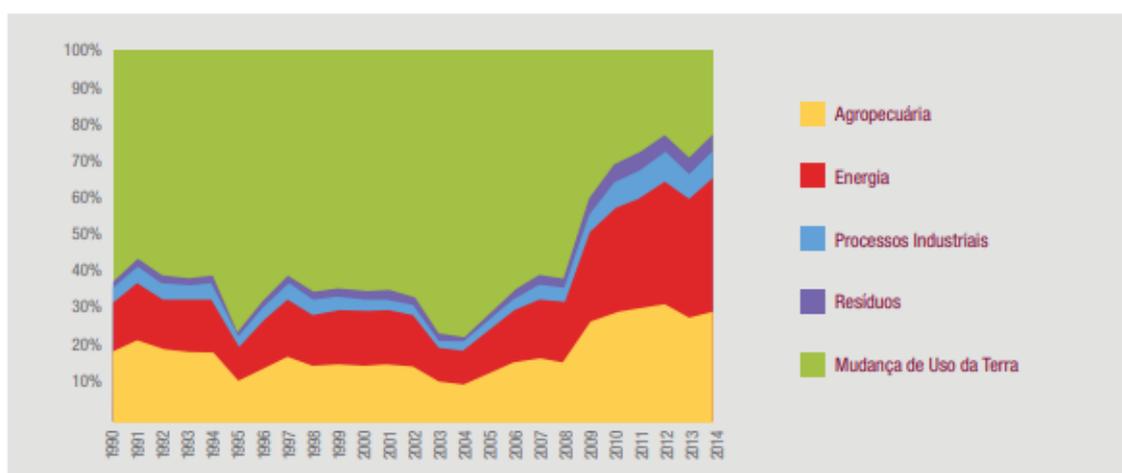


## CONTRIBUIÇÃO DA PETROBAHIA ACERCA DO RENOVABIO

Como fruto da preocupação global com a mudança do clima e principalmente o fator efeito estufa, foi desenvolvida a Política Nacional de Biocombustíveis – RENOVABIO. Um dos seus objetivos é elevar a participação dos biocombustíveis na matriz energética brasileira e, sobre isso que discorreremos a seguir.

Os biocombustíveis são substâncias derivadas de biomassa renovável, tais como o biodiesel e o etanol. Por serem renováveis, praticamente livres de enxofre e compostos aromáticos, a primeiro momento transmitem a ideia de que não causam impactos elevados ao meio ambiente, contudo, é preciso entender que se o consumo for em larga escala, como pretende a meta do RENOVABIO, serão necessárias plantações em grandes áreas. Cada vez que a floresta é cortada, o dióxido de carbono é libertado para a atmosfera contribuindo para a acumulação de gases de efeito estufa. Ou seja, não seria alcançado o objetivo principal da política, mas sim a troca do meio poluidor, com o mesmo alcance destrutivo. Abaixo, gráfico disponibilizado no relatório de análise das emissões de GEE BRASIL (1970-2014) e suas implicações para políticas públicas e a contribuição brasileira para o acordo de Paris, produzido pelo Observatório do Clima em Setembro/2016.

Participação das emissões líquidas de GEE por setor (1970-2014)



Além da preocupação com o uso da terra conforme apontado acima, reforçamos a necessidade de tratamento específico para o diesel no contexto do RenovaBio. Propomos a exclusão da meta do diesel para a aquisição de CBIOs, todavia não excluindo as usinas de biodiesel como entidades emissoras do CBIOs, pois este combustível fóssil não possui biocombustível substituto na sua plenitude e que, por sua vez já contempla um percentual obrigatório de biodiesel (dentro dos limites máximos) adequado ao bom funcionamento dos equipamentos. Cabe ainda considerar que a inclusão deste produto na meta de aquisição não gera redução da emissão do dióxido de carbono, causa apenas impacto no preço.

Igual preocupação temos no não regionalismo da obrigatoriedade de compra do CBIO. Nos estados do Norte, Nordeste e Sul a produção de biocombustível sofre um elevado risco climático, não estimulando a construção de usinas ao longo da história. Estas, concentraram-se no Sudeste e Centro-Oeste sendo as demais regiões importadoras destes biocombustíveis. Vale ressaltar que nestas regiões a composição de custo é impactada pelo frete rodoviário e mesmo com o custo do CBIO, não haverá migração de consumo do combustível fóssil para o combustível renovável além do percentual já regulado na gasolina C e no Diesel B, gerando nestas regiões

efeito similar ao apontado no parágrafo anterior. Atualmente, existe uma diferença na carga tributária da gasolina em comparação ao seu substituto, o etanol hidratado, que beneficia o consumo deste. Nos estados produtores essa diferença estimula uma participação maior do etanol na matriz energética, todavia, essa diferença nos estados não produtores não compensa o alto custo do frete. O programa deve também contemplar uma análise de impacto no orçamento dos estados e as possíveis reações que estes poderão adotar para que não anule o efeito do custo que o CBIO adicionará aos combustíveis fósseis.

Defendemos um subsídio direto ao setor produtivo de biocombustível para melhoria do seu processo, como a Lei do Bem, evitando o custo financeiro e de administração associado a comercialização do CBIO na Bolsa de Valores. Por fim, a inclusão dos setores de refino, transporte e comercialização no programa para que possam realizar a melhoria do seu processo e contribuir na redução da emissão dos gases geradores do efeito estufa.