

Ofício DS/071/2023

Brasília, 13 de outubro de 2023.

A Sua Senhoria o Senhor Pietro Mendes
Secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do MME

Ref.: Consulta Pública MME nº 155/2023 – Metas do RenovaBio 2024-2033.

Senhor Secretário,

A União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene – Ubrabio, associação sem fins econômicos que representa nacionalmente toda a cadeia produtiva desses biocombustíveis é responsável por cerca de 40% da produção nacional de biodiesel, apresenta as contribuições relacionadas à Consulta Pública sobre as Metas do RenovaBio para o ciclo 2024-2033.

De forma geral, concordamos com o ajuste na meta para 2024 de 38,78 milhões de CBIOS até porque originalmente foi concebida com premissas construídas no âmbito da tendência de intensidade de carbono para o primeiro ciclo de metas (2019-2028), ainda em 2018, e pelo fato de a alteração da data estipulada para cumprimento das metas de 2023, postergada para 31/03/2024, conforme Decreto nº 11.141, publicado em 22/07/2022, que reduziu o período de geração de CBIOS, portanto, limitando uma meta maior para 2024.

Apesar disso, temos as seguintes críticas em relação a algumas premissas específicas que ao nosso ver ainda merecem correções.

A primeira delas é a necessidade de refletir de forma mais ampla os ganhos de produtividade agrícola no cômputo das emissões de Gases de Efeito Estufa para aumento da contribuição das cadeias produtivas de grãos (elegibilidade na RenovaCalc), especialmente a soja, oleaginosa reconhecida pela própria Embrapa como referência em sustentabilidade, conforme afirmação recente **“Brasil lidera e é referência no desenvolvimento de tecnologias sustentáveis para produção de soja”** (título extraído da matéria, de 03/07/2023, disponível em <https://www.embrapa.br/busca-de-noticias/-/noticia/81613580/brasil-e-referencia-no-desenvolvimento-de-tecnologias-sustentaveis-para-producao-de-soja>), mas que ainda sofre alta penalização nos valores típicos, adotados para a composição do perfil padrão da produção das biomassas consideradas nas rotas tecnológicas presentes na RenovaCalc.

Mesmo que tenha sido contemplado o aumento da elegibilidade da soja no modelo utilizado pelo MME e descrito na própria AIR que suporta a presente Consulta Pública, julgamos que o crescimento apontado é extremamente tímido e não reflete integralmente a realidade brasileira.

Esse tema, por sinal, tem sido objeto de ampla discussão na Câmara Setorial de Oleaginosas e Biodiesel, fórum público-privado no âmbito do Ministérios da agricultura e Pecuária e do qual fazem parte o MME, Embrapa, ANP, entre outros.

Essas discussões envolvem ferramentas tecnológicas e informações públicas que podem resultar no curto prazo na criação de indicadores regionais que permitam a identificação de regiões homogêneas, e definição de normas legais aplicáveis que ampliem, de forma significativa, a elegibilidade e reduzam a penalização para a soja nos parâmetros da RenovaCalc. Esses mesmos conceitos também podem ser estendidos no caso do milho destinado para a produção de etanol.

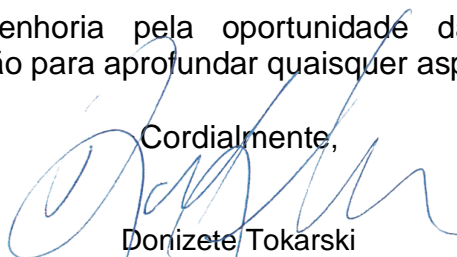
O segundo ponto sobre o material apresentado nesta Consulta Pública que gostaríamos de ressaltar consta da Tabela 14 da AIR - Intensidade de Carbono da Matriz de Combustíveis. Nela é atribuído ao Diesel Verde IC significativamente inferior ao do Biodiesel, diferença com a qual não concordamos. O poder calorífico específico do diesel renovável é da ordem de 10% maior que o biodiesel. Entretanto, comparado ao biodiesel, são necessários 20% a mais de matérias-primas, por exemplo, óleos vegetais, para produzir a mesma quantidade de diesel verde. Na análise de ciclo de vida, o maior poder calorífico do Diesel Verde não representa vantagem alguma. Ademais, o processo de produção do Diesel Verde demanda condições muito mais severas de temperatura e pressão, significando, por todas essas razões, uma maior “pegada de carbono”.

Além disso, o Diesel Verde irá utilizar prioritariamente matérias-primas residuais e isso justificaria um menor IC, também não concordamos. Absolutamente todas as matérias-primas passíveis de serem transformadas em Diesel Verde podem, também, serem transformadas em Biodiesel. Portanto, não se justifica uma canalização de tais matérias-primas residuais preferencialmente para a rota do Diesel Verde.

O último tema que gostaríamos de abordar é o fato de a cadeia produtiva do Biodiesel reunir, atualmente, todas as condições para antecipação da mistura de biodiesel (B13, imediatamente e B15, em março/2024) considerando aspectos econômicos, sociais, ambientais e de saúde pública, e com base no disposto no Parágrafo Único do Art. 2º da Resolução CNPE nº 03/2023: Perspectiva de safra de soja recorde (2023/2024) que deve superar 160 milhões de toneladas; ociosidade média das 60 unidades de produção de biodiesel autorizadas pela ANP da ordem de 50%, considerando a mistura atual B12, enquanto temos uma dependência externa estrutural de diesel fóssil da ordem de 25% da demanda interna; a crescente competitividade do preço do biodiesel em relação ao preço do diesel S10, que segundo os últimos dados disponíveis na ANP (01/10) está apenas, na média, 3,8% superior ao do combustível de petróleo e, mais importante ainda, sem considerar a defasagem em relação à paridade internacional (PPI), atualmente de 10,7%, também segundo a ANP. Portanto, estes dados demonstram, na prática, que o preço médio do biodiesel se apresenta 6,3% mais barato que o diesel S10 importado.

Agradecemos a Vossa Senhoria pela oportunidade da presente manifestação e permaneceremos à disposição para aprofundar quaisquer aspectos acima apresentados.

Cordialmente,



Donizete Tokarski
Diretor Superintendente