessidade de novos terminais e modernização dos equipamentos.

Ressaltou-se a importância do desenvolvimento efetivo dos dutos da Petrobrás, que podem contribuir positivamente para o transporte do álcool até os portos. O palestrante da SCA destacou que as alíquotas diferenciadas de ICMS entre os estados inviabilizam inclusive o uso do álcool em alguns estados (por exemplo no Pará, cuja alíquota é de 30%). Foi destacada também a necessidade de investimento em capital humano (motorista especificamente) visto que com os avanços tecnológicos a função requer outras habilidades.

Outro desafio destacado foi a necessidade de armazéns para estoque do álcool, que amenizariam tanto o aumento de preços devido a sazonalidade da produção, bem como aumentaria a confiança dos compradores externos do produto em relação à disponibilidade do mesmo. Neste sentido, o palestrante da ESALQ apresentou um modelo matemático cujo foco é determinar o número ótimo e a localização dos tanques de armazenagem do álcool. Apresentou as razões para que se acredite que haverá aumento o uso do álcool em outros países, e salientou que a expansão da produção, impulsionada pela sinalização do aumento da demanda externa, bem como da demanda interna (carros flex), aumenta os desafios logísticos a serem vencidos na cadeia produtiva do álcool.