

Posicionamento do Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP) sobre a consulta pública nº 70/2019, de 30/04/2019: RenovaBio - Metas Nacionais de Descarboxinação da Matriz de Combustíveis - Ciclo 2020-2029.

Como já mencionado em consultas públicas anteriores, tanto do MME como da ANP, o IBP apoia a diversificação da matriz de combustíveis e a iniciativa RenovaBio, que prevê o incremento da participação de biocombustíveis no mercado nacional. No entanto, entendemos que a implementação deste programa deve levar em consideração uma análise ampliada das condições do mercado de combustíveis, de forma a não comprometer o abastecimento nacional.

Assim sendo, destacamos pontos de especial atenção que, na nossa visão, deverão ser aprofundados e considerados na definição das metas compulsórias anuais de redução de emissões de gases causadores de efeito estufa, para comercialização de combustíveis durante o ciclo de 2020-2029. Uma vez que o Programa RenovaBio é ancorado nas distribuidoras - parte obrigada do sistema com os objetivos de redução - é fundamental que uma eventual medida da liberação da venda direta de etanol, ora em discussão, seja avaliada à luz dos impactos sobre o Programa e suas metas. Para tanto, é necessário esclarecer como as distribuidoras poderão adquirir o montante de CBIOs necessário para atingimento de suas metas individuais e, conseqüentemente, da meta global, considerando a prática de venda direta.

Outro ponto de atenção é se existirão usinas de etanol certificadas em quantidade suficiente para atendimento ao mercado, considerando a evolução da curva do processo de certificação até o momento (poucas usinas certificadas em face ao cronograma previsto pelo Programa).

Cabe ressaltar a importância de se estabelecer a regulamentação do mecanismo de comercialização de CBIOs, de forma a não gerar inseguranças ou dúvidas para os agentes envolvidos no Programa. Neste sentido, precisam ser estabelecidas, de forma clara, as condições de funcionamento deste mercado, tais como:

- definição do ambiente de comercialização;
- classificação do ativo CBIO;
- qualificação de agentes participantes;
- tipos de operações permitidas;
- mecanismos de controle de disponibilidade de CBIOs compatível com as metas dos distribuidores; e
- controles para mitigação de riscos de fraudes e práticas anticompetitivas; dentre outros.

Ainda em relação ao modelo de funcionamento deste mercado, é preciso considerar as seguintes regras de comercialização:

- possibilidade de compra excessiva do ativo por agentes externos;
- distribuidores com elevada participação;
- grupos econômicos verticalizados, atuando nos elos de produção e distribuição;
- inexistência de prazo limite, a partir da conversão da NF em CBIOS, para que o produtor de biocombustível disponibilize os CBIOS no mercado para negociação;
- distribuidores que somente opera com etanol hidratado e passam a operar com combustíveis fósseis no intervalo de um exercício para o outro.

Com relação a este último ponto, observamos que não está claro como será feito o controle e como serão redistribuídas as metas globais neste caso, de forma a não comprometer a competitividade entre os agentes. O cálculo da meta deste novo distribuidor para o exercício seguinte será extrapolado para o período de 12 meses? Haverá algum tipo de compensação da meta, considerando o fato que este agente não terá o custo de aquisição dos CBIOS no ano que começar a operar?

Uma questão fundamental a ser considerada é o atendimento à demanda prevista para um mercado de alta oferta de etanol e a adoção de um percentual de 15% para mistura biodiesel/diesel, conforme preconizado no RenovaBio.

No que se refere ao biodiesel, uma vez que os testes para a adoção de B11 ainda não foram conclusivos, nos causa apreensão a viabilidade de atingirmos os patamares de 15% de biodiesel na mistura.

Além da utilização do biodiesel, uma possível solução complementar para atendimento das metas de descarbonização previstas, seria estimular e viabilizar a produção de biocombustíveis avançados, já existentes ou a serem desenvolvidos, a exemplo do HVO. Para tanto, alertamos para a necessidade de ajuste no marco infralegal (RANP nº 45/2014), conforme a Lei nº 13.263/2016, que prevê as seguintes definições:

"Biocombustível: combustível derivado de biomassa renovável para uso em motores a combustão interna ou, conforme regulamento, para outro tipo de geração de energia, que possa substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil."

Biodiesel: biocombustível derivado de biomassa renovável para uso em motores a combustão interna com ignição por compressão ou, conforme regulamento, para geração de outro tipo de energia, que possa substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil."

Cabe observar que a produção do diesel renovável pode ser viabilizada a partir da produção do BioQav, o que não somente otimizará os custos de produção de ambos os produtos, como também permitirá o atendimento à diretiva *Carbon Offsetting and Reductions Scheme for International Aviation* (CORSIA), que prevê a redução de emissões de GEE na aviação internacional, que entrará em vigor em 2021, para 70 países voluntários, e, em 2027, para os demais países membros da ICAO – *International Civil Aviation Organization*, inclusive o Brasil.

Ainda, é importante lembrar que a rota da hidrogenação para a produção de diesel renovável já é desenvolvida e utilizada em diversos países e constitui-se na principal opção para atendimento ao PROCONVE - Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores.

No que tange ao etanol, estudo recente realizado pelos associados do IBP em parceria com a Plural, aponta a necessidade de investimentos da ordem de R\$ 38 bilhões em usinas para produção de bicompostíveis (etanol e biodiesel), considerando uma demanda de 47 MM m³ de etanol e aumento do teor de biodiesel no diesel até 15%, no horizonte 2018-2030. Não se tem conhecimento de novos investimentos anunciados e autorizados no país, que venham a atender a esta projeção.

Vale atentar que, para atingir este cenário de alta oferta de etanol, existem importantes desafios, como a ampliação da área colhida de cana-de-açúcar em 65% comparada a atual, taxa até agora não observada, além da ampliação da produção de etanol de milho.

É necessário ainda que o setor sucroalcooleiro alcance novos patamares de produtividade agrícola e industrial, o que depende de melhorias em tecnologia e de processos. Além disso, condições climáticas e de mercado (relação etanol/açúcar) são fatores que também podem impactar o aumento da produção futura de etanol.

Por fim, aproveitamos a oportunidade para reiterar a contribuição apresentada pelo IBP na ocasião da Consulta Pública feita pelo MME, ocorrida em maio de 2018, sobre as propostas de metas compulsórias anuais de redução de emissões de GEE na comercialização de combustíveis, e voltamos a recomendar as propostas abaixo:

- A harmonização do compromisso das cadeias de biocombustíveis e de óleo e de gás com a avaliação do real impacto de sua atividade na geração de GEE;
- A avaliação dos estudos e projeções dos preços dos combustíveis e seu impacto sobre o consumidor;
- A avaliação de como a logística existente enfrentará o novo ambiente projetado;
- A avaliação dos impactos tributários e seus efeitos sobre a arrecadação global e da garantia da qualidade dos produtos entregues;
- O alinhamento do RenovaBio com o PROCONVE;

- A análise do impacto regulatório (AIR) do Programa.

Mais uma vez, o IBP e seus associados agradecem a oportunidade de participação desta importante iniciativa, ficando à disposição do MME para trabalhar em conjunto no alinhamento dos itens acima mencionados, ou qualquer outro tema a ele afeto.