



**SENADO FEDERAL
COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI**

4ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO “COM O OBJETIVO DE DEBATER E ELABORAR PROPOSTA DE UM MARCO REGULATÓRIO DOS BIOCOMBUSTÍVEIS”.
REALIZADA NO DIA 11 DE NOVEMBRO DE 2009, ÀS 15 HORAS.

SR. PRESIDENTE SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE):

Declaro a aberta a 4ª Reunião do Grupo de Trabalho criado pelo Requerimento 47 de 2009 da Comissão de Infraestrutura de autoria do Senador Fernando Collor, Presidente da Comissão de Infraestrutura, com o objetivo de debater e elaborar proposta de um marco regulatório dos biocombustíveis.

Inicialmente, agradeço a presença dos senhores convidados, que atendendo ao nosso convite, comparecem e prestam grande contribuição ao grupo de trabalho e ao nosso país, ao Brasil, que é esse o nosso grande objetivo.

Para a reunião de hoje foram convidados representantes da PETROBRAS Biocombustível, da União da Indústria de Cana-de-Açúcar, UNICA, do Fórum Nacional Sucroenergético, da União Brasileira do Biodiesel, UBRABIO e a nossa consultoria que nos acompanha, o CONLEG, que está sempre conosco e, evidentemente, que com todo zelo e cuidado eles trabalham para que o resultado final seja o mais próximo do que nós, digamos assim, discutimos, debatemos aqui.

E o nosso colega, Senador João Tenório que tem uma pessoa diretamente ligada à área, e nós consideramos que era muito importante a sua opinião, o Senador João Tenório poderia falar à nossa comissão a qualquer hora, a qualquer instante, mas aqui ele está não apenas na condição de Senador da República, que o que é e representa muito bem o Estado de Alagoas, mas, sobretudo, como uma pessoa que tem uma ligação absolutamente direta com as possibilidades gigantescas que tem o nosso país na área do biocombustíveis.

Então, eu convido para a Mesa o nosso colega João Tenório, que já está devidamente aqui ao nosso lado, o nosso amigo Dr. João Norberto Noschang Neto, Gerente Gestão Tecnológica, representante da PETROBRAS Biocombustíveis. Por favor, Dr. Leão, executivo da União da Indústria da Cana-de-Açúcar, UNICA, Dr. Pedro Robério de Melo Nogueira, representante do Fórum Nacional Sucroenergético e o Dr. Sérgio Beltrão, Diretor Executivo da União Brasileira do Biodiesel, UBRABIO.

Lembro aos senhores algumas decisões e orientações havidas anteriormente. Primeira, realização de reuniões de duas em duas

semanas, às quartas-feiras, 14h30, nesse Plenário. Nós vamos antecipar uma reunião, porque queremos honrar o compromisso que assumimos com o Presidente Collor de concluir os nossos trabalhos no mês de dezembro; se nós deixarmos a audiências para o mês de dezembro, nós vamos comprometer o esforço da apresentação de uma proposta na Comissão de Infraestrutura. Então, para que a gente faça as coisas de forma correta, bem ajustada e com tempo hábil para apresentar uma proposta na Comissão de Infraestrutura, nós vamos antecipar uma reunião que teremos daqui a quinze dias para a próxima semana, na quarta-feira. Uma informação segunda é o estabelecimento de bateria de reuniões, já é o que nós estamos tratando, e o cronograma restante seria dia 25, nós vamos antecipar para a próxima semana, e a do dia 09/12 vamos antecipar para o dia 25. Na próxima reunião, nós vamos tratar com as indústrias que atuam em uma das pontas significativas da cadeia, que é a indústria de automóveis e a indústria de motores, é que motores já poderia incluir automóveis, mas nós temos motores específicos e transformadores que utilizam óleos e óleos da nossa cepa dos biocombustíveis. Então, eu acho que nós deveríamos trazer esses setores. E a seguinte que era dia 09/12, que vamos transferir para o dia 25, é um painel com os órgãos ambientais incluindo o Ministério do Meio Ambiente, o IBAMA e outras instituições que são ligadas também a setores produtivos, quer dizer, os órgãos ambientais não serão apenas de um lado, nós temos que ter opinião também de ambientalistas que atuam na área da produção.

Para iniciar a nossa reunião, vamos conceder a palavra ao nosso Senador João Tenório para que ele possa fazer a sua apresentação, o que para nós é um grande prazer.

SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Bom, na verdade, esse grupo de trabalho tem como objetivo, digamos assim, fazer uma avaliação do setor como um todo, mas, sobretudo, o que diz respeito aos regramentos, digamos assim, que precisam existir para que o setor funcione de uma maneira eficaz. E além do mais, o Senador Inácio como nordestino que o é, e com as suas convicções nordestinas fortes, ele solicitou que trouxesse um pouco da visão nordestina dessa questão, visto que a maioria das oportunidades que se tem aqui é trazida por outras regiões do Brasil que evidentemente tem a maioria das, digamos assim, das percepções comuns, mas alguns fatos distinguem-se em função da diferença entre as regiões do país. Então, eu tentei trazer aqui alguma informação sobre essa questão da regulação e inserir a questão nordestina nesse contexto aí.

Bom, eu tenho a impressão, a minha percepção é que é possível construir um marco regulatório muito eficaz para o setor, porque nós tivemos algumas experiências extremas no que diz respeito à presença do estado no setor. Nós tivemos uma presença no estado absoluta já no setor, que era na época do Instituto do Açúcar e do Alcool. Na época, do

Instituto do Açúcar e do álcool, era [ininteligível] se você queria a comercialização, era absolutamente controlada pelo IA, se você queria exportar, você tinha que exportar via IA, você entregava a sua produção ao Instituto do Açúcar e do Álcool, os aumentos de preços para o mercado interno era estabelecido por portaria do Ministério da Fazenda, a produção era estabelecida por cotas e isso dizia respeito à existência do mercado e Instituto do Açúcar e do Álcool determinava a capacidade de produção de cada um em função da capacidade instalada da fábrica e também da dimensão do estado em que se apresentava naquele momento. Então, nós tivemos uma presença absoluta do setor, do Governo, no setor produtivo. Então, isso já é uma experiência que nós vivemos e que pode ser utilizada para pinçar aquilo que seria importante nessa situação.

Uma outra, isso chamaria de passado. O momento presente nós temos ainda uma regulação incipiente, nós temos algumas coisas restabelecidas como é o caso, por exemplo, da mistura carburante que pode ir até 25% de etanol, como todos nós sabemos, na mistura do biodiesel que no momento desse ano é de 4%, temos incipientemente também a criação de um zoneamento agroecológico em desenvolvimento e que pode estabelecer as regiões do país, onde pode se expandir a atividade canavieira, sobretudo atividade de bioenergia de um modo geral e particularmente a atividade canavieira. Isso aí também eu poderia chamar isso de um certo marco regulatório que vai fazer com que não se expanda de uma maneira desordenada a produção de matérias-primas para bioenergias, sobretudo para cana-de-açúcar. E, ultimamente, com a participação do Fórum, o Dr. Pedro aqui representa, houve uma discussão com o governo muito longa, demorada e produtiva no que diz respeito às relações das condições de trabalho entre o trabalhador, claro, e os proprietários das usinas e propriedades da cana-de-açúcar. Isso foi muito importante, porque nos oportunidades que eu tive de discutir esse tema em alguns fóruns internacionais, uma das coisas que vem à tona imediatamente é essa questão da relação do trabalho com as empresas que fazem atividade de etanol no Brasil, há uma percepção que precisa ser bem esclarecida, que precisa ser atenuada, eu diria, porque isso cria uma reação forte e que pode trazer dificuldades, inclusive de ordem mercantil, mercadológica para os nossos produtos. E isso faz com que esse trabalho que está sendo feito, na verdade esse é um trabalho que evidentemente onera a produção, mas ele é absolutamente indispensável porque é o único caminho que nós teremos daqui para frente para tentar desbravar novos mercados lá fora, porque a relação com o trabalho, a relação do capital com o trabalho nessa questão é absolutamente fundamental. Ninguém comenta da soja, ninguém comenta do milho, do algodão, do petróleo, não, mas a cana-de-açúcar é uma coisa recorrente que tem sido, digamos assim, manifestada em todas as oportunidades que eu tenho tido de falar sobre esse assunto, ouvir sobre esse assunto em alguns encontros internacionais.

Bom, sobre o futuro nós temos alguns pontos que estão ainda precisando ter uma reflexão e uma avaliação melhor, uma delas é muito recorrentemente discutida entre os produtores, que é essa questão da eficácia da venda direta de etanol aos postos, levando em conta a questão de logística, qualidade do consumidor final e melhora da margem entre esses dois polos. Eu, honestamente, é uma opinião pessoal, a maioria dos meus companheiros produtores, eles são defensores assim declarados da venda direta do etanol aos postos, eu acho que isso merece uma reflexão mais profunda porque tem no meio dela implicações que precisam ser bem analisadas e superadas. Eu acho que é um ponto que eu, honestamente, não tenho convicção sobre qual é a melhor maneira de tratar esse assunto, acho que merece, sim, uma reflexão, uma discussão mais profunda sobre o assunto.

Bom, e o segundo ponto, e isso já entra na encomenda do meu prezado colega Senador Inácio Arruda, diz respeito à questão das diferenças regionais para a produção da cana-de-açúcar. Há uma concentração absolutamente inquestionável da produção de cana-de-açúcar nas regiões Centro-Sul, na Região Centro-Oeste do país, isso se você vê as estatísticas são absolutamente visíveis, o Nordeste produz 10%, mais ou menos, da produção de cana-de-açúcar no Brasil e o Centro-Sul e demais regiões produzem cerca de 90%. Quando eu digo Nordeste, eu digo Nordeste e Norte do país, a concentração de produção, ela é claramente, inquestionavelmente existente aqui na região do Centro-Sul e do Centro-Oeste de país.

Bom, um outro ponto que precisa ter, merece para o futuro, chamar de futuro, merece também uma avaliação mais cuidadosa desse grupo de trabalho e sobretudo que saia nesse marco regulatório, uma das coisas que afeta muito a vida do setor é a não existência de estoques regulatórios. Isso faz com que haja uma flutuação de preço durante o período de safra e entressafra que afeta ou consumidor de um lado, quando há uma certa escassez da produção, sobretudo no período de entressafra, e afeta por demais o produtor de outro quando há um excesso de produção que acontece com muita frequência durante o período de safra. Então, a criação desse estoque regulatório, ele é absolutamente importante para os dois lados da questão, então, assim como tem nos demais combustíveis estoques regulatórios, necessário se faz sem sombra de dúvida que aconteça também no álcool. O grande problema é saber quem financia esses estoques, é caro, são volumes muito importantes, que merece, talvez, um estudo entre o Governo e a iniciativa privada no sentido talvez de dividir esses custos de uma maneira que seja satisfatória para os dois lados.

E um ou outro ponto que eu acho que merece ser destacado é manter as ações empresariais e governamentais com vista na eliminação das barreiras tarifárias sobre etanol no mundo, objetivando torná-lo uma *commodity* com devido cuidado para que não se crie barreiras não

tarifárias insuperáveis, reduzindo assim a nossa capacidade de competição. Isso aí seria mais ou menos o seguinte: O Brasil tem as barreiras tarifárias que todos os senhores conhecem, sobretudo a barreira tarifária americana e europeia também, da União Europeia.

Convém lembrar um ponto que eu acho que é importante, a minha avaliação disso é um pouquinho diferente às vezes até do próprio setor como um todo. Eu acho que combustível é uma coisa muito grande, não pode ser coisa pequena, então, é necessário se faz que o combustível tenha uma dimensão que só poderá existir se houver algum tipo de proteção para alguns países que produzem mais caro, você não pode nunca imaginar que os Estados Unidos, por exemplo, que produz etanol de milho, vai poder competir com etanol da cana-de-açúcar produzido no Brasil, isso aí é absolutamente impossível, nós sabemos por razões químicas, por razões físicas, por razões naturais, isso é absolutamente impossível. E a manutenção da produção americana de etanol é muito importante para nós. Por quê? Porque só haverá o desenvolvimento do mercado americano se houver o desenvolvimento da produção americana, eu pessoalmente não tenho a menor dúvida disso, na hora que se chegar à conclusão de que não é possível produzir etanol nos Estados Unidos, haverá, evidentemente, um recuo importante do consumo de etanol nos Estados Unidos.

Então, eu acho que nós deveríamos alimentar essa situação de modo que o americano se torne, digamos, um viciado em etanol como, como dizia o Bush, o americano é viciado em petróleo, temos que fazê-lo viciar em etanol, e aí sim o Brasil terá algumas, digamos assim, possibilidades de completar, se fazer presente mais intensamente, de uma maneira mais robusta, nesse mercado americano que é sem sombra de dúvida o grande mercado de etanol que existe no momento.

Bom, um outro marco regulatório que eu acho importante, outro regramento que eu acho importante, e aí eu estou falando mais para o futuro é essas questões tributárias. Primeiro de tudo é o seguinte: quando se compra um alimento orgânico, que se vai a um mercado comprar um alimento orgânico, o se o faz pela consciência ecológica de que se tem, de que aquilo é importante para o meio ambiente, e se vai também sabendo que vai se pagar mais caro por ele. Então, não tenha a menor dúvida que uma condição absolutamente insuperável a diferença de custo e produção entre um alimento ou um combustível mais limpo do que aqueles de origem fóssil, como é o caso do óleo diesel e da gasolina, sem sombra de dúvida que isso é um fato. O etanol, o biodiesel tem um custo de produção que independe do humor, por exemplo, dos países do Golfo lá, o Golfo conhece algum ditador daquele... Amanhece o dia com mau humor, o preço de petróleo sobe e não tem nada a ver com custo produção, é absolutamente uma questão geopolítica, e enquanto que no que diz respeito à produção de etanol, mesmo produção biodiesel, existe um custo de produção, não tem como evitar, aquilo é uma agricultura, aquilo

exige fertilizante, exige combustível para o seu transporte, existe uma industrialização e tudo isso o mais.

Então, é preciso que haja uma consciência de que necessário se faz uma diferença de remuneração entre a produção dos biocombustíveis e a produção do petróleo. Na minha avaliação, isso é possível via tributária, necessário se faz que se faça aquilo que eu chamo uma pequena reforma fiscal com o intuito de criar estímulos à produção de etanol e demais energias alternativas e assim assegurar a sua competitividade.

Entre essas medidas e independentemente do fato de que é preciso criar um diferencial de remuneração entre as atividades, nós temos um problema que é um problema crítico, está aí esses quadrinhos mostra o ICMS que incide sobre o produto em diversos estados brasileiros. Então, você vê, mais de 30% a 12%, então isso cria, digamos assim, uma confusão mercadológica muito grande e necessário seria se fazer uma pequena reforma tributária, digamos assim, que equalizasse esse número daí, se possível num número menor que é os 12%, mas não pode ficar com essa banda, digamos assim, de abertura que tem entre 30%, como é o caso se não eu não estou enganado do Rio de Janeiro e outros estados, e 12% como é o caso de São Paulo, isso é impossível, há uma confusão tributária muito grande que onera diferencialmente as produções da etanol. Então, é outra coisa que eu acho que seria muito importante estabelecer um marco regulatório para amarrar essa flutuação de ICMS nos estados e fazer com que essa coisa adquira uma certa normalidade e racionalidade.

Bom, aí vem a coisa do nosso querido Inácio Arruda que diz respeito ao Nordeste e o Centro-Sul. Esse quadro mostra a evolução da produção de cana-de-açúcar no Norte e Nordeste e no Centro-Sul. A linha azul, evidentemente que não é no Nordeste, é no Centro-Sul, e na outra linha significa a produção nordestina. Então se observa claramente uma explosão da produção de cana-de-açúcar no Centro-Sul, passamos assim do ano 89 e 90, na safra 89 e 90, de 150, 160 milhões de toneladas para aproximadamente 500 milhões de toneladas no Centro-Sul nessa última safra e o Nordeste permanece a mesma produção, praticamente a mesma produção durante esse mesmo período. Isso deve-se, evidentemente, à diferença que nós vamos ver depois, de custo e produções das duas regiões e nenhuma política pública que lhe crie as condições de equalização para que essa expansão aconteça de uma maneira mais equilibrada. E convém lembrar que em função do tipo de produção, do tipo de atividade econômica que é a produção de cana-de-açúcar, açúcar e álcool, sob esse ponto de vista, melhor seria que se expandisse mais intensamente a produção nas Regiões Norte e Nordeste, porque é ali onde se encontra mais mão de obra, infelizmente mais mão de obra com baixo nível de qualificação, que faz com que uma atividade agrícola desse tipo tenha capacidade de absorção mais intensa dessa mão de obra.

E aí vêm as razões pelas quais nós não temos conseguido crescer no Norte e Nordeste e no Centro-Sul de uma maneira idêntica. O Norte e Nordeste têm uma produtividade, umas das razões, uma produtividade de 65 toneladas por hectare e o Centro-Sul tem uma produtividade de 85 toneladas por hectare, isso faz com que os custos da produção do Norte e Nordeste seja, efetivamente, mais alto do que o custo produção do Centro-Sul. Mas não é só isso, existem ainda outras razões que nós vamos ver aí, nós temos aí custo de produção na região, e o fornecedor de cana na Região Centro-Sul de 48.11 reais por tonelada, na região de expansão 43.66, enquanto no Nordeste tem 59.82.

Convém lembrar que durante muito tempo havia uma percepção, havia, digamos assim, um conceito de que essa diferença de custo devia-se exclusivamente à diferença de qualidade do empresariado nordestino e do Norte com empresariado das demais regiões do país. Isso ficou absolutamente, digamos assim, provado o contrário quando alguns grupos de empresários do Norte e Nordeste vieram para o Centro-Sul e obtêm aqui as produtividades idênticas e às vezes até um pouco melhor do que aquelas tradicionais da Região Centro-Sul. Então, isso ficou provado que não é, são as condições naturais, o Nordeste é diferente do Centro-Sul. Eu sempre digo o seguinte: quem não conhece Ribeirão Preto e Arapiraca não pode entender a diferença entre os “Brasis” que existem dentro desse país. Então, são coisas absolutamente distintas e temos, por conta disso, questão climática, questão topográfica, questão de solo, tudo isso faz com que nós venhamos a ter um custo de produção maior do que a produção de outras regiões mais privilegiadas no Brasil. E isso faz com que todo o aumento de produção aconteça na região de custos mais baixos. Então, ou se estabelece políticas públicas para se atenuar, pelo menos equalizar ou atenuar essa diferença de custos, ou nós não teremos a menor condição de evoluir no sentido de se não, digamos assim, ter o mesmo ritmo de crescimento da região Centro-Sul, pelo menos tenham um crescimento satisfatório na Região Nordeste.

E aí está uma das grandes razões dessa diferença de produtividade, conseqüentemente de custo e conseqüentemente dificuldade de crescer na Região Nordeste, está aí a instabilidade na produção de cana-de-açúcar provocado exclusivamente por um fator, que é a questão de precipitação pluviométrica. Nós temos aí, se pode verificar que é uma coisa terrível, o Nordeste se submete a uma variação de produtividade, que é muito forte, em função de uma variação climática que é muito presente e muito insistente na nossa região, isso faz com que o custo médio desse período aumente de uma maneira significativa para a produção nordestina em relação às demais regiões do país. Então, esse é talvez um dos fatores mais importantes que faz com que os nossos custos de produção superem bastante o custo de produção dessas demais regiões.

Outra razão pela qual seria importante criação de políticas públicas, de um marco regulatório que permitisse que o Nordeste viesse a desenvolver a sua atividade, é a adequabilidade dessa atividade no Nordeste. O Nordeste, nas regiões canavieiras tem o IDH de 0676, na Região Centro-Sul tem 0785. Então, na verdade, nós precisamos fazer com que essas regiões do Nordeste produzam mais de uma maneira melhor e pra isso é preciso política pública, primeiro que equalize custo e produção e segundo que viabilize investimento para que nós possamos ter uma melhoria na produtividade.

E de novo vamos comentar um pouquinho sobre os preconceitos toda vez que se fala em conceder a atividade canvieira nordestina a algum tipo de atenção diferenciada. Essa atenção diferenciada acontece no Brasil de uma maneira geral. Por exemplo, a indústria automotiva brasileira, que é uma indústria que é praticamente toda localizada no Centro-Sul do país: Minas, São Paulo, sobretudo Rio de Janeiro e alguma coisa. Para você importar um automóvel você tem um proteção de 35% de imposto, que é o Imposto de Importação, isto é um subsídio à indústria automobilística brasileira e é importante que ela exista, por quê? Porque é importante que o Brasil tenha sua indústria automobilística, não está se questionando, não está se discutindo aqui que seja um, digamos assim, um desvario do Governo [ininteligível], não, o Brasil precisa ter, mas tem, digamos assim, temos a consciência de que é impossível competir com japonês, com chinês, com coreano, sobretudo, menos com americano, e por conta disso a necessidade de que essa indústria automobilística tenha uma proteção no Brasil, porque a indústria automobilística brasileira é importante para o Brasil, nós temos recentemente uma renúncia fiscal da ordem de grandeza de 13,5 bilhões de reais só para a indústria automobilística, para melhorar um pouco a venda quando ela se encheu de estoque e foi preciso que o Governo baixasse o IPI no sentido de criar as condições de competição, condição de venda mais favorável para o público brasileiro.

Outro exemplo de presença do governo bem sucedida, que eu defendo muito, é a questão da Zona Franca de Manaus, o Brasil o ano passado fez uma renúncia fiscal de sete bilhões de reais Federal na Zona Franca de Manaus, e nada contra, muito ao contrário, tudo a favor. O Brasil precisa descentralizar o seu crescimento econômico, há um excesso de crescimento concentrado em alguns estados do Brasil, sobretudo em São Paulo, que está tornando a economia, está criando em São Paulo uma certa deseconomia, porque não se pode mais andar em São Paulo, não se pode mais ter um mínimo de condição de qualidade de vida em São Paulo. Então, é preciso, tudo leva a que iniciativas como esta sejam feitas. Então esses sete bilhões de reais que o Brasil abre mão, que o Governo Brasileiro abre mão para que se possa instalar e sobreviver a atividade da Zona Franca de Manaus é uma coisa salutar para o Brasil, ele custa, mas é salutar ao mesmo tempo. Então, eu acho que é esse tipo de iniciativa que precisa-se ter, o Brasil precisa se descentralizar, e de fato a Zona

Franca de Manaus hoje, de qualquer maneira esse subsídio que é dado pelo governo, é uma realidade, emprega cento e poucas mil pessoas lá dentro da Floresta Amazônica, sem afetar praticamente nada a Floresta Amazônica. Então, isso é uma coisa boa, uma coisa boa para o país, é uma coisa boa para a região, e nada contra, ao contrário, muito favorável, eu acho que é uma coisa que merece ser levada em consideração.

Existem alguns setores, como eu estava dizendo a pouco, que também são protegidos, como é o caso dos automóveis, da indústria automotiva brasileira que tem um imposto de importação de 35%. Repito, importante, não estou contra, estou dizendo apenas que quando se trata de, digamos assim, de subsidiar, de proteger algum tipo de atividade o governo não tem preconceito nenhum, absolutamente nenhum, mas quando se trata de proteger alguma atividade agrícola sobretudo nas regiões mais pobres, vem logo o preconceito e vem logo um artigo da Folha de São Paulo, um editorial da Folha de São Paulo que desmoraliza tudo e o Governo não tem coragem de enfrentar. Eu costumo dizer que quando as grandes razões de subdesenvolvimento, ou melhor dizendo, o menor desenvolvimento nordestino é que nós não temos formação de opinião pública no Nordeste, não temos, não temos nem um... as cinco televisões brasileiras todas são do Centro-Sul, as cinco revistas mais importantes, todas elas são do Centro-Sul, os cinco ou seis jornais mais importantes todos eles são do Centro-Sul, não temos nada, não temos eco no Nordeste.

SR. PRESIDENTE SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): E as agências de rede internacional de computadores também, três ou quatro--

SENADOR JOÃO TENÓRIO (PSDB-AL): Tudo é aqui no Centro-Sul. Então nós não temos eco para, digamos assim, verbalizar no Brasil as dificuldades, as necessidades e as conveniências da nossa região, não temos. Então, é isso que eu digo, o governo vem dizer "Não, tudo bem, eu vou dar um incentivo fiscal ou um subsídio", seja lá como queira chamar, "à indústria de cana-de-açúcar nordestina", a Folha de São Paulo faz um editorial no outro dia e infelizmente o Governo não tem coragem desse enfrentamento e normalmente não o faz.

Bom, concluindo, é necessário que o Governo atue no setor açucareiro do Nordeste, assim como em vários outros setores de todo o país, como é o caso da Zona Franca, o setor automobilístico situado principalmente na região Centro-Sul e mais recentemente com a redução de IPI para o setor automobilístico, construção civil, linha branca. O setor sucroalcooleiro do Nordeste deveria contar com aproximadamente 300 milhões de reais por ano para compensar a diferença de custos e manter um razoável crescimento de produção, que evitaria excessiva concentração nas regiões Centro-Oeste e Centro-Sul. Quero repetir, essa diferença de produtividade, de produção e de custo deve-se não a qualificação do homem, a qualificação do empresariado, mas, sobretudo às condições naturais, como foi vista aí, topografia, clima, qualidade do

solo, etc. E repito, muitos empresários... Eu conheço alguns empresários do setor sobre Pernambuco, por exemplo, que foram para o Centro-Sul. Por que não foram para o Piauí? Por que não foram para o Maranhão? Porque lá, igualmente ao Pernambuco e Alagoas e Paraíba e Rio Grande do Norte, terão o custo produção maior do que terão no Centro-Sul. Então, eles não vão pra lá. Agora, na hora que houver essas políticas públicas que assessorar, em vez de você ir produzir cana-de-açúcar no Triângulo Mineiro vai produzir no Maranhão que eu lhe dou uma compensação pela diferença de custo e produção, e isso evidentemente aconteceria muito mais intensamente.

Meu prezado presidente, era essa a contribuição que eu gostaria de trazer e muito obrigado pela lembrança do convite.

[palmas]

SR. PRESIDENTE SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): Eu que agradeço. Você vê que pela manifestação do Plenário, embora não possa ter manifestação de aplausos, mas aqui foi explosiva, digamos assim que queimou bem o combustível.

Então, eu que agradeço, acho que foi muito positiva a sua vinda, a sua apresentação, porque nós temos que ter sim essa preocupação também com a questão regional e o Nordeste precisa ter uma atenção especial. Você deu o exemplo do Maranhão, é que no Maranhão nós não teríamos um dos problemas cruciais de uma boa parte da maioria dos estados nordestinos, que são os períodos longos de estiagem, nós temos um período mais regular de chuvas no Maranhão e temos, digamos assim, sem prejuízo de manter a floresta em pé, as áreas que já foram utilizadas e que podem se voltar para a produção de biocombustíveis, são imensas, mas precisam de política adequada, sem isso nós não vamos andar. E V. Exa. mostra exatamente o caminho, tendo em conta que alguns setores importantes, V. Exa. fez questão também de frisar, nós não temos absolutamente nada contra o apoio do governo dá a nenhum desses setores, mas nós precisamos ter o nosso espaço nessa área, V.Exa. colocou de forma muito contundente, correta, a questão nordestina.

Nesse sentido então, eu passo a palavra para um outro João, vou sair do João Tenório para o João Norberto Noschang Neto, para que ele possa fazer sua apresentação em nome da PETROBRAS e biocombustíveis, diga-se de passagem, tem uma atuação na nossa região, no Nordeste, que nós prezamos muito. Então, gostaríamos de ouvir a opinião da empresa a respeito da questão dos marcos regulatórios que devemos instituir para favorecer o ambiente, digamos assim, de negócios e nos negócios, ambiente de empregos e empregos que podem aumentar a sua qualidade frente ao esforço comum que já está sendo feito pelas instituições do setor.

Então, João Norberto tem a palavra.

SR. JOÃO NORBERTO NOSCHANG NETO: Boa-tarde a todos. Eu trago uma saudação especial do nosso Presidente Miguel Rosseto e a PETROBRAS Biocombustível, ela tem um ano e alguns meses de atividade, hoje nós somos produtores de biodiesel, estamos pretendendo em breve entrar na produção de etanol e de outros biocombustíveis.

Então, eu vou trazer para vocês a nossa experiência com biodiesel, o que nós entendemos, o que nós entendemos que pode ser aperfeiçoado na legislação existente, nas normas existentes e algumas visões de futuro, de futuro ligado a biocombustíveis e que a gente precisa ter, nós precisamos ter para quando trabalhamos com... Quando olhamos para marcos regulatórios. Você pode passar o próximo, por favor?

O programa nacional de produção e uso do biodiesel, ele foi pensado--

SR. PRESIDENTE SENADOR INÁCIO ARRUDA (PCdoB-CE): Eu vou pedir licença ao nosso palestrante, porque eu vou ter que me ausentar e agradeço muito ao nosso Senador Gilberto Goellner, que está com outra atividade, com outra tarefa, mas disse: "Para o bom andamento dos trabalhos eu estarei aí", então ele vai me substituir de forma prazerosa, porque é um outro parlamentar, Senador da República, ligado diretamente à atividade. Então, vocês estarão muito melhor com o Gilberto Goellner do que com o Inácio Arruda.

[troca de presidência]

SR. PRESIDENTE SENADOR GILBERTO GOELLNER (DEM-MT): Pode dar continuidade, Dr. João.

SR. JOÃO NORBERTO NOSCHANG NETO: Senador, eu estava começando, trazendo uma saudação do nosso presidente Miguel Rosseto e dizendo que a PETROBRAS Biocombustível, ela tem um ano e alguns meses de vida, é uma das irmãs mais novas da PETROBRAS, e que a nossa experiência hoje é na produção e comercialização de biodiesel e eu venho trazer algumas experiências que nós estamos vivendo e como é que a gente enxerga o que pode ser melhorado, estabelecido nesse marco regulatório e alguma visão de futuro também. Pode deixar nesse slide anterior, por favor.

O Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel, ele foi concebido para, além de trazer diversificação de matriz energética, além de contribuir para a redução das emissões, ele foi pensado para gerar emprego e renda no semiárido nordestino e com os pequenos agricultores. Esses dados aí, eles são muito voláteis, quantas usinas estão em operação, quantas estão comercializando, de vez em quando fecha uma, de vez em quando alguma perde ampliação. Mas hoje nós temos uma capacidade grande instalada no país e nós temos uma grande

concentração da produção de biodiesel no Brasil fora do semiárido nordestino e muito próximo da oleaginosa disponível hoje para a produção de combustível, que é a soja. Então, esse é um quadro... O programa com dois anos de obrigatoriedade, ele é um programa que eu acho que nem em tempos de guerra se conseguiu fazer uma coisa de uma maneira tão rápida e com tanta eficiência em termos de produção, comercialização, estruturação da cadeia, mas ele tem alguns pontos de aperfeiçoamento que é trazer de volta o que foi pensado no início, que é a geração de emprego no semiárido e com a agricultura familiar. É preciso resgatar essa ideia original. Próximo, por favor.

O que nós temos e vocês já devem ter visto algumas vezes aqui nesse Fórum é que a produção, o que se tem de produção de óleo hoje no país é de soja. Se nós quisermos fazer hoje, executar o programa e produzir biodiesel hoje no país com outras oleaginosas não é possível, o que se têm disponível hoje mais barato pra produzir biodiesel no país é com a soja, o óleo de soja você sabe, é um subproduto da cadeia da soja, a cadeia de soja hoje ela é voltada para a produção de proteínas. Então, existe toda essa produção de biodiesel no país hoje é feita basicamente de óleo de soja, alguma coisa de sebo bovino e algumas outras oleaginosas que se usam esporadicamente, como algodão, girassol e alguma coisa de vez em quando de mamona se tenta produzir no país. É bom lembrar que a cadeia da soja, ela tem aí 90 anos, a cadeia da cana-de-açúcar tem 400 anos. Nós estamos falando de um programa que cujas matérias-primas vêm se desenvolvendo, se arrastando, em termos de desenvolvimento tecnológico e que nós temos um programa que como obrigatório ele tem apenas dois anos de idade. Então, existe muita coisa a ser feita, como foi feita na cadeia da soja, como foi feito na cadeia de cana-de-açúcar, que vou lembrar de novo: A soja tem 90 anos de existência em termos de cadeia e a cana-de-açúcar 400 anos. Próximo.

Quando a gente fala de desafio, existe um grande desafio hoje da cadeia de biodiesel que é a diversificação da matriz energética. Eu trouxe alguns desafios da mamona, que ela é meio que um símbolo da produção do biodiesel e às vezes se diz que é um símbolo fracassado, eu já vi até no Estado de São Paulo dizer que a mamona é um símbolo do fracasso do programa de biodiesel. Eu não acredito nisso, nós não acreditamos, porque o Programa Nacional de Produção de Biodiesel tem dois anos somente e nesses quinze leilões já foram comercializados quatro bilhões, 495 milhões de litros de biodiesel. Então, a gente dizer que o programa de biodiesel é um fracasso é um... Bom, então, nós temos esse desafio de diversificação de matéria-prima.

Quando nós estabelecemos marcos regulatórios, nós teríamos que olhar necessariamente, porque cada matéria-prima tem peculiaridades próprias, a mamona por exemplo, a mamona tem dificuldades com viscosidade e densidade, por isso a ANP estabeleceu máximo de 30% na mistura, mas ela quando misturada com soja, ela melhora as

propriedades a frio e o ponto de iodo do biodiesel de soja. Isso não só para mamona, o girassol, por exemplo, o girassol, o óleo de girassol possui ceras que precipitam com o frio. E os processos convencionais de remoção de ceras exigem uma sessão a mais na unidade de tratamento de óleo, mas isso eu trouxe como exemplo, isso é para cada oleaginosa tem um desafio desse tipo, cada oleaginosa tem a sua especificidade e precisa ser melhor conhecida, tanto na parte agrícola quanto nos processos de refino, quanto nos processos de produção de biodiesel. Para que se consiga essa diversificação de matéria-prima na cadeia produtiva de biodiesel, é necessário se conhecer melhor as propriedades de cada oleaginosa dessa para que a gente tenha realmente uma diversificação de matéria-prima na cadeia. Próximo.

Também se fala que não é possível produzir biodiesel de mamona, não existe tecnologia por conta de algumas características especiais da mamona. Hoje, nessa unidade de Guamaré nós já estamos produzindo biodiesel com mamona e soja, mamona e girassol, nós desenvolvemos tecnologia para isso. Então, diversificação de matéria-prima passa também por nós termos tecnologia para a produção de biodiesel com essas novas matérias-primas que nós desejamos introduzir na cadeia, além da soja. É muito importante quando formos olhar para marco regulatório, que nós olhamos para essa diversificação de matéria-prima e para essa peculiaridade que cada matéria-prima possui. Próximo.

Nós trouxemos algumas propostas para discussão. Por conta daquele mapa que nós mostramos no início, onde nós temos algumas poucas usinas hoje operando no semiárido e no Nordeste, isso vem ao encontro do que o Senador João Tenório falou a pouco pra gente, nós precisamos ter no país um programa de tecnologia e desenvolvimento agrícola para o semiárido, senão nós vamos continuar produzindo somente biodiesel de soja no país. Precisamos também de uma revisão da política de incentivos fiscais para a produção de biodiesel no semiárido, nós temos um modelo hoje, que ele faz com que as usinas se instalem no Centro-Oeste, no Sudeste, nós temos um leilão que é SIF, que não é FOB, isso faz com que uma usina instalada no semiárido, ela não tenha competitividade da mesma forma... Compita em igualdade de condições com uma usina instalada no sul, perto da matéria-prima. Então, nós precisamos rever os incentivos fiscais para que aquela ideia original que era de criar geração de emprego e renda no semiárido, de geração de emprego e renda para pequenos agricultores, para que realmente aconteça. Hoje existe o selo combustível social e no Nordeste e no semiárido pouco ou muito pouco se beneficia desse benefício concedido. Próximo.

Trouxemos alguma ideia para etanol também, que é uma ideia polêmica, mas vem também ao encontro do que o senador colocou para a gente, que é: "Por que não o selo combustível social para produção de

etanol via agricultura familiar semelhante ao que existe ao biodiesel?" Isso passando pelo etanol. Próximo.

E aí são algumas questões para nós pensarmos, para esse grupo de trabalho pensar, no estabelecimento de marco regulatório. Hoje, no país, a gente estabelece normas, procedimentos, padrões de qualidade para os combustíveis, vamos chamar puros, mas hoje o que se consome no país quase sempre é uma mistura, é uma mistura de etanol com gasolina, é uma mistura de biodiesel com diesel, se fala de mistura de etanol com diesel, de etanol com biodiesel. Então, nós estamos estabelecendo marcos regulatórios e nós vamos estabelecer padrões de qualidade, etc., para biocombustíveis, vamos chamar de puros, quanto que me parece que no futuro o que nós teremos serão misturas de biocombustíveis. Então nós teremos que pensar na qualidade do produto final, na qualidade da mistura. Eu trouxe ali uma tabela que eu tirei até de uma tese do nosso colega que está aqui, sobre as fontes de biomassa possibilidades que existem, os processos de conversão e os vetores energéticos. Hoje nós estamos aqui falando muito de etanol e de biodiesel, mas nós temos já disponível em processos conhecidos e alguns economicamente já viáveis, para produção de biogás, para a produção biometanol, a gente produz hoje biodiesel com óleos vegetais e com metanol e sempre se quer produzir um biocombustível mais verde, mas ambientalmente correto, e hoje existe a possibilidade de se produzir biometanol também, e esse biometanol é um combustível que pode ser inclusive usado para a produção de biodiesel. Existe o bio-óleo, que é o um produto de pirólise, bioquerosene hoje é discutido em toda a indústria de aviação, está se buscando e se discutindo bioquerosene. E aí vamos conversar um pouco sobre novas moléculas.

Nós estamos a um bom tempo no centro de pesquisa da PETROBRAS trabalhando com microalgas, e nós estamos selecionando cepas e já vamos ter uma planta piloto agora no Rio Grande do Norte com essas cepas, onde nós descobrimos que algumas microalgas, elas produzem etanol, outras microalgas produzem óleo, que nós vamos produzir biodiesel, e algumas outras microalgas, algumas cepas, elas produzem hidrocarboneto. É lógico que isso está numa etapa de desenvolvimento, mas quando a gente fala de marco regulatório já começam aparecer essas novas moléculas aí, que a gente tem que deixar de alguma forma uma abertura porque daqui a pouco isso vai estar acontecendo.

A gente acha importante também um incentivo a biodiesel etílico, nós importamos aproximadamente 50% do metanol que consumimos no país e produzimos biodiesel com metanol. Produzir biodiesel com metanol é mais eficiente, é mais econômico hoje, mas é possível produzir biodiesel etílico, inclusive, acho que a FERTIBOM(F), não é, Sérgio? Produz biodiesel com etanol e seria um produto mais verde, mais brasileiro, mais... Não é um discurso nacionalista, mas que não ficaria a mercê de importação, por

exemplo, de metanol. Então, precisamos de um incentivo à produção biodiesel etílico. E um cuidado muito grande no marco regulatório com o que nós vamos estabelecer em termos de padrões de emissões para os biocombustíveis. Hoje, a Comunidade Europeia está estabelecendo padrões de emissões que se forem olhados com cuidado, o cálculo que é feito na análise de ciclo de vida dos biocombustíveis pode viabilizar a exportação de biocombustíveis do Brasil para a Europa, e esse cuidado nós estamos tendo, o Ministério das Relações Exteriores está tendo. Então, é muito importante que aqui no Brasil, no nosso marco regulatório, nós estejamos muito atentos ao que está sendo feito. Primeiro lugar, para nós cumprimos o papel dos biocombustíveis, que esse é um combustível que é emita menos gases de efeito estufa, que tenha resíduos menos agressivos ao meio ambiente, e temos que olhar com muito carinho para esses padrões de emissões. Quando os países da Europa não conseguem colocar uma barreira fiscal, econômica, tarifária para os nossos biocombustíveis, isso está sendo feito, está aparecendo que está sendo feito via padrões de emissões. Então, a gente vai ter que ter um cuidado muito grande com os nossos padrões e para que eles estejam, seja assim, esteja em harmonia com o que está sendo feito na Comunidade Europeia. Próximo.

Era isso que eu tinha para falar para vocês, não queria tomar muito tempo de vocês, a gente se coloca à disposição depois para perguntas. Obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR GILBERTO GOELLNER (DEM-MT):

Eu passo a palavra ao Dr. Pedro Nogueira, que em substituição ao nosso convidado, o Dr. Renato Cunha, que é representante do Fórum Nacional Sucroenergético.

SR. PEDRO ROBÉRIO DE MELO NOGUEIRA: Exmo. Senador Gilberto Goellner, companheiros de debate, Eduardo Leão, João Norberto, Sérgio Beltrão, a minha missão mais difícil não vai ser deixar aqui algumas reflexões sobre o marco regulatório para os biocombustíveis, mas será substituir o nosso Presidente Renato Cunha que se atrasou aqui na chegada, mas como não existe lugar vazio no espaço, eu ocupei o espaço e ele perdeu o espaço. Não sei se pelo apagão ou se por causa do movimento da CUT aí na Esplanada. Obrigado, Renato. Mas, senador, faz muito bem o Senado e faz muito bem a Comissão de Infraestrutura do Senado em penetrar ou se abraçar com isso que passou a denominar recentemente de discutir, constituir ou construir marco regulatório para os biocombustíveis. Por que é relevante, é fundamental que o Senado Federal esteja nessa discussão? Aliás, ele não pode estar como coadjuvante, não deve estar, não deve ficar como coadjuvante, de uma forma ou de outra ou nascendo aqui ou virá pra aqui, de onde venha esse marco regulatório, ele tem que ser discutido aqui no aspecto mais abrangente.

Eu tenho ouvido e tenho assistido muito seminário, muito debate, muito artigo, muita entrevista sobre o que está se denominando de marco regulatório para os biocombustíveis, mas as colocações são sempre do tamanho do interesse do interlocutor, do palestrante ou do escritor, eu deixaria aqui para começo a seguinte reflexão: por que um setor ou uma atividade precisa do que se chama de marco regulatório? Ou o que é marco regulatório, porque talvez caiba mais a pergunta, porque ela ficou tão banalizada qualquer botequim hoje... porque tem um marco regulatório, aliás, nesse momento nós estamos concorrendo na publicidade ou na divulgação do marco regulatório do pré-sal, marco regulatório dos biocombustíveis, então marco regulatório passou a ser uma palavra chave que para uns é solução de todos os problemas, para outro é a inclusão dos problemas.

Senador, eu diria que no caso específico dos biocombustíveis, e aí eu me permito falar com mais intimidade ou com mais intensidade sobre o etanol, por representar aqui o Fórum Sucroenergético, eu diria ao senhor o seguinte, ao se defender ou se achar que é importante ter um marco regulatório, por duas razões: Primeiro porque aquela atividade é importante para o país, não se justifica se instituir um arranjo institucional para uma coisa que não é importante. Agora, é importante por quê? É pela qualificação do produto ou dos produtos que é aquele setor gera ou pela importância do setor tem enquanto atividade econômico-social no plano geográfico do país? E aí eu gostaria que a discussão do marco regulatório dos biocombustíveis e o etanol estivesse presidida por essa visão. Porque discutir inconveniências momentâneas ou conjunturais ou atuais da comercialização do etanol é muito pouco para estar num marco regulatório, é muito pouco, até porque uma medida provisória com três ou quatro artigos resolveria esse problema. E se houvesse uma mobilização, ela passaria e seria sancionada. Quando se quer discutir marco regulatório, eu entendo que quer se discutir ou se refletir, para ser mais preciso, sobre produção e distribuição daquele produto, senão, como eu lhe disse, não precisa ser marco regulatório.

O Senador João Tenório mencionou aqui e não fez a alusão que eu fiz, mas no fundo dará a mesma coisa, a indústria automobilística brasileira tem um marco regulatório, ninguém... Que ela foi constituída lá na década de 60, 70, mas tem um marco regulatório de um ou dois artigos, somente, tributários; que é aquele que estabelece uma alíquota de importação para o carro vindo do exterior. Por que fez isso e fez com um certo grau de sabedoria? Porque é importante para o país, naquela época, para o ABC Paulista, hoje para Minas, para o Paraná, para a Bahia, ter uma indústria automobilística importante como foco de difusão, de tecnologia e do emprego. Então, o marco regulatório da indústria automobilística é a proteção, a blindagem que é dada à produção nacional com uma alíquota de importação relevante que quase inibe ou proíbe a entrada de carros importados no país. O setor de eletroeletrônicos tem um marco regulatório, que ele pode ser simplificado com o título Zona

Franca de Manaus. De forma inteligente, de forma sábia, o governo entendeu que tinha que desenvolver a produção, estimular pela vertente do eletroeletrônico uma zona inóspita, com pouca ou quase nenhuma opção de atividade econômica, que é a Amazônia. E lá se instalou uma indústria importante de eletroeletrônicos com uma renúncia fiscal monumental, para garantir aqueles empregos e viabilizar a comercialização daqueles produtos. O polo eletroeletrônico poderia ser no Vale do Cariri, no Ceará, poderia ser lá no sertão de Alagoas, poderia ser no sertão de Pernambuco, com o mesmo efeito, é um galpão coberto, botou ar-condicionado, comprou os equipamentos, botou o povo pra trabalhar e fez a renúncia fiscal, dá certo, como deu certo na Amazônia e isso é uma atitude inteligente, isso é marco regulatório visando equilibrar a questão regional, do desenvolvimento regional.

No caso da cana-de-açúcar, aí temos que ter um certo cuidado. Na época em que existia um marco regulatório e aí não era marco, era intervenção mesmo, dura, na época até 1990 com o Instituto do Açúcar e do Alcool, a única coisa que não era oficial era o caminhão que transportava cana, porque não tinha chapa branca, o resto tudo, tudo era o governo que fazia se não fazia determinava por fazer. Então, a cultura que o setor tem de presença do Estado é essa cultura da intervenção, hoje eu ouço muitos sábios dizerem o seguinte: nós queremos um marco regulatório, mas não queremos governo no nosso negócio. Olha, é um negócio meio complicado isso aí, porque marco regulatório é regra, são normas e só quem pode fiscalizar regras e normas, até onde eu sei no modelo republicano que nós adotamos é o estado, é o governo. Então, é uma falácia privatista dizer: "Não, eu quero o marco regulatório, mas o Governo eu quero longe", como? O Governo tem que ficar perto, o Governo perto não significa dizer Governo intervindo, Governo perto significa Governo atuante, agora, Governo atuante sem traumas, sem xenofobismo, sem nacionalismo, olhando as coisas com um certo grau de naturalidade.

No caso específico do etanol, vamos começar o marco regulatório que pretenda estimular esse combustível no território nacional, ele não pode desconhecer que as adversidades para produzi-lo em determinadas regiões geográficas são absolutamente diferentes e não são diferentes porque o homem é mais ou menos incompetente naquele ou noutro lugar, é porque as condições climáticas que Deus colocou num país tão grande são diferentes, o gerenciamento humano não conseguiu suplantar essas diferenças, no caso específico do Nordeste, o homem não conseguiu fazer com que chova mais, o homem não conseguiu derrubar os morros e o homem não conseguiu fazer o solo mais rico. Agora, lá existem 60 milhões de toneladas de cana que não têm nenhuma significação quando se compara com as 600 milhões de toneladas produzidas no país, quase 600 produzidas no país, mas tem um significado muito grande quando a safra entra complementando a entressafra do Centro-Sul. Essas 600 milhões de toneladas de cana são determinantes pra que o Centro-Sul

termine uma safra e comece a outra safra sem haver um *gap* importante de falta de produtos. Da mesma forma que é muito importante econômica e socialmente pelos 300 mil empregos que lá ocupa num lugar que não tem outra opção de atividade. No Mato Grosso do Senador Gilberto, que a soja, que o grão e a pecuária têm expressão significativa, basta comparar a renda gerada e a ocupação pela cana-de-açúcar para se verificar quão é importante estimular essa atividade naquela região. De sorte que a primeira etapa, se o marco regulatório se pretende sê-lo abrangente, não pode desconhecer o aspecto primário que é o da produção, aonde se deve estimular, aonde, e não é questão só do zoneamento, é questão de política pública dando equiparação de produção, não é só o zoneamento que vai fazer isso. E aí eu, ao dizer isso, eu também quero dizer que há regiões, como o caso da Região Nordeste que é uma região que não quer incentivo para se expandir, até poderia. O João Norberto falou aqui bem e o Senador Inácio Arruda também falou, que o Maranhão pode ser um pólo de expansão de etanol, como o Piauí também pode, mas precisa de política pública para isso, ele não pode... Aquela expansão que foi vista ali na apresentação do João Tenório é descomunal, quer dizer, a cada ano se agrega no Brasil um Nordeste de cana só que não produzido no Nordeste, produzido no Centro-Sul. Então, marco regulatório que não olha a produção e que não olha as adversidades para se produzir ou para se deixar de produzir, para evitar se deixar de produzir, esse marco regulatório é incompleto.

O marco regulatório da distribuição de combustível. Essa é uma tarefa antiga, é uma reivindicação antiga, aonde se confunde muito a desnecessidade de se ter algumas ações governamentais, por exemplo, nos combustíveis fósseis, que têm produção o ano todo, é tirando, puxando, puxando e botando no caminhão, botando no tanque, refinando e mandando. O etanol, ele é produzido em seis meses e tem que ser comercializado em 12 meses. Então, tem toda uma estrutura diferente de comercialização, tem custos por trás de tudo isso e que tem que ser considerados. Até hoje o Brasil não tratou da formação dos estoques, o governo se assombra quando o preço sobe, não se assombra muito quando o preço desce, mas se assombra quando o preço sobe e todo mundo sabe, isso está em qualquer abecedário de economia, de que a volatilidade desses preços estaria na regularidade da oferta e a regularidade da oferta não pode ficar por conta e risco... A cana não pode reter isso, porque é um produto primário agrícola e o produtor de álcool, que hoje é quem assume isso, tem um momento que ele não suporta e aí ele usa mecanismo de comercialização que no momento desacelera pela super oferta e no outro momento vai ter a falta e o preço consequentemente vai subir.

Então, o marco regulatório que não olhe a necessidade de existir um estoque regulador, é um marco regulatório incompleto.

A questão da relação entre produção, distribuição e consumidor. Isso é uma outra questão, que aí eu, pessoalmente, não tenho ideia formada, sei que ela... É simpático dizer que o álcool poderia ter uma distribuição direta aos postos, economizaria aí uma intermediação e toda intermediação é custosa, mas aí entra componentes de discussão de qualidade de produto, entra a discussão de uma região sofrerá mais para fazer isso, outra sofrerá menos, enfim, mas o marco regulatório não pode deixar de se debruçar sobre esse assunto. Venda direta ou não direta.

Uma outra questão sobre distribuição e comercialização é querer tratar o álcool etanol como um produto privado, um produto de mercado, e a regra de comercialização dele sobre formação de preço é uma regra completamente oficial ou governamental. Por exemplo, um produto de produção sazonal, ou seja, que não tem oferta regular durante o ano inteiro, supõe-se então que tem que formar estoque. Para que esse produto tenha um tratamento privado adequado no preço, é preciso que ele seja comercializado nos ambientes que se comercializam produtos a futuro. É impossível você vender álcool, o etanol sempre, custou tanto, bota uma margem, o preço passado foi tanto, eu vou agregar mais tanto de IGP, isso não é comercialização adequada para um produto que quer ser *commodity*, ela tem que trabalhar a preço presente e a preço de formação futura. E como se forma futura numa bolsa que só tem produtor e distribuidor? Essa bolsa não forma preço, ela não traduz a ansiedade de mercado. A bolsa nossa tinha que ter, participar dela, padre, a freira, a padaria, o especulador, bolsa sem especulador não é bolsa, ela não reflete o aspecto do mercado. No Brasil, isso não está sendo possível por conta de uma rigidez tributária aonde trata aqueles que deveriam ser iguais na bolsa de forma desigual, ou seja, exclui da participação, da formação do preço de mercado, do preço final do consumidor em bases absolutamente de mercado, exclui esses por uma tributação diferenciada e proibitiva, existem até projetos ou institutos em discussão da criação dos chamados agentes econômicos nas bolsas, em tramitação entre o Legislativo e o Executivo.

Por fim, a questão nesse capítulo da distribuição da comercialização, a tributação. Eu acho uma timidez muito grande do Governo Federal em deixar que a tributação do etanol no Brasil se dê a nível e pela vontade dos estados, isso jamais será possível. Há estados cuja dependência tributária dos combustíveis é alarmante e ele não poderia ter essa redução de combustíveis sem sacrificar suas contas. Ou isso é uma política nacional, Federal, de uniformização do ICMS ou então isso não vai prosperar. Há estados que podem fazer isso, como o Estado de São Paulo fez, o Estado do Paraná reduziu, mas a grande maioria dos estados não podem fazê-lo e não estão fazendo e com isso você cria nichos, o Estado de São Paulo hoje é um estado amplamente subsidiada a produção de etanol pela vertente do ICMS desconectado com o resto do país. Certo está São Paulo, errado estão os outros estados.

E de forma complementar, senador, eu gostaria de lembrar que nesse contexto amplo de marco regulatório em pleno 2009, não se pode desconhecer o outro produto desse sistema de produção, que é a energia elétrica. Graduar estímulos ou regulações entre etanol, energia elétrica de forma que o setor não fique desbalanceado, é relevante, nós já ouvimos isso inúmeras vezes, nós sabemos a solução que é a palha de cana-de-açúcar para o equilíbrio energético do país, mas as regras estão sendo dadas para a água e as regras para a água são melhores do que as da palha da cana. Quando na verdade o que é que a palha da cana na geração de energia elétrica adicional? A palha da cana é economia de água no reservatório. A palha entra num momento em que não existe chuva e que se economiza água que está no reservatório. Então, fisicamente o aspecto é diferente, mas no fundo a palha da cana, nesse caso o bagaço, funciona como economizador de água dos lagos nos momentos de verão. Então eu não vejo como o tratamento seja tão diferenciado, ou pelo menos algumas situações de distribuição de energia, de forma quase que proibitiva, porque você tem produção, oferta de energia elétrica em todos os estados do país onde tem unidade produtiva de cana-de-açúcar, mas você não tem pontos de distribuição e não pode o produtor arcar com essa distribuição. Há lugares como, por exemplo, o Mato Grosso, as linhas são muito distantes, no Nordeste até elas são mais distantes ainda. Então, é preciso que haja que o marco regulatório reconheça que existe a energia, mas ela só existirá na hora que ela estiver na linha, e pra isso você tem que ter um tratamento adequado entre o produtor primário de energia e a distribuição, que não é mais dele.

E um item também que ele não é da época aonde se gerou a produção de combustíveis no Brasil, é um item moderno, e que tem ainda um tratamento não muito conhecido e por não ser conhecido não acontece, que é a produção de etanol no Brasil, ela só terá uma viabilização completa pelo tamanho do país, quando se tiver uma difusão importante de dutos, e dutos é uma coisa nova no Brasil, sobretudo para etanol. Então, há que haver um tratamento legal de quem são esses dutos, quem faz, porque nós somos e fomos acostumados e aí não há uma condenação, o etanol chegou ao ponto que chegou no Brasil porque existia uma entidade, uma empresa chamada PETROBRAS, que durante anos a fio, até hoje uma boa parte, se encarregou dessa logística com muita competência, senão o etanol não teria chegado a todos os rincões do país com seus navios, com sua malha de postos, com sua frota rodoviária contratada. Então, hoje com o advento dos dutos, não é possível na época atual que voltem a isso, a ficar sob o domínio da PETROBRAS, isso tem que ter uma regra para que haja investimento privado ou possa haver investimento privado sobre determinadas regras e esses dutos possam ser de uma utilização econômica num conceito mais privado do que outrora foi a logística que deu possibilidade de o etanol ocupar o espaço que ele ocupa hoje.

De forma, senador, que eu, não como sucessor, não me preparei o suficiente para fazer uma apresentação escrita, mas deixo aqui essas reflexões, lembrando o que disse no começo. Para fazermos acertos de tributação que permita uma certa equalização na comercialização entre os diversos agentes econômicos, eu diria que é um prazer muito grande estarmos aqui, o senhores fazem [ininteligível], mas eu diria que é desnecessário, nada que no seu gabinete a gente não resolvesse isso e discutisse e o senhor levasse para a Comissão, para a CAE, enfim, agora discutir marco regulatório com essa pujança e com essa envergadura que a Comissão de Infraestrutura está colocando, ele só será denso se contemplar sob a minha ótica, as reflexões que aqui eu me permiti sucintamente apresentar.

Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR GILBERTO GOELLNER (DEM-MT):

Muito bem, eu acho o que senhor dissertou extremamente com competência, são os dois pontos fundamentais, essa produção do etanol. E só para lembrar que dessa discussão dentro da Comissão de Infraestrutura, dessa comissão que foi colocada para incentivar a feitura do marco regulatório, daqui sairão várias propostas de leis, propostas que sairão dessa comissão para serem dado andamento e ainda discussão, tanto no Senado quanto na Câmara. E assim como também o setor elétrico, hoje nós estamos analisando várias sugestões advindas o ano passado, num grande Fórum de uma comissão do setor elétrico, está contribuindo sobremaneira para facilitar o setor elétrico em todas as suas áreas.

E dando continuidade, nós passamos a palavra ao Dr. Eduardo Leão, da UNICA, Diretor Executivo da União da Indústria de Cana-de-açúcar e em seguida Dr. Sérgio Beltrão, que é o Diretor Executivo da UBRABIO.

Com a palavra Dr. Eduardo Leão.

SR. EDUARDO LEÃO: Senador Gilberto Goellner, muito obrigado pela oportunidade, pelo convite nos feito, acho que é uma oportunidade única pra nós, com o perdão aí da brincadeira com a nossa associação, mas acho que é de fato, acho que um marco extremamente importante dentro do Senado, dentro do Congresso, essa oportunidade de debater algo que tem realmente trazido aí uma série de preocupações para nossa atividade já a algum tempo e eu acho que esse será um fórum extremamente importante para trazer esse debate, essas discussões.

Eu gostaria também de inicialmente justificar a ausência do nosso Presidente, Marcos Jank, que hoje coincidentemente está num evento organizado pela ANP no Rio de Janeiro, que tem como objetivo exatamente discutir a estratégia daquela agência para o nosso setor, para os biocombustíveis, de tal forma que eu vou tentar aqui representá-lo, e não por acaso focar a minha apresentação na questão do etanol, na questão do setor sucroenergético e também não por acaso será muito

semelhante, em relação aos pontos que vou trazer aqui, ao que foi apresentado pelo nosso colega Pedro Robério, que com muita propriedade trouxe muito dos pontos que nós gostaríamos de ver em um marco regulatório, em um conjunto de legislações que possa, de uma certa maneira, consolidar diversos dos pontos que nós temos já debatido com o Poder Executivo e agora cada vez mais também, com o poder legislativo. Próximo, por favor.

A minha apresentação, ela vai ser dividida em duas. A primeira delas, eu vou trazer questões relacionadas à importância econômica, social e ambiental da nossa atividade, ou seja, basicamente eu gostaria de trazer o porquê que o etanol, porque que o setor sucroenergético, a energia renovável trazida por este setor, ela mereceria uma atenção especial dentro da definição, da matriz energética que o governo, que a sociedade pretende ao longo dos próximos anos. Logicamente a matriz energética é composta por diversas fontes, fontes fósseis, fontes renováveis. Então, nós gostaríamos de inicialmente, antes de trazer as nossas preocupações ao que seria o marco regulatório, identificar claramente alguns dos pontos econômicos, sociais e ambientais que trazem então, externalidades à sociedade, que trazem benefícios diferentes à sociedade, e por fim então, eu vou trazer alguns dos pontos que nós imaginamos importantes dentro dessa definição de uma matriz energética.

Eu gostaria de ressaltar também, que basicamente essas informações que eu vou trazer, fazem parte de um conjunto de trabalhos que foram desenvolvidos recentemente por diversos pesquisadores de importantes universidades brasileiras, estamos falando de várias faculdades da Universidade de São Paulo, envolveu a ESALQ, envolveu a Faculdade de Economia, a FEA, envolveu a POLI, a Faculdade de Engenharia, a Faculdade de Medicina, há também participação de pesquisadores da Unicamp e pesquisadores da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Então, nós vamos tentar consolidar algumas dessas posições e gostaria de ressaltar aqui esses estudos encontram no nosso site, no site da UNICA, que é www.unica.com.br e cujo resumo será trazido então, na próxima reunião dessa comissão pelo nosso colega Coutinho, Carlos Coutinho, de tal forma que possa ser utilizado como uma possível contribuição nossa para esse debate.

Bem, eu vou trazer primeiro algumas questões relacionadas às externalidades econômicas do setor sucroenergético. Bem, a primeira delas diz respeito ao mapeamento que foi feito por pesquisadores da faculdade de Economia e Administração de Ribeirão Preto da Universidade de São Paulo, na qual eles mapearam todas as receitas geradas pelo setor sucroenergético e identificou claramente o PIB do setor no ano passado. Nós estamos falando de um PIB da ordem de 28 bilhões de dólares, isso foi o que foi gerado pelo setor em termos de valor agregado, considerando-se os principais produtos finais da atividade. Então, nós

estamos falando realmente o que foi agregado de valor, são 28 bilhões, são quase 2% de PIB brasileiro, para um efeito de comparação, é quase que o PIB de um país como Uruguai, são 28 bilhões de dólares. Porém, se nós analisarmos a cadeia produtiva que envolve todo esse setor, considerarmos todos os serviços em que envolve a atividade, estou falando, por exemplo, questões de portos, a questão de pedágios, a questão relacionada a planos de saúde, alimentação, enfim, todas as atividades que inclusive, se beneficiam diretamente da atividade, nós podemos identificar que há uma movimentação financeira de quase 70 bilhões de dólares. São quase 70 bilhões de dólares que a cadeia como um todo movimenta por ano no desenvolvimento dos seus produtos diretos e produtos indiretos.

Nós temos, só para questão de exemplo, nós temos um faturamento do setor de insumos agrícolas de quase nove bilhões de dólares, considerando os insumos utilizados na produção agrícola da nossa atividade, isso por ano, considerando como base o ano de 2008. Do ponto de vista de insumos industriais, só em 2008 o setor movimentou 6,5 bilhões de dólares em termos de equipamentos utilizados na sua expansão e no seu aperfeiçoamento da atividade industrial, são 6.5 bilhões de dólares, e o setor como um todo gerou em termos de impostos agregados, quase sete bilhões de dólares, são 6.85 bilhões de dólares em 2008, é realmente uma massa de recursos que são destinadas ao tesouro de extrema importância.

Eu vou trazer agora algumas questões relacionadas às externalidades sociais, os benefícios sociais do setor energético e sucroenergético. Isso foi feito, para tanto foi feito um estudo por pesquisadores da ESALQ, da Escola Superior de Agronomia Luiz de Queiroz da Universidade de São Paulo, que procurou avaliar as questões das externalidades sociais comparativamente, por exemplo, à produção do petróleo do ponto de vista de empregos e do ponto de vista da sua capilaridade, ou seja, o que nós queremos demonstrar aqui é que o setor não somente gera na sua totalidade mais de um milhão de empregos no país, mais de um milhão de empregos, mas ele tem uma capacidade de levar interiorização ao desenvolvimento do país de uma maneira extremamente significativa.

Nós temos, considerando a produção de etanol, a produção de petróleo, basicamente ambos estão localizados em quase todas as unidades da federação, são quase 25 estados presentes na sua produção, no entanto, se nós formos olhar a questão de municípios, a produção de etanol ela hoje tem impacto importante em mais de mil municípios, são 1.042 municípios que têm impacto importante no PIB Municipal, isso foi feito a partir de uma metodologia utilizada pelos pesquisadores, chamados de coeficiente locacional, no qual eles avaliam o PIB do setor naquele município comparado com PIB municipal e assim identificam onde efetivamente a atividade tem um impacto importante. Então, nós estamos

falando de 1.042 municípios, seis vezes mais do que o impacto que hoje o petróleo tem, do ponto de vista de número de municípios; são 176 municípios hoje no qual o petróleo, de alguma maneira em suas diversas formas de extração, apresentam algum impacto. Há uma geração de quase 500 mil empregos somente direcionados ao etanol, quer dizer, se nós formos olhar toda a cadeia, produção de etanol e produção de açúcar, estamos falando mais de um milhão de empregos, mas são quase meio milhão de empregos somente voltados para o etanol e são 16.800 estabelecimentos diretamente envolvidos na atividade, o que demonstra a forte capacidade de capilaridade da atividade, de trazer o desenvolvimento ao interior do país.

É importante também mencionar a questão dos salários pagos na atividade agrícola, que diferentemente do que muitos supõem, o setor de cana-de-açúcar é o segundo melhor pagador, do ponto de vista de salários médios aos seus trabalhadores na atividade agrícola, isso são dados da RAIS, dados do próprio Ministério do Trabalho, e nós percebemos que há hoje... Temos como primeiro, vamos dizer, média salarial em termos de atividade agrícola a soja, com cerca de R\$ 800,00. Isso nós estamos falando em 2007, por outro lado, o segundo melhor salário médio é exatamente na cana-de-açúcar, lembrando-se que a soja, ela tem uma atividade extremamente mecanizada e demanda uma mão de obra muito mais qualificada. Então, seria de se esperar um salário médio superior a outras atividades. Então, a cana tem um segundo maior salário, com cerca de 600 reais médios em 2007, sendo superior ao café, milho, mandioca e arroz. E também foi o segundo setor que teve os melhores aumentos salariais, os maiores aumentos salariais entre 1999 e 2007, enquanto a soja teve um aumento de 5.05, a cana teve um aumento de 4.3% ao ano em termos de salários médios pagos aos seus trabalhadores na atividade agrícola.

Finalmente, em relação a esse ponto, foi feita uma simulação do impacto... Isso foi utilizado um modelo chamado matriz insumo-produto no qual é possível avaliar quando você dá um choque em determinado setor, qual é o impacto nos demais setores da economia, isso é muito importante à questão da formulação da política pública porque nós não podemos olhar só para o setor quando fazemos a política pública, mas sim a capacidade que ele tem de se multiplicar esse desenvolvimento. Então, foi feita uma simulação, isso foi feito pelos pesquisadores que hoje é o Diretor da Faculdade de Economia da USP, Prof. Guilhoto, ele fez então uma substituição de 15% do etanol na gasolina atualmente, qual seria o impacto sobre a renda e sobre a remuneração. E ele teve dados extremamente importantes, há uma geração de 118 mil empregos, com esses 15% de substituição, e uma renda adicional 236 milhões de reais. Isso, então é um impacto líquido dessa substituição. E eu chamo atenção o seguinte: Dos 118 mil empregos, mais de 100 mil são fora do Estado de São Paulo, quer dizer, há um impacto extremamente importante dentro da linha que foi debatido anteriormente aqui, no sentido de

desconcentração desse processo. Então, dos 118 mil empregos gerados, mais de 100 se dão fora do Estado de São Paulo. Da mesma forma, quando há essa substituição de 15% da gasolina por etanol e se tem um impacto líquido de 236 milhões no aumento da renda, 190 milhões ocorrem fora também do Estado de São Paulo, o que gera aí um processo interessante e importante de desconcentração da renda na atividade, na economia como um todo.

E por fim, eu queria trazer alguns aspectos relacionados a temas ambientais no setor, lembrando-se que, do ponto de vista de emissões nos automóveis, nós temos dois efeitos distintos, sendo o primeiro efeito do ponto de vista global, e aí nós estamos falando em emissões de CO₂, emissões de gases que causam o efeito estufa e o aquecimento global, e os poluentes locais que também impactam e geram problemas de saúde pública nos municípios onde logicamente há uma concentração muito grande de emissões de automóveis. Do ponto de vista de emissões globais, acho que não há qualquer dúvida, não só nessa sala, como em qualquer local onde haja conhecimento técnico sobre o tema, de que o etanol de cana-de-açúcar é capaz de substituir ou de evitar 90% das emissões de CO₂ quando comparados com a gasolina. Isso não são dados nossos, são dados do setor, mas são dados levantados pela Agência Internacional de Energia, que é o braço de energia dos países da OCDE. Então, isso são dados que avaliam o ciclo de vida de produção e não obstante o automóvel ao queimar etanol, ele efetivamente emite CO₂, a capacidade que a cana-de-açúcar tem de absorver esse poluente faz com que o efeito da emissão do CO₂ seja quase nula quando comparado a emissões da gasolina.

Aqui foi uma avaliação feita pelo Prof. Isaías Macedo, que é um professor da Unicamp, foi diretor do CTC durante muitos anos, então ele procurou mostrar quantitativamente a capacidade do etanol hoje no país e daqui a cerca de dez anos, de efetivamente evitar emissões de CO₂. Então, nós temos dados extremamente importantes aqui. Se nós olharmos hoje, por exemplo, ou em 2006, há três anos atrás, as emissões evitadas eram da ordem de 36 milhões de toneladas, é isso o que o etanol contribui para o país, o que correspondia a 22% de tudo o que os transportes no país emitem, ou 10% de tudo o que se emite no país, desconsiderando as queimadas. Agora, o importante é que considerando-se as projeções que se têm de aumento de etanol na matriz energética até 2020, nós teremos capacidade de evitar 133 milhões de toneladas, o que representa cerca de 43% do que os transportes vão estar emitindo em 2020 ou quase 20% de tudo o que o país vai emitir de CO₂ excluindo-se as queimadas. Só para se ter uma ideia, o etanol, se nós formos considerar o que o etanol no Brasil já evitou, é mais ou menos, se nós olharmos aí tudo o que foi comercializado dentro do mecanismo de desenvolvimento limpo, que foi desenvolvido dentro do Protocolo de Kyoto, isso representa 60% de tudo o que foi comercializado, é um dado apesar de termos que levar em consideração que o mecanismo de

desenvolvimento limpo, ele não tem tido desempenho que gostaríamos, mesmo assim tudo o que foi comercializado no mundo, em termos de carbono, o que nós economizamos por conta de etanol representa 60% desse valor.

Agora, um dado que eu chamo atenção, que é um dado extremamente importante e um dado novo, é o que Prof. Isaías também calculou o custo da mitigação do CO₂ do ponto de vista do etanol, ou seja, o que o país teria que gastar para evitar o mesmo CO₂ que nós estamos evitando com etanol. E chegou a esse valor de 20 centavos de dólar por litro. O que isso significa? Significa que nós pensarmos hoje, por exemplo, nós estamos hoje consumimos 20 bilhões de litros de etanol, isso significa que o país teria que gastar quatro bilhões de dólares, ou seja, 20 centavos por litro, 20 centavos de dólar por litro, para evitar mesmo volume de CO₂ que nós estamos evitando ao utilizar o etanol na nossa matriz energética.

Olhando agora do ponto de vista local, esse estudo foi feito pelo Prof. Saldiva, que é o Coordenador do Instituto de Saúde Pública e Poluição da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, que ele fez algumas simulações, a primeira delas, ele imaginou o que aconteceria se nós substituíssemos toda a nossa frota cativa de ônibus na região metropolitana de São Paulo por etanol, não queimasse mais diesel, mas utilizássemos etanol, coisa, senador, que nós já temos feito de uma maneira piloto no município, a partir de um programa, chamado Programa BEST, é um programa que foi desenvolvido na Suécia a partir da adaptação de um ônibus que tem ciclo diesel, mas que roda com etanol juntamente com aditivo, são 95% de etanol, 5% de um aditivo desenvolvido pela Sekab, que é também uma empresa sueca, e já temos dois ônibus e a expectativa é que isso então se expanda, mas se nós tivéssemos num mundo imaginário, todos os nossos ônibus do município de São Paulo ou na região metropolitana de São Paulo, rodando com etanol, nós teríamos uma economia do ponto de vista de internações hospitalares da ordem de 4.500 por ano, 4.500 reduções hospitalares ao ano, menos, e estaríamos evitando 745 mortes por ano. Por outro lado, se nós fizéssemos o mesmo exercício, substituíssemos toda a frota que roda com gasolina dentro do Município de São Paulo e trocássemos por etanol, nós teríamos, evitaríamos reduções da ordem de oito mil por ano, em termos de internações, e 130 mortes por ano. E ao fazer um exercício contrário, ou seja, vamos imaginar que não exista o etanol, vamos imaginar que toda a frota que hoje roda no Município de São Paulo tivesse gasolina, sem o carro flex, sem a mistura de 25%, isso representaria, segundo as estimativas do Prof. Saldiva, um aumento do número de internações da ordem de 25 mil mais internações com problemas de doenças cardiorrespiratórias, e uma mortalidade de mais de 400 ao ano, mais de 400 pessoas possivelmente morreriam a mais, por problemas cardiorrespiratórias considerando partículas... material particulado, ozônio e outros produtos que foram utilizados na sua avaliação. Aqui só para

tentar quantificar isso em números, nós estamos falando o seguinte: se nós tivéssemos toda a nossa frota de diesel ou ônibus rodando, a frota cativa de ônibus rodando com a gasolina, nós teríamos uma economia da ordem de 150 milhões de dólares por ano, isso seria do ponto de vista de economia do SUS e do sistema privado de saúde e no outro extremo, se nós não tivéssemos etanol na região metropolitana, nós teríamos um custo adicional da ordem de 145 milhões de dólares por ano, sob a ótica de morbidade e mortalidade no município.

E finalmente só gostaria também de fazer eco ao que o Pedro Robério já mencionou, não podemos deixar de discutir a questão do etanol sem olhar a questão da bioeletricidade, da eletricidade generalizada a partir da biomassa já que hoje nós utilizamos só um terço do nosso potencial energético, um terço do potencial energético da planta cana-de-açúcar. Quando nós agregamos o bagaço mais a palha para a geração de eletricidade, aí sim nós estamos incorporando mais dois terços do potencial energético da planta. Aqui só para ilustrar, o que representa o bagaço para aqueles que não estão familiarizados com uma usina, tudo isso, então, pode já estar sendo transformado em energia elétrica, para complementar as nossas fontes de energia. Nós temos hoje uma capacidade, um potencial de energia elétrica de ordem de uma Itaipu e meia, nós temos uma Itaipu e meia, quase que a adormecida dentro dos canaviais, hoje nós já representamos 5% quase, da demanda, mas temos um potencial, senador, de chegar a 15% da demanda nacional, somente a partir de geração elétrica de biomassa. E aqui, então, é importante esse número também, que é muito interessante, que os dados da ONS indicam uma economia de 4% dos reservatórios para cada mil megawatts médios de bioeletricidade geradas no período seco. Então, a grande vantagem da biomassa entre outras, além de ser uma energia limpa e renovável, é o fato de que ela oferta energia exatamente nos momentos onde há maior risco de desabastecimento de energia elétrica, que é no período seco. Então, ele pode ter uma contribuição extremamente importante para a segurança energética, elétrica do país.

Finalmente, eu gostaria de trazer algumas sugestões em relação à matriz energética brasileira, ao marco regulatório, o que nos chama atenção, senador, é que se nós olharmos aí, fizermos uma retrospectiva nos últimos 40 anos, nós vemos uma ciclotimia de políticas, beneficiando diferentes combustíveis ao longo desse período, tivemos na década de 70 um incentivo muito forte ao óleo diesel, depois na década de 80 como resposta ao choque do petróleo, tivemos um aumento importante do etanol, chegou na década de 90, em função da queda do preço de petróleo, volta então o estímulo ao consumo de gasolina e na década, no final da década de 90 também, em função de sobras de gás, principalmente vindo da Bolívia se incentivou um programa de gás natural veicular, coisa que na nossa opinião não se sustenta, e finalmente temos agora uma nova revitalização do programa do etanol, com o carros flex. Então, essa ciclotimia, senador, que nos preocupa, porque todas essas

fontes de energia demandam investimentos importantes, investimentos de longa maturação, e aí eu me refiro não só ao nosso setor, mas o setor de petróleo, por exemplo, com o pré-sal, é importante que todos os agentes que compõem a matriz energética tenham um sinalizador claro, um marco regulatório claro, que sinalize a eles o que o Governo, o que a sociedade pretende da sua matriz ao longo dos próximos anos.

Então, nós entendemos que o aprimoramento do marco regulatório é fundamental, a própria lei do petróleo hoje já define na sua política energética nacional que as políticas nacionais para aproveitamento racional da fonte de energia visarão os seguintes objetivos e entre eles incrementar em base econômica, sociais e ambientais a participação dos biocombustíveis na matriz energética nacional. Por outro lado, nós entendemos que há premissas e estruturas incompatíveis entre a lei de biocombustíveis e a lei do petróleo, razão pela qual nós entendemos que deveríamos ter um marco regulatório específico, assim como há a lei do petróleo, assim como há a lei do gás, nós entendemos que deveríamos ter algo específico pela própria estrutura do mercado e as premissas que regem esse mercado. Entendemos que a matriz energética consistente deve conter um ordenamento jurídico, um conjunto de leis de longo prazo a partir de políticas públicas que sejam compatíveis como a economia de mercado, que possam, sim, garantir um ambiente estável aos investidores. Nós entendemos que deveria ser consolidado o que já tem hoje de legislação, mas não só consolidado, mas aperfeiçoado de tal forma que haja então claramente a definição da cadeia decisória dentro do governo, hoje há uma certa, uma certa indefinição em relação à questão da cadeia decisória, hoje nós temos vários órgãos que hoje trabalham de diversas maneiras em decisões distintas relacionadas ao nosso setor e também condições de regulação que, via de regra, são algumas já mencionadas pelo próprio Pedro, mas eu diria primeiro, a questão do marco regulatório, nós entendemos que o marco regulatório deve valorizar as externalidades econômicas, sociais e ambientais dos biocombustíveis e do etanol em particular e temos como exemplo, a CID, nós sugerimos que a CID deveria ser o imposto ambiental e o imposto regulatório, ambiental numa determinada medida, ou seja, ele teria um determinado valor no qual ele basicamente penalizaria os fósseis e valorizando as externalidades positivas dos biocombustíveis, seria uma parte da alíquota desse imposto. E a outra seria talvez uma alíquota móvel que teria um caráter regulatório, de tal forma que ela poderia de alguma maneira garantir a competitividade dos biocombustíveis e dos fósseis, na medida em que o petróleo subisse muito lá fora, essa parte móvel da CID poderia diminuir e fazer o movimento inverso quando o petróleo caísse muito de preço, de forma a garantir uma maior previsibilidade para os agentes envolvidos. Na questão do IPI, também nós achamos que ele poderia garantir uma graduação sobre veículos de acordo com a sua tecnologia, seja flex, seja dedicado ao etanol, com base na sua eficiência, com base nas emissões de CO2 e também algo que já

foi mencionado aqui por todos que me precederam, senador, a questão da uniformização do ICMS, que como o Senador Tenório mencionou vai de 12% a 30% dependendo do estado.

Entendemos também que o marco deveria visar, incentivar o fortalecimento de empresas comercializadoras, isso vai também ao encontro do que o nosso colega Pedro Robério mencionou, de tal forma que isso gerasse uma maior condições para o desenvolvimento de mercados futuros e derivativos e contratos de longo prazo, que hoje nós vendemos, senador, da mão pra boca... Desculpa, as distribuidoras compram da mão para boca, elas compram aqui e repassam ali, cabem a nós vender no mercado *spot*, no mercado à vista e sempre tendo que carregar esses estoques, produzindo em sete meses e comercializando em doze, o que causa um custo ao setor extremamente elevado.

Ponto de vista de abastecimento, achamos que podem ser desenvolvidos mecanismos que incentivem os estoques de etanol, coisa que já é previsto na própria CID, hoje entre as atribuições dela, há questão da formação de estoques, dos subsídios a formação de estoques e carregamento de estoques de combustíveis, de biocombustíveis, o que poderia, então, ser um dos mecanismos que favoreceriam a questão do abastecimento. Essas duas medidas, elas auxiliam de forma clara na redução dos efeitos da sazonalidade com ganhos tanto ao produtor, mas também ao consumidor que deixa de ter preços muito baixos no período da safra que gera logicamente uma migração muito forte para os consumidores de carro flex ao etanol, de tal forma que quando chega na entressafra há uma redução na oferta e os preços sobem demais, isso penaliza tanto produtores na época da safra como consumidores na época da entressafra.

E, finalmente, para concluir as minhas sugestões, acho também que o marco regulatório deveria abordar questões relacionadas à logística, incentivo ao desenvolvimento do transporte dutoviário, álcooldutos e uso de novos modais. O que nós percebemos hoje na questão dos dutos, do álcoolduto, é uma inexistência de um regramento para a instalação e operação o que gera logicamente uma insegurança jurídica dos investidores, os dutos de biocombustíveis na nossa avaliação deveriam estar sujeitos a uma autorização do estado a partir de um ato vinculado à lei, a partir de determinadas regras com garantia de acesso e tratamento do compartilhamento de espaço com outros projetos já instalados. E finalmente, é muito importante e não devemos esquecer a questão da necessidade de pesquisa em desenvolvimento, seja para biocombustíveis de segunda, terceira geração, seja para automóveis no desenvolvimento de novas tecnologias, enfim, uma série de novas inovações tecnológicas que nós vivenciamos e presenciamos para este setor.

Senador, essas são as nossas considerações, como eu mencionei, boa parte desses estudos relacionados às externalidades se encontram no nosso site, será entregue a esta comissão na próxima reunião e nós

ficamos também a disposição para qualquer contribuição adicional que for necessária. Mais uma vez, agradecemos imensamente a essa oportunidade de trazer as nossas avaliações e contribuições no dia de hoje.

Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR GILBERTO GOELLNER (DEM-MT):

Dr. Eduardo, eu vejo que o tempo que foi dedicado para as últimas lâminas, se tivesse dissertado anteriormente, era o que interessava a essa Comissão, já que o público aqui é um público técnico que realmente está só voltado a trabalhar em cima dessa regulamentação, do marco regulatório. Então, é uma pena que não tenhamos mais oportunidades de ver a UNICA tratando com mais tempo todos os itens, porque a parte inicial já é por demais conhecida de todo o povo brasileiro, a potencialidade, os efeitos benéficos de toda a utilização do biocombustível, principalmente do etanol que o senhor tratou, e da grande força econômica que temos, que o Brasil se difere com todos os países.

Agora, nós precisamos realmente trazer aqui a essa comissão elementos, então quanto mais vocês puderem pormenorizar propostas que se transformem depois em atos, aonde se consiga aqui realmente idealizar um grande marco regulatório, não só do etanol, de todos os biocombustíveis de forma separada, e essa integração dessa cadeia produtiva que vai ser importante, vocês trataram aqui, a gente tratou da parte de produção, de distribuição, você já colocou outras partes aqui muito importante e é o que vai interessar ao setor, nós temos que preocupar, ver o que, quais são as propostas realmente do setor privado que são necessárias para dotar a comissão, os técnicos, assessoria legislativa da Casa, os demais assessores da Comissão de Infraestrutura, as nossas assessorias particulares, para que a gente tenha maior elementos e subsídios possível, para que a gente tenha um êxito muito grande na finalização desses trabalhos. Então--

SR. EDUARDO LEÃO: Se o senhor me permitir. Na realidade, a intenção de trazer um pouco essas externalidades, primeiro para ajudar na quantificação dos benefícios, eu acho isso muito importante porque quando nós falamos, por exemplo, de uma tributação na CID que seja uma tributação ambiental, ou seja, que contemple de alguma maneira as externalidades ambientais que o setor trás. Quanto que isso pode representar? Qual que efetivamente é o benefício que o setor traz do ponto de vista ambiental quantitativamente. Então, o que nós procuramos trazer com isso, senador, é exatamente quantificar um pouco, algo que já está de uma maneira intuitiva na cabeça de todos nós. Então, essa foi a razão pela qual eu me permiti e peço desculpas se me alonguei um pouco nessa explanação, mas esse era o objetivo. E procuramos aqui também elencar cinco pontos que nós achamos de grande relevância, como a questão da tributação, a questão de comercialização, a questão do abastecimento, a questão da logística e a questão da pesquisa, e teremos

grande prazer, senador, em encaminhar a essa comissão de uma maneira um pouco mais detalhada, se o senhor me permitir, eu mandaria então por escrito formalmente a esta comissão algumas considerações um pouco mais detalhadas da nossa avaliação sobre este trabalho extremamente importante que essa comissão está desenvolvendo.

SR. PRESIDENTE SENADOR GILBERTO GOELLNER (DEM-MT):

Da mesma forma eu quero lhe parabenizar pela riqueza dos dados. Essa parte ambiental, principalmente das emissões, que foi motivo de equívoco de interpretação recentemente, e que o setor agora se posiciona mostrando os grandes benefícios do etanol perante emissão de gases e os ganhos que se têm isso aí, inclusive em todos os benefícios da população, do bem-estar, da qualidade, da parte do SUS, que tem a maior parte da parcela em função principalmente do óleo diesel, principalmente de comparação ao óleo diesel e os benefícios que os biocombustíveis trarão nos grandes centros urbanos, na locomoção, no uso no transporte de passageiros e também privado.

Então, dando pra finalizar o último apresentador, Sérgio Beltrão da UBRABIO, a qual eu pediria que pudesse sucinto também porque os trabalhos da Casa aqui já iniciaram lá no Plenário e estão nos chamando lá para comparecer. Então, gostaria de lhe passar a palavra, o senhor apresentar a visão da área de principalmente da entidade que congrega todas as usinas de biodiesel praticamente do país.

Com a palavra o Dr. Sérgio Beltrão.

SR. SÉRGIO BELTRÃO: Senador, em primeiro lugar uma honra estar aqui participando dessa contribuição para o marco regulatório dos combustíveis e também não limitada a esta reunião, quer dizer, estaremos à disposição para complementar o que for necessário.

Diferentemente do etanol, como o senhor mesmo mencionou, que já é de domínio público o sucesso do etanol e principalmente o etanol brasileiro de cana, o biodiesel é um programa extremamente novo e eu acho que merece uma homogeneização de informação, mas vou procurar não me alongar nesses temas. Ele, efetivamente, começou, o programa, ele foi concebido no papel em 2004, ou seja, estamos prestes a completar cinco anos, que é um tempo muito curto, e eu diria que de muito sucesso na introdução desse novo combustível renovável. Eu não vou me ater nas questões burocráticas e do próprio marco regulatório vigente... Pode passar para aproveitar o tempo para outros assuntos.

Bom, a partir de então, de 2005, com alteração da própria lei de petróleo e que deu poderes ANP de regular integralmente a cadeia de biodiesel, a partir disso, diversos atos infralegais foram concebidos para justamente receber o biodiesel como um novo combustível e especificamente na mistura com o diesel fóssil. Então, já em 2005 tivemos a inauguração da primeira unidade produtora de biodiesel e ainda também em 2005 foi autorizado facultativamente, ou seja, não foi uma mistura

obrigatória como foi a partir de 2008, já para se ir testando essa adição de 2% ao diesel de petróleo, ainda em 2005 foi realizado o primeiro leilão, justamente para estruturar a oferta, porque até então não se tinha uma base produtora estabelecida no país. Na sequência, em 2006 e 2007 houve justamente esse exercício através de outros leilões que foram realizados para preparar o setor, e eu diria que fortemente o setor de distribuição de combustíveis e o de revenda, no manuseio e cuidados com a armazenagem e questão de adaptação da logística desse novo combustível.

Sobre a nossa entidade, apenas pegando gancho em função da questão cronológica, em 2007 não tinha nenhuma entidade que representasse o setor de biodiesel, até porque é um setor ainda, informação ainda mais naquela época não se tinha uma instituição que o representasse. Então surgiu a UBRABIO justamente dessa intenção de não limitar a produtores de biodiesel, e sim uma associação de caráter mais ampliado, que comportasse produtores de matérias-primas, obviamente produtores de biodiesel, fornecedores de equipamentos e empresas de tecnologia, ou seja, representar integralmente a cadeia, atualmente temos 32 empresas que fazem parte da UBRABIO, algumas logos dela. Por favor.

Em janeiro de 2008 se deu de forma efetiva, como a própria lei prévia, a entrada da mistura obrigatória. Alguns fatores levaram a uma instalação até de como se fosse a primeira crise, e eu diria que a única crise séria do setor, mas que o próprio setor reagiu muito bem, que foi justamente num período de diametralmente oposto a essa recente crise de forte crescimento econômico e de uma explosão das *commodities* de uma forma muito intensa a ponto do petróleo chegar a 147 dólares em meados da 2008. Além disso, a resposta do setor produtivo ao programa de biodiesel, ela foi tão intensa que de uma forma muito rápida, a capacidade instalada superou essa demanda requerida para a mistura B2. Por outro lado, esse crescimento econômico acabou resultando num crescimento do próprio diesel, e eu diria até na questão no uso de diesel em termoelétricas, para compensar e para tentar acompanhar aquele momento de forte expansão econômica no Brasil.

Bom, em função dessas variáveis, que eu não vou ater muito, mas houve um período ao longo do primeiro semestre de 2008 que os preços realizados nos leilões para entrega no primeiro semestre, eles ficaram na média muito abaixo do custo de produção, e isso que foi a grande crise do setor.

Como eu falei, o setor demonstrou muita maturidade que passou o período do primeiro semestre de 2008 e não faltou biodiesel para a mistura e algumas em função de todo esse cenário e de toda volatilidade que envolve a matéria-prima e eu diria que preponderantemente a soja, fez com que fossem discutidas alterações na formatação dos leilões para justamente minimizar essa volatilidade que foi tão intensa no primeiro semestre de 2008. Após esse cenário de forte crescimento econômico,

houve até o que se chama de pré-crise econômica mundial, que foi a questão da crise imobiliária e até das *commodities*, com acentuada queda das *commodities* e com isso, com toda a atividade econômica caindo, o diesel também, houve uma queda do consumo de diesel grande. Mas já em... Eu acabei não citando a progressão para o B3 que se deu em julho de 2008, mesmo diante daquele cenário conturbado.

Em 2009, nesse cenário de pré-crise e até da própria crise, progredimos, o governo autorizou o B4 a partir de julho próximo passado justamente como uma atuação anticíclica de saída da crise. Não vou me deter, mais na frente eu vou falar das questões de externalidades e, agora, no dia 23 de outubro, o Presidente Lula até para muitos, surpreendeu a muitos, não ao próprio setor que já estava a algum tempo preparado para antecipar essa mistura de 5% que na lei estava prevista que fosse até 2013, ou seja, nós conseguimos uma antecipação, o setor demonstrou, pela maturidade e pelo forte investimento e pela condução de próprio governo nessa questão, uma maturidade que permitisse esse avanço até o B5 que será efetivado agora a partir de janeiro.

Então, atualmente temos 64 unidades, como o próprio Norberto já comentou, esses números, eles sofrem alterações praticamente diárias, seja de ampliação, seja até de revogação de eventuais empresas que não cumprem as determinações regulatórias da ANP. Mas, de forma resumida, são 65 empresas, a capacidade hoje instalada é próxima a quatro bilhões de litros/ano, para efeito de comparação e para exercícios, a demanda para o B5 atinge 2.3 bilhões, então com isso a gente já enfrenta uma certa ociosidade na capacidade. Com essa capacidade daria para gente progredir já imediatamente para algo em torno de um B8, de 8% de biodiesel na mistura diesel. Esse foi o resumo por estado dos volumes adquiridos, arrematados no último leilão para entregas do trimestre em curso, que estamos. Pode passar.

Isso é apenas uma questão esquemática, como se dá a cadeia de produção de biodiesel a partir de oleaginosas ou de gordura animal, depois do esmagamento se tem o óleo, esse óleo é transesterificado, quer dizer, um processo industrial que sai de um lado o biodiesel e do outro lado a glicerina, só uma questão esquemática.

Essa é a logística do biodiesel no contexto dos combustíveis, da estrutura de combustíveis do país, o produtor de biodiesel através dos leilões onde a PETROBRAS *Holding*, não a PETROBRAS Biocombustível, mas a PETROBRAS *Holding* adquire, é obrigada a adquirir esse produto, e ela, através de um sistema que é chamado de releilão, passa pra distribuidores esses volumes que nas distribuidoras ocorre efetivamente a mistura com o diesel e de lá vão para os consumidores finais e a indústria em geral.

Senador Goellner, eu gostaria de frisar muito, apesar da sua indicação que os setores têm que indicar, devem indicar coisas palpáveis para o Parlamento trabalhar efetivamente numa alteração do marco

regulatório, mas eu não posso deixar de citar alguns princípios que norteiam justamente a utilização de combustíveis renováveis, que é justamente a questão de quebra de paradigmas e conceitos, e eu diria que isso aí são questões totalmente comuns ao biodiesel, ao etanol e outros também. Então, independente da questão do petróleo ainda dominar a questão energética mundial e ainda por muito tempo o será, a questão de aquecimento global e todas essas variáveis ambientais e até de sobrevivência do planeta, vão fazer com que antes da própria reserva de petróleo mundial e do próprio Brasil acabar, cada vez mais se utilizem formas mais limpas de energia de utilização da energia. Outra coisa que precisa ser diferenciada, até também para questão de preços, quando se diz o que biodiesel ainda é e será por algum tempo mais caro do que o diesel de petróleo, eu pego o exemplo do etanol que no começo também era mais caro que a gasolina e hoje em dia é mais barato que a gasolina, é mais eficiente, pelo desenvolvimento da produtividade, por toda a questão tecnológica desenvolvida especialmente no Brasil, e que tornam hoje, além de todas as externalidades positivas, ele também economicamente viável. E isso certamente acontecerá com o biodiesel, mas é muito cedo em cinco anos, ou melhor, em dois anos de utilização efetiva na obrigatoriedade, que se atinja esses números.

Agora, é preciso ser levado em consideração que o petróleo, ele é um bem, é uma energia que está disponível e foi formada através de milhões de anos e ela está praticamente já pronta para ser utilizada, diferentemente das energias renováveis que precisam efetivamente ser produzidas.

Então, é preciso mudar a mentalidade e isso a gente vê, a sociedade mundial e a sociedade brasileira como um todo, já percebendo essas diferenças. Uma questão mais óbvia e a questão da dependência do diesel, porque o Brasil apesar de ser autossuficiente globalmente em petróleo, mas em alguns derivados, especialmente o diesel, ele ainda é dependente, ou seja, o biodiesel ele vem minimizar os impactos na balança comercial em função da diminuição da importação. A questão também já foi abordada pela UNICA, não vou me ater à questão de números, mas qualquer morte que se evite ou doença ou afastamento, ela já é obviamente benéfica, esses são dados também do próprio Prof. Saldiva também da USP, que ataca de uma forma global e não a questão do diesel em si, mas de combustíveis fósseis e a redução em termos de mortes, o que acontece em termos de morte por ano em São Paulo.

No esteio dessa perseguição que a humanidade vai ter que, cada vez mais estar atenta para a utilização e minimização de efeitos danosos ao meio ambiente e a saúde humana em função da emissão de gás de efeito estufa, o próprio CONAMA, ou seja, Conselho Nacional de Meio Ambiente, instituiu já desde 1986 um programa que vem melhorando a qualidade dos combustíveis fósseis ao longo desses anos. Constava de uma das resoluções do CONAMA que o S-50, quer dizer, o 'S' entenda-se

o símbolo químico do enxofre e o 50, de 50 partes por milhão de enxofre no diesel, deveria ser utilizado para todo o diesel consumido no país desde agora janeiro de 2009. Por uma série de fatores que não cabe aqui mencionar, mas não foi feito de casa adequadamente, ou seja, houve um descumprimento dessa determinação do CONAMA e sérios desdobramentos, até com uma ação civil pública, que acabou obrigando, resultando dessa ação civil pública uma nova resolução que acabou... Que estamos vivendo no momento, que acabou de um lado reescalando essa entrada de um diesel de melhor qualidade e até por outro lado antecipando metas que eram mais para frente trazendo mais para perto obviamente numa questão gradual até em função da própria disponibilidade desse diesel de melhor qualidade, que é um diesel mais caro e inclusive que a PETROBRAS não disponibiliza na quantidade necessária para todo o país de uma forma imediata. Então, por isso foi feito um cronograma, que eu não vou me ater, mas esse cronograma ao longo de 2009, 2010 e em 2013, apertando mais ainda, ou seja, melhorando mais a qualidade desse diesel, trazendo a dez partes por milhão de diesel em 2013, fazendo com que a gente chegue em 2014 com todo o diesel metropolitano com 10% de enxofre, 10 ppm de enxofre, um diesel interior com 500 e um diesel para máquinas agrícolas, que é o chamado diesel *off-road*, de 1.800 para um uso não rodoviário. Então, esse é o objetivo para 2014. Mais a frente eu faço o gancho.

Falando um pouco de diversificação da matéria-prima, isso também, senador, eu já presenciei que foi abordado aqui pela própria EMBRAPA, inclusive, nós somos o que somos hoje na soja, o Brasil é o que é na soja graças à EMBRAPA, a pesquisa, a aplicação de recursos tecnológicos que foram feitos ao longo dos últimos 40 anos e que coloca o Brasil como segundo produtor mundial e que por outro lado deram a sustentação necessária de matéria-prima para o lançamento do próprio programa de biodiesel. Então, é óbvio e é bastante salutar o investimento em conhecimento como um todo, e eu diria que Governo, entes privados são muito convergentes nessas questões e eu diria que a EMBRAPA é o grande motor desse desenvolvimento, que não é uma coisa simples e que demanda tempo, muito mais até do que os ciclos industriais, que as respostas são muito mais rápidas os ciclos agrícolas, demandam muito mais tempo para se ter resultados efetivos, ou seja, os investimentos têm que ser feitos tanto na parte agrônômica, genética, como na parte industrial e aproveitamento de coprodutos, justamente para aumentar a rentabilidade dos produtores, e como o etanol fez e continua fazendo muito bem, com os resíduos agregando valor aos produtos, ao produtor como um todo.

Falando um pouco... Bom, a soja como eu falei, além de todo esse desenvolvimento agrônômico, era a única matéria-prima, e muitas vezes ela recebe muita crítica, mas era a única matéria-prima que o país tinha disponível para iniciar o programa de biodiesel e ainda vai perdurar por algum tempo como a matéria-prima predominante justamente por esses

fatores de uma estruturação da cadeia ao longo desse tempo, o domínio tecnológico e também pontuando uma crítica que até internacionalmente já foi feita, a utilização da soja para o biodiesel, ela não compete com alimento, isso é uma inverdade, isso é um erro conceitual, porque na verdade a parte utilizada da soja para produção de biodiesel é o óleo que é em grandes números 20% do grão da soja, os outros 80% de soja são destinados à produção, principalmente de ração animal, que volta em forma de alimentação humana, ou seja, em cada litro de biodiesel, de óleo de soja utilizado, você gera quatro quilos, a grosso modo, quatro quilos de proteína, ou seja, é uma inverdade essa falsa competição que a soja provoca em termos de alimento.

Essa é a configuração não tão atualizada, mas os números estão muito próximos desses, por isso que eu até botei faixas, mas a soja representa em grandes números 80%, seguida do sebo que varia de 15 a 20%, e óleo de algodão uma parcela um pouco menor e dependendo da época do ano até não é utilizado, e outros materiais com a parcela ainda pequena, ou seja, temos de um lado reduzir esse percentual, não pela questão da soja, mas para o aproveitamento das aptidões regionais e o desenvolvimento de outras cadeias agrícolas, como já foi citado aqui muito, principalmente no Nordeste com áreas menos favorecidas. Nós temos, então, assim como o país teve esse avanço importante em cinco anos já vamos entrar em janeiro com 5% de biodiesel no diesel, eu diria que é bem palatável que se incorpore a cada ano 1% até que se chegue em 2015 com um B10, isso é uma coisa perfeitamente natural, obviamente desde que os fatores indiquem essa possibilidade, os fatores reais de produção indiquem essa possibilidade, que eu não tenho dúvida que é bastante provável.

Nós também defendemos que, independente dessa possível mistura lá em 2015 de 10%, ou desse avanço gradual de mistura obrigatória, que seja criada uma nova faixa de obrigatoriedade justamente como resposta às questões ambientais e de saúde pública, que são muito mais sensíveis em grandes centros. Então, nós propomos uma utilização, o senador, acho que já conhece a nossa proposta, com certeza, já conhece a nossa proposta de utilização do B20 em regiões metropolitanas, pendurando naquela grande agenda do CONAMA que eu mostrei, daquele desenvolvimento, daquela utilização gradual de um diesel de melhor qualidade, porque na verdade você vai acabar atingindo ao próprio objetivo do CONAMA, que foi a melhoria da qualidade do ar de uma forma geral e uma melhoria da qualidade de vida. Então, temos convicção que o B20 metropolitano pode contribuir nessa questão.

Outro grande desafio para o setor é a questão da viabilização econômica de frotas cativas, como já houve no passado a Vale do Rio Doce e outras iniciativas de utilização de misturas superiores a mistura obrigatória, como um B30, um B50 e até mesmo um B100, que em função dessa relação de custo com o diesel e dessa visão obtusa comparativa,

quer dizer, fica difícil do consumidor final incorporar seus custos a essa utilização, mesmo com todos os benefícios que esse novo combustível traz. Então, como já foi citado aqui, existem mecanismos que podem ser usados para minimizar essa discrepância circunstancial, eu diria. A questão de exportações também, o mesmo que já ocorre no óleo da soja, ou no complexo soja, o Brasil ele é totalmente competitivo na soja e também o é, ou seria no biodiesel, mas em função de questões tributárias, e eu diria mais emblematicamente com a Argentina, nosso vizinho, que beneficia ou que criou incentivos muito forte na questão industrial, seja do óleo de soja, seja no biodiesel, torna o Brasil não competitivo em função disso.

Então, o que a gente gostaria é que fossem minimizadas essas discrepâncias para o Brasil, como a grande potência mundial em biocombustíveis, possa também ser um *player* no mercado internacional, que hoje em dia não consegue ser exclusivamente por questões tributárias.

Bom, como conclusão de tudo isso, essa questão do futuro, da utilização e da mudança de paradigmas de consumo, ela não pode ser pensada quando tiver faltando um, dois, cinco anos para o petróleo acabar, até porque toda a economia mundial, ela é fortemente calcada e não vai se mudar toda uma estrutura que foi criada ao longo de 150 anos, que as economias como um todo no mundo são apoiadas, quer dizer, nós não conseguiremos migrar para uma economia da biomassa ou qualquer outra economia mais evoluída e mais limpa, se não for feito com planejamento e com um prazo adequado. Então, nós vemos isso como uma oportunidade e não como um problema, inclusive, a questão do pré-sal que é importante para o Brasil, geopoliticamente, economicamente, por todos os fatores, mas poderia também, senador, ser aproveitado para, de alguma forma, fossem criados mecanismos compensatórios para criar essa ponte para uma era da biomassa ou uma era de combustíveis mais limpos. Então, essa também eu acho que pode obviamente ser discutida e aprofundada em algumas questões de ordem prática, mas o conceito, eu acho que é muito apropriado e que o planeta agradece.

Então, a verdadeira conta, ela não pode ser vista como preço na bomba da mistura diesel ou biodiesel *vis-à-vis* com um diesel puro, àquela conta tem que se incluída os custos incontáveis de mortes e de afastamento, e doenças cardiorrespiratórias, que já foram abordados pela UNICA aqui, mas que essa conta que deve ser feita, além de todos os reflexos no campo, na indústria, na questão de remuneração do próprio agricultor, na questão de agregação de valor à exportação, ou seja, é uma infinidade de variáveis que têm que ser levadas em consideração e não limitadas a um preço frio entre um combustível fóssil, que já está disponível, que a natureza deixou disponível através de milhões de anos, e de um combustível que precisa efetivamente ser produzido e com todas as vantagens e externalidades que ele contém.

Então, senador, isso realmente necessita que esta Casa e que o Parlamento de uma forma geral e que a sociedade como um todo, que o setor, que o Governo, que o Executivo aprofundem essas discussões, mas eu acho que o Parlamento é que deve permanecer com essa iniciativa. Então, eu desejo que o mais rápido possível tenhamos o B20 metropolitano, porque como eu falei, a sociedade global e a humanidade agradecem.

Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR GILBERTO GOELLNER (DEM-MT):

Muito bem. Agora, a gente deixaria a palavra à disposição da assistência legislativa, dos demais componentes, de representantes de empresas que foram convidadas do setor, do setor produtivo, da indústria, para que independentemente de dois componentes de apresentações que eles tiveram que se ausentar por motivo de viagem e outros compromissos. Então, eu acho que é importante o seguinte: independente do número de senadores que está aqui importante é o que vocês trouxeram para cá e do que vai ser levantado, porque o acervo das apresentações vai ficar disponível, essa comissão é permanente, eu diria permanente no sentido de estar recebendo propostas informalmente também, a qualquer hora, no decorrer do curso da mesma. Então, vocês ficam bem a vontade, as empresas, as entidades que compõem, que foram convidadas, a continuar aprimorando as apresentações, aliás, as propostas, no sentido de evoluir até mais, eu diria que um dos setores mais frágeis da cadeia econômica hoje é a cadeia dos biocombustíveis, são as plantas que foram colocadas, os investimentos efetuados, o grande chamamento que houve do governo em função de incentivo que houve para o desenvolvimento da agricultura familiar e que, em tirando-se o selo social, o setor praticamente se inviabiliza economicamente na sua produção viável, a sua viabilidade econômica de produção.

Então, dentro desse contexto nós devemos ter especial atenção em tratar desse assunto, porque ao se perpetuar um selo e não se desenvolvendo a cadeia produtiva, que não deu certo com a mamona, que poderá der certo com o pinhão manso, que depende realmente de pesquisas e de desenvolvimento de tecnologias de produção, de incentivo à agricultura familiar, eu vejo que essa cadeia está muito dependente dessa produção e desse modelo que foi criado de incentivo. Então, a UBRABIO, a meu ver, teria que evolui em apresentações concretas, não só ao Governo, mas também a órgãos de competência do Governo, mas também a essa comissão, para que tenhamos prospectado um futuro, nós precisamos desenhar um futuro, como que ficarão essas matrizes produtivas, a diversificação, já que na avaliação nós temos viabilidades de áreas, nós temos condições de continuar fomentando, crescendo para produzir o B20, sim, inclusive utilizando o B50, o ou B100 puro, como alguns, até produtores agrícolas estão utilizando o B50 e tentando até fazer o B100 sem pesquisa de motores, sem a certeza da adequação, do

uso dessa mistura, não ter prejuízo, porque em busca de custos menores de viabilidade.

Então, eu vejo que o UBRABRIO hoje tem um papel fundamental de propor, dentro de uma concepção de marco regulatório, algo que dê sustentação futura para essa produção biodiesel. De forma que, hoje, na realidade, eu vejo que o setor ficou prejudicado.

Então, eu gostaria que você tratasse um pouquinho mais disso, a gente ouvisse todos os interessados ainda em fazer algumas considerações, mesmo que não tiver quem responda a parte dos dois apresentadores, nós deveremos levar em consideração para futuras demandas, inclusive dessa comissão, no convite a setores que poderiam também contribuir nessa colocação da formatação do marco regulatório dos biocombustíveis.

Então, primeiro da assistência legislativa aqui do Senado.

SR. FERNANDO LAGARES TÁVORA: Obrigado pela oportunidade, senador. Tem sido recorrente a questão tributária. O Dr. Beltrão citou que há uma questão de harmonização com a Argentina em relação a aspectos tributários e citou que precisava de ter um tratamento específico para a questão tributária. Eu gostaria de ouvir dele, se poderia detalhar mais essa questão. Em relação ao Dr. Nogueira, ele também tocou em questões essenciais em relação à questão de tributação, eu gostaria também de ouvir dele se ele poderia detalhar mais como poderia ser esse desenho tributário.

Só a título de comentário, eu conversava aqui com o Dr. Rafael Borges, que é tributarista, a questão de unificação de ICMS. Há uma dificuldade hoje que se fosse feito pelo Parlamento no modelo que a gente tem hoje, a gente teria que ter uma emenda à Constituição para que houvesse uma uniformização e estabelecimentos de alíquota mínima e máxima, conversei com ele aqui, vai ser feito um estudo para ver se a gente pode alcançar de alguma forma nesse sentido. Um rápido comentário, não está presente o Dr. Eduardo, ele foi muito bem na apresentação, mas falou que a CID poderia ser regulatória, algum tempo atrás, no início desse ano fiz um estudo sobre a reforma tributária ambiental com questões do imposto, para uns bens sucedidos, para outros não, da Alemanha, que fez uma reforma ambiental e lá eles têm sérias dúvidas se a reforma tributária ambiental realmente, ela pegou, se não seria mais importante ir na direção de tentar fazer reformulações no sistema de transporte do que fazer uma mudança drástica.

Então, eu deixo esse comentário e gostaria de ouvir o detalhamento de ambos a respeito da questão tributária. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR GILBERTO GOELLNER (DEM-MT): Com a palavra o Sérgio Beltrão, e também o Dr. Nogueira, se quiser complementar.

SR. SÉRGIO BELTRÃO: O que eu citei, e foi de uma forma muito rápida, mas é restrita essa questão de inserção do biodiesel brasileiro no cenário internacional, tem que passar ou por uma alteração da Lei Kandir, que desonerou o grão de soja, e por outro lado, que não é uma coisa ruim, mas que de certa forma desestimula a industrialização, por isso, e eu citei a Argentina, que o modelo argentino é justamente diametralmente oposto a esse, eles focam no mercado internacional a agregação de valor no mercado internacional, ou seja, no complexo soja, que é composto por grão, farelo e óleo, a Argentina foca muito mais nos dois de valores agregados e produtos industrializados, e o Brasil exporta metade do que produz em ordem de grandeza como soja em grão, justamente ainda com uma cultura de país colonizado que exportava Pau Brasil, coisas desse tipo. Então, a questão passa por uma política, ou uma política compensatória que minimize esse distanciamento, porque um europeu ou um chinês quando cota um preço de biodiesel, cota Brasil e Argentina, ele não têm dúvida, é coisa de 100, 150 dólares a tonelada de diferença. Então, não há competição, é impossível se competir nesse contexto. Agora, a forma como os senhores sabem melhor do que eu, mexer em tributação é uma coisa muito árida.

Então, poderia ser criada uma medida compensatória durante algum tempo, que pudesse minimizar essa discrepância.

SR. PRESIDENTE SENADOR GILBERTO GOELLNER (DEM-MT): Muito bem. Dr. Nogueira.

SR. PEDRO ROBÉRIO DE MELO NOGUEIRA: Quando eu mencionei aspectos tributários na minha fala, eu quis me referir... Naturalmente o detalhamento não é o caso de eu tratar aqui, ele será tratado depois, oportunamente junto aí à comissão, e dizem que o diabo geralmente está nos detalhes, mas o que eu quis focar foi exatamente seguinte: a questão tributária relativamente, eu até vou falar um pouco, já ajudar um pouco o Eduardo Leão nessa questão.

Quando ele fala em CID Ambiental, esse adjetivo eu não queria me ater a ele, mas o que ele quis dizer é o seguinte, que a CID funciona num determinado momento como uma protetora do combustível renovável, ou seja, que ela tenha limite em relação ao etanol quando comparado a CID da gasolina, porque hoje o que acontece é que o governo pode subi-la ou descê-la a zero ou a 100, independente do combustível. Então, nós queríamos que a CID funcione como um combustível regulador, mas tendo em conta que no caso da energia do combustível renovável, ele tenha um limitador aonde possa pôr em risco a competitividade do etanol ou do combustível renovável frente à gasolina ou ao diesel. Então, esse adjetivo ambiental é para permitir essa cunha, essa trava.

Quando eu tratei de tributação relativamente à bolsa, a mercado futuro, eu quis dizer o seguinte: Se você cria um agente econômico que não é o produtor e não é a distribuidora, para ele participar do mercado futuro, na legislação atual a operação de uma usina com esse agente já é

tributado no PIS, CONFINS. E ele não vai vender, ele só vai estar na bolsa fazendo especulação, no sentido *lato sensu* da palavra. O que nós queremos é que só haja incidência do PIS CONFINS quando realmente o produto tiver uma comercialização final, quer dizer, enquanto ele existir no ambiente da especulação saudável do mercado futuro e da bolsa, ele não sofra essa penalidade.

No que diz respeito à uniformização do ICMS, é um fato, isso só é possível por emenda constitucional, que consta da reforma tributária que está adormecida aqui no Congresso há muito tempo.

SENADOR GILBERTO GOELLNER (DEM-MT): Gostaria de passar a palavra ao próximo inscrito, que é o Dr. Renato, o senhor que é o Presidente do--

SR. RENATO AUGUSTO PONTES CUNHA: Sindicato do Alcool do Estado de Pernambuco e integrante do Fórum Nacional Sucreenergético. Primeiro agradecer, parabenizar pelo trabalho e apenas corroborando com os meus colegas Eduardo Leão e Pedro Robério de Melo Nogueira, eu queria apenas registrar para uma reflexão para que a gente possa, para que a Mesa possa incluir na agenda a questão da concentração do mercado de etanol no Brasil em termos de comercialização.

Existem, eu acho que essa discussão tem que ser feita numa revisão de marco regulatório, é inequívoco que há uma grande concentração por parte do *downstream*, da distribuição, você tem aí um grande *share* de mercado, principalmente em regiões mais distantes do eixo Rio-São Paulo, você tem uma concentração exagerada em duas, três ou quatro distribuidoras, às vezes você tem uma distribuidora que detém participação acionária em outras distribuidoras.

Então, a bem do equilíbrio de uma cadeia produtiva que quer ser madura e quer cada dia mais fornecer de forma contínua um combustível seguro e com preços menos voláteis, é importante a gente abordar essa questão da concentração da distribuição.

E outra questão que eu queria agregar também, é que acho que a discussão da venda direta nos postos de gasolina alternativamente, sem alijar a figura da distribuidora, o caráter aqui é construtivo, mas a gente tem que enfrentar o assunto também, porque é preciso que algumas avaliações sejam feitas. O que é ser distribuidor nesse país? Quanto pressupõe ao distribuidor manter de estoques? Os estoques são privados? São só das usinas? São do Governo Federal através da CID, etc., ou são das distribuidoras? Mas o fato é, qual é o mínimo exigido para que as compras não sejam só de forma episódica, sem uma base contratual que traga estabilidade para o consumidor.

Então, eu acho que é muito importante essa discussão, que venha evitar o passeio desnecessário, principalmente do etanol hidratado, o etanol anidro todo mundo sabe que é um produto de mistura à gasolina, é um produto extremamente estratégico. O hidratado não faz sentido, por

exemplo, uma usina de Goiás produzir álcool hidratado e um posto de gasolina de Goiás ter que mandar o produto, vamos supor, para fazer um *blend*, uma mistura numa base, não é nem mistura, só para trocar uma nota fiscal numa base a 200, 300 km de distância e voltar.

Então, é preciso que alternativamente a distribuidora, ela participe dos processos, mas que o produtor tenha também a prerrogativa de legalmente, pagando os impostos, com produtos de boa qualidade ele possa encurtar os preços nos elos da cadeia. São contribuições, alguns temas às vezes polêmicos, mas que a gente não queria se omitir de fornecer.

Parabéns aí pela iniciativa e obrigado.

SR. PRESIDENTE SENADOR GILBERTO GOELLNER (DEM-MT):

Eu gostaria de fazer só um rápido comentário. O senhor tratou de um ponto fundamental. É disso que essa comissão está carente. Nós detalharmos, e essa parte da... Além da concentração de distribuição, a parte de estoques e a parte da dependência que o setor continua tendo, o Poder Público, para manter estoques, inclusive para viabilização de preços compatíveis. E cada vez mais eu vejo que se nós não trouxermos aqui elementos suficientes para que se façam propostas coerentes, então o setor precisa subsidiar essa comissão para que tenhamos os resultados esperados por todos, para que não façamos algo capenga aí no decorrer do percurso.

Coutinho, com a palavra.

SR. CARLOS ALBERTO COUTINHO: Senador, obrigado. Eu só gostaria de fazer uma colocação em decorrência da intervenção do Dr. Sérgio. Dr. Sérgio colocou... E eu me sinto na obrigação de fazê-lo, pelo fato de que isso vai ficar registrado. Eu, como funcionário da CNA, eu trabalhei muito nessa questão que ele se referiu com relação à Lei Kandir, eu acho que o problema dele, a preocupação dele é correta. Culpar a Lei Kandir, nós não temos concordância e quero só alertá-lo pra que fique registrado o seguinte, a eventualidade de retornar a forma de tributação anterior à Lei Kandir implica em impostos e ICMS sobre exportação, e aí o setor hoje mais prejudicado com relação a isso, seguramente o preço na soja em Mato Grosso cai, então, cria um agravante grande.

Concordo com sua tese e tenho que lhe fazer justiça dizendo o seguinte: o senhor estude alguma outra alternativa. Eu acho que essa é uma questão que nós tivemos muita discussão com o setor produtor de óleo com [ininteligível] que reclama disso, que criou alguns problemas de distorção, porque quando você manda soja de Mato Grosso pra São Paulo tem incidência de ICMS e dificulta a exportação, porque a empresa fica com crédito, tem umas distorções. Agora, eu só queria alertar para o detalhe que o caminho não é revogar a Lei Kandir, não, nós vamos criar distorção muito maior.

SR. PRESIDENTE SENADOR GILBERTO GOELLNER (DEM-MT):

Mas veja, Coutinho, eu acho que sua opinião não era contextualizar uma medida compensatória, sem revogar a Lei Kandir, que hoje realmente eu concordo que é o grande incentivo para quem exporta.

Então, nesse sentido não tendo mais contribuições, nós encerramos e devemos estar convocando uma nova reunião na próxima quarta-feira, possivelmente, nós vamos consultar e todos serão informados.

Muito obrigado.

Sessão encerrada às 17h46.