

## Transporte de passageiros – Uso de etanol hidratado nos veículos flex

### Descrição

A introdução dos veículos flex no mercado brasileiro ocorreu em março de 2003 e deu aos consumidores o poder de arbitragem entre os combustíveis no momento do abastecimento. O etanol hidratado possui cerca de 66% da energia, por unidade de volume, que a gasolina possui, mas rende 70% do que a gasolina rende no motor flex, devido a sua octanagem superior. No Brasil, a razão de preços de indiferença\* se baseia nesta razão de eficiências (0,7). Assim, se o preço do etanol está acima de 70% do preço da gasolina, sua aquisição é desvantajosa.

### Nível 1

O nível 1 assume um cenário de permanência da escolha do etanol no mercado de combustíveis de 2013, estimado em cerca de 35% (em volume) e 26% (em energia). No horizonte, assume-se que apenas no estado de São Paulo, maior produtor e consumidor de etanol hidratado do país, o etanol consegue se manter competitivo e abastece 100% da frota flex estadual durante a safra da cana-de-açúcar.

### Nível 2

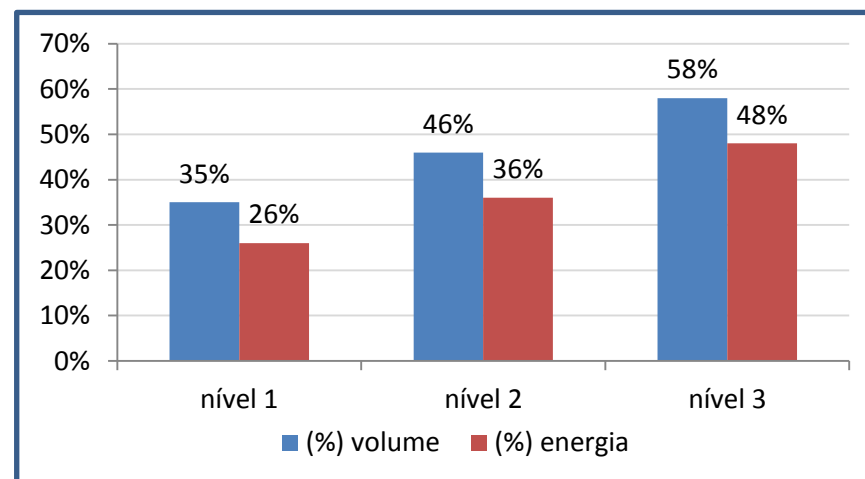
O nível 2 assume participação do etanol de 46% (volume) e 36% (energia), no abastecimento dos veículos flex, em um cenário de pequena expansão do setor sucroalcooleiro devido à presença de veículos híbridos e elétrico.

### Nível 3

O nível 3 assume participação do etanol de 58% (em volume) e 48% (em energia), em um cenário de expansão do mercado do biocombustível, conforme nos primeiros anos do surgimento do veículo flex.



Fonte: Unica



\*preço de indiferença: preço que torna equivalente a escolha do consumidor, entre gasolina ou etanol, em R\$/Km rodados