



**SENADO FEDERAL**  
**SECRETARIA-GERAL DA MESA**  
**SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR**

**REUNIÃO**

16/04/2024 - 7ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

**O SR. PRESIDENTE** (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, eu declaro aberta a 7ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 16 de abril de 2024.

Comunico que foi apresentado à Comissão o seguinte documento: Aviso nº 244, do Tribunal de Contas da União, referente ao Acórdão 622, para ciência de decisão proferida pelo plenário desse tribunal, quanto ao levantamento realizado sobre o órgão gestor de mão de obra do setor portuário. O documento, nos termos de Instrução Normativa nº 12, de 2019, da Secretaria-Geral da Mesa do Senado, estará disponível para consulta no *site* desta Comissão, pelo prazo de 15 dias, podendo qualquer membro deste Colegiado solicitar a autuação nesse período. Informamos ainda que, com o arquivamento dos expedientes, os prazos de manifestação estão encerrados.

A presente reunião destina-se à realização de uma audiência pública, com o objetivo de instruir o Projeto de Lei 528, de 2020, que é de autoria do Senador Veneziano Vital do Rêgo, que dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono e a captura e a estocagem geológica de dióxido de carbono; institui o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), o Programa Nacional de Diesel Verde (PNDV) e o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano; e altera as Leis nºs 9.478, de 1997; 9.847, de 1999; 8.723, de 1999; e 13.033, de 2014, em atenção aos Requerimentos nºs 19 e 21-CI, ambos de autoria do Senador Veneziano Vital do Rêgo, e a requerimento de autoria também do Senador Esperidião Amin e a requerimentos de autoria do Senador Vanderlan Cardoso e da Senadora Tereza Cristina.

Eu só estou aguardando o Senador Veneziano... Por gentileza, Senador Veneziano, V. Exa. pode assumir aqui a Presidência. Eu ainda não li o nome dos convidados, eu vou só ler o nome dos convidados, e V. Exa. pode chegar aqui.

Convido para tomar lugar à mesa - já estão aqui à frente, são 11 ao total os ilustres convidados -: Dr. Marlon Arraes Jardim Leal, que é Diretor do Departamento de Biocombustíveis da Secretaria Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia; Gustavo Henrique Ferreira, Diretor de Programa da Secretaria de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda; Cristiano Levone de Oliveira, Gerente Executivo de Gestão Integrada de Transição Energética da Petrobras; Jurema Monteiro, Presidente da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas); Roberto Furian Ardenghy, Presidente do IBP (Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás); Evandro Gussi, Presidente da Unica (União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia); Erica Vieira Marcos, Gerente Executiva Ambiental da CNT (Confederação Nacional do Transporte); Henry Daniel Hadid, Presidente do Sindicom (Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustível e de Lubrificantes); André Meloni Nassar, Presidente da Abiove (Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais); Sergio Tadeu Cabral Beltrão, Diretor Executivo da Ubrabio (União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene); Julio Cesar Minelli, Diretor Superintendente da Aprobio (Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil)

O Senador Veneziano, que é autor dos requerimentos, entre outros, presidirá esta audiência pública e determinará prazos, réplicas ou não.

Pode sentar aqui...

**O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB. Pela ordem.) - Presidente, antes que V. Exa. dê-me a honra de poder presidir, primeiro, devo dizer que para nós seria muito honroso poder tê-lo à Presidência. Eu sei que V. Exa., como de costume, sempre se caracterizou pela sua generosidade, atenção e companheirismo para com seus pares e reserva esta oportunidade, que, mais uma vez, duplamente... É porque a primeira delas foi exatamente quando V. Exa. atendeu, penso eu, muito mais pelo reconhecimento à frente parlamentar que nós presidimos do que pelos merecimentos que não os possuo, designando-me para relatar este projeto que é de suma e atualíssima importância para o nosso país.

Então, eu quero agradecer a V. Exa., porque V. Exa. se erguerá, e eu não poderia, à frente de todos e de todas que representam as diversas entidades numa primeira leva... E V. Exa. dizia: "Veneziano, a gente tem apenas que ter o cuidado devido, porque, às vezes, as audiências públicas terminam perdendo um pouco do seu objetivo quando se somam muitas e muitos daqueles que desejam falar nas condições de representarem as suas respectivas instituições e entidades, e isso termina desnaturando". Sempre tive, com V. Exa., essa preocupação de que todos possam ter, democraticamente... Afinal de contas, as audiências públicas são instrumentos que nos permitirão instruir melhor os nossos relatórios - nós enquanto relatoras e relatores e enquanto votantes, Senadores que participarão deliberando ao final de cada uma dessas discussões.

Então, dirijo-me - com o carinho que V. Exa. sabe bem que todos nós desta Casa lhe reservamos - a V. Exa., Senador Presidente Confúcio Moura. Obrigado, porque sei que são inúmeras... Eu falava com os nossos companheiros que o secretariam e eles diziam: "Veneziano, o Senador Confúcio Moura está aqui assoberbado com muitas outras questões, em razão do acúmulo e em razão da abrangência com que a nossa Comissão de Infraestrutura trata diversos outros temas que são correlatos a estes ou não". São muitas as demandas e requerimentos pedindo audiências públicas, mas V. Exa. tem a dimensão exata da importância que nos cerca em relação aos combustíveis do futuro.

Muito grato pela sua atenção, Presidente. *(Pausa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Bem, meus cumprimentos. Bom dia!

Para que nós objetivemos e façamos uma audiência produtiva, eu quero fazer um registro necessário, porque não deixaremos, em face do tema, em face da sua amplitude, em face de alguns de pontos em que precisamos, de fato, ter e produzir as melhores informações, não deixaremos quaisquer entidades sem que as mesmas possam falar.

Eu até recebi, Presidente, algumas mensagens, quando a primeira lista saiu, com queixas respeitadas: "A minha entidade não vai estar presente?". Eu disse: não, não é por aí. A gente vai ter a oportunidade. Eu só não me sinto bem - e acho que é o mesmo o sentimento de V. Exa. - quando nós aqui reunimos 20, 30 entidades ou instituições. Aí, você, necessariamente, pela exiguidade, pelas obrigações que temos todos nós, senhoras e senhoras, e bem sabedores são os que nos acompanham, por outras obrigações, termina desnaturando um pouco o melhor debate, tem um tempo menor, explicita-se de uma forma mais acelerada, mais corrida, o que não é bom.

Então, a razão de nós termos essa preocupação - e foi por isso que eu pedi ao Presidente Confúcio Moura que nos reservasse, pelo menos, duas oportunidades de audiências públicas - é para dar, porque assim nós desejamos, oportunidade a todos aqueles que desejam falar a respeito dessa temática.

Então, vamos lá.

Já foi feita a leitura pelo Presidente Confúcio Moura.

Eu não sei se a Secretaria já definiu a ordem dos nossos palestrantes. Começaremos por qual deles? *(Pausa.)*

Perfeito.

Então, pela sugestão que foi feita pela nossa Secretaria, se houver algum tipo de mudança durante o tempo em que nós estaremos aqui na audiência pública, sugeriremos, mas sempre as ouvindo e ouvindo-os a todos.

O primeiro, como sugestão, está o Sr. Marlon Arraes Jardim Leal, que é nosso Diretor do Departamento de Biocombustíveis da Secretaria Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia. Penso que dez minutos é um tempo suficiente para que os expositores o façam, pedindo encarecidamente - porque somos onze senhores e senhoras expositores - que cumpramos rigorosamente os dez minutos reservados pela Presidência.

Seja bem-vindo!

**O SR. MARLON ARRAES JARDIM LEAL** (Para expor.) - Obrigado, Senador Veneziano, obrigado pela honra de estar aqui representando o Ministério de Minas e Energia. É uma satisfação imensa vir aqui a esta Casa para falar do combustível do futuro.

Eu gostaria de fazer um pequeno registro em homenagem ao meu avô, que trabalhou nesta Casa. Estes móveis provavelmente passaram por ele, em alguma medida, e eu sempre gosto de, quando venho aqui, fazer essa homenagem a ele. Hoje já não está mais conosco, mas é alguém que eu guardo no coração com muito carinho.

Bom, dando início aqui, o PL do combustível do futuro foi oferecido pelo Poder Executivo, o PL 4.516, que foi apensado na Câmara e enviado no mês de setembro para o Senado Federal. Na Câmara, teve a relatoria do Deputado Arnaldo Jardim.

Eu acho que vale a pena nós resgatarmos aqui um pouco a motivação para a criação do Programa do Combustível do Futuro, porque ele é um programa absolutamente necessário para propor medidas que sejam capazes de integrar políticas públicas de mobilidade no país. O desafio da descarbonização do setor de transporte, do setor de combustíveis, é muito importante, porque havia até então, e há até hoje, o risco tecnológico de que nós possamos perder, vir a perder, essa vantagem competitiva que os biocombustíveis nos trazem para a transição energética ao menor custo possível para a sociedade.

Então, enquanto determinados países têm opções únicas, ou muito poucas opções, para fazer a descarbonização do setor energético ou do setor de combustíveis, o Brasil tem biocombustíveis que o hemisfério norte não tem na mesma proporção que nós podemos ter, e, caso nós não tenhamos uma integração dessas políticas públicas, nós podemos perder essa vantagem competitiva que nos confere, à sociedade, uma relação custo-benefício muito boa.

Temos acordos climáticos internacionais para respeitar, para cumprir, e o Brasil é signatário do Acordo de Paris, e temos uma contribuição a dar no âmbito desse esforço. E aí o setor energético, o setor de combustíveis também precisa fazer a sua parte.

E a quarta motivação ali: consagrar a análise dos ciclos de vida do poço à roda, nessa integração que vai conferir uma avaliação da eficiência veicular que hoje considera apenas tanque à roda, e ela passa a considerar o ciclo completo de vida do poço à roda, do energético que abastece o veículo, seja ele qual for. Então, a neutralidade tecnológica também é posta nesse sentido.

Qual o contexto da transição energética hoje? Hoje, no mundo, nós temos na mobilidade cerca de 1,5 bilhão de veículos motorizados, duas e quatro rodas, e 500 milhões de outros motores para veículos pesados, entre outros motores estacionários também. Esse conjunto de motores de combustão interna no mundo vai levar um tempo para ser sucateado, e nós precisamos endereçar essa descarbonização da matriz de combustíveis, porque vai levar algumas décadas para que nós façamos uma substituição no caso dos veículos leves, mas, no caso dos veículos pesados, o desafio é ainda maior. No caso dos veículos leves, eu me refiro especificamente à eletrificação, porque, ainda que ela seja muito bem-sucedida e seja acelerada, estes motores não sairão de circulação da noite para o dia.

A experiência internacional, segundo a Agência Internacional de Energia, que mapeou as políticas vigentes para a transição energética, indica que há sempre a necessidade de se conjugarem várias políticas públicas capazes de, no seu conjunto, endereçarem as questões relativas à transição energética. Somente os Estados Unidos, segundo a Agência Internacional de Energia, têm 106 políticas de incentivo ou especificamente voltadas para a transição energética. A China tem 77; a Austrália, 68; citando a França e o Reino Unido, 60; entre outros. Muitos desses países, por terem renda e terem capacidade fiscal, o fazem por meio de subsídios, por meio de um incentivo direto à produção deste ou daquele energético de mais baixa pegada de carbono ou de alternativas tecnológicas que sejam custosas, mas nós não temos a capacidade de orçamento para fazer frente a subsídios, então temos que agir de maneira neutra tecnologicamente, capaz de indicar e, pelo menos, incentivar um caminho de menor pegada de carbono para a mobilidade e para a transição energética.

Algumas dessas políticas incluem mandatos globais de banimento de motores de combustão interna ou de, pelo menos, comercialização obrigatória de veículos de emissão zero. Algumas chegam a banir o motor de combustão interna. Como eu sou engenheiro mecânico de formação, eu gosto de citar o Heywood, que diz que o problema nunca foi a combustão, o problema sempre foi o combustível que você coloca, o carbono que está ali é que é o problema, e não necessariamente o motor de combustão interna. Mas essas políticas custam, e, obviamente, vai ser muito mais difícil levar a cabo uma política que tenha uma intervenção tão drástica, um rompimento tão drástico da mobilidade tal qual conhecemos hoje. Esse rompimento se daria não só a um custo para a sociedade do ponto de vista do custo do chassi, do custo da aquisição daquele veículo, que seria muito mais caro do que um veículo convencional, mas também nós temos que falar dos subsídios que são dados a essas plataformas pelos países mais ricos, que realmente colocam o dinheiro do contribuinte como forma de restituição ao que eles gastam nesses veículos elétricos, para que eles possam fazer a mobilidade. Então, há um gasto muito sensível, muito grande da parte desses países. A Agência Internacional de Energia estima em US\$425 bilhões, em 2022, o gasto global em veículos elétricos.

Esses subsídios governamentais aqui nem incluem a parte de infraestrutura que seria necessária para recarregamento. Nada contra os veículos elétricos, eles têm o seu lugar, porém não podemos confiar apenas a eles a nossa necessidade de descarbonização e transição energética.

Bom, falando aqui de um modo geral dos eixos principais do PL... E aí, Senador, a minha apresentação tem outros detalhamentos, mas eu acho que, a bem do debate, nós vamos passar mais rapidamente os próximos eslaides, e eu gostaria de me deter um pouco mais neste, porque ele faz uma síntese dos eixos principais do PL, do texto que veio da Câmara dos Deputados, numa condução muito meritória e muito digna de menção do Deputado Arnaldo Jardim. O relatório que ele coloca contou com o apoio do Poder Executivo, contou com o apoio da Casa Civil, e aqui está a síntese daquilo que foi colocado lá.

O Combustível do Futuro faz essa integração da Política Nacional de Biocombustíveis, RenovaBio; o Programa Mover, que será o novo regime automotivo, no qual estaremos lidando com metas ambientais para as indústrias automotivas; o Programa Nacional do Diesel Verde, que quer fomentar a produção e o uso do diesel verde; o Programa Nacional de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano, com o CNPE definindo uma meta de redução de emissões, não necessariamente uma meta volumétrica, mas uma meta de redução de emissões - mais uma inovação brasileira.

Senador, não sei se o senhor sabe, mas o Brasil, aprovada essa lei, será o primeiro país a ter uma meta para a indústria automotiva que considera a análise do ciclo de vida do poço à roda. E, da mesma forma, seremos os primeiros a ter um mandato de redução de emissões para o biometano e para o SAF, que é o quarto eixo do PL, que abarca aí, após também uma ampla discussão com os setores, os *stakeholders*, os principais *stakeholders* do setor de aviação, exatamente a colocação de um mandato de redução de emissões que vá em linha com o COC e com as obrigações internacionais e que vá colocar o Brasil de forma competitiva na produção desse novo biocombustível, desses novos biocombustíveis, o SAF, no caso. *(Pausa.)*

Outra inovação do PL é exatamente o incentivo à indústria de tecnologia de captura e estocagem de dióxido de carbono, o CCS, o famoso CCS, que vai permitir que a gente faça de forma voluntária a utilização dessa tecnologia, com regulação e fiscalização pela ANP. Os combustíveis sintéticos, que também terão o seu lugar; então, a gente atribui à ANP a regulamentação e a...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. MARLON ARRAES JARDIM LEAL** - ... fiscalização da atividade de produção e comercialização dos sintéticos. E temos mais dois outros eixos, um que amplia os limites do teor de biodiesel no diesel B. A ampliação desses limites que hoje estão limitados ao B15, a mistura do biodiesel que está limitado ao B15, amplia, alterando a faixa para B13 a B25, a depender, obviamente, da constatação de viabilidade técnica e de testes que são necessários para teores acima de B15. E, da mesma forma, a ampliação dos limites do teor de mistura de etanol na gasolina, ampliando o que hoje é de 18% a 27,5% para 22% a 35%, também igualmente condicionada à constatação da viabilidade técnica para teores acima de 27,5%. Meu tempo já se esgotou...

Bom, eu vou passar por esses eslaides, de qualquer forma ficarão à disposição do público, ficarão à disposição da sociedade, dos Senadores. E, de qualquer forma, voltaremos à Casa quantas vezes forem necessárias para a gente poder debater o PL.

Aqui, a mobilidade sustentável de baixo carbono integra, então, justamente um eixo, que é o eixo da eficiência energética com o eixo da eficiência ambiental. E aí, no caso, contaremos com os parâmetros técnicos do RenovaBio para poder fazer essa conversão e essa junção das metas de eficiência energética com a meta ambiental.

O Programa Nacional de Diesel Verde também amplia esse leque de opções para os pesados, porque aqui nós temos que ver que o desafio da descarbonização dos veículos pesados é muito maior, é muito mais forte e mais difícil de ser respondido, porque são emissões significativas e nós não vamos conseguir apenas com novas plataformas veiculares, nem só com logística, nem só com combustível. Vai ser integração e nós vamos precisar mesclar essas três soluções para a gente poder descarbonizar o setor de veículos pesados.

Com relação à - eu quis trazer a menção aqui - possibilidade de se ter 30% de etanol na gasolina C, basta a gente lembrar os testes que foram feitos pela Petrobras em 2014 e também pela Anfavea, pela Abraciclo e o INT. Nós fizemos testes com E22, E25, E27,5 e E30, testes absolutamente exaustivos. Nós tivemos um relatório bastante extenso, na época contamos com o apoio da Petrobras, e nós fizemos esses testes. Algumas pessoas que criticam e, às vezes, trazem algum tipo de observação contra esse teste não leram o relatório, porque mencionam que foram utilizados veículos flex, quando, na verdade, nós utilizamos apenas e tão somente veículos à gasolina.

O CNPE, então, criou um grupo de trabalho para apreciar esses estudos existentes no Brasil e no exterior sobre a utilização do E30. E aqui neste caso eu faço um parêntese para dizer sobre essa frota que será objeto de consideração desse GT, que abrange aí no caso um público alvo, digamos assim, de 6,8 milhões de veículos leves dentro de uma frota de 45 milhões de veículos, e de 12 milhões de motos, de um leque de 21 milhões de motos no parque circulante do Brasil.

Combustíveis sintéticos. Eu vou prosseguir um pouco mais rápido para a gente poder falar de outros detalhes, como por exemplo os impactos desse projeto de lei, do ponto de vista da abrangência e da importância de se preservar, por exemplo, o parque industrial com manutenção de emprego e renda, dando justamente vazão à vocação brasileira para a produção de biocombustíveis.

Nós temos investimentos significativos no setor automotivo, que é absolutamente pujante: 4% do PIB em 31 fabricantes, 590 fabricantes de autopeças, 67 unidades industriais em 11 estados, 1,3 milhão de empregos diretos e indiretos. E o setor de produção de biocombustíveis também não fica para trás: 4% do PIB nacional, com 419 unidades industriais e 3,3 milhões de empregos diretos e indiretos.

Se a gente não aprovar o PL do combustível futuro, volto a dizer, nós temos o risco da perda de competitividade dessa economia nacional com o não aproveitamento dessa vocação para a produção de biocombustíveis e de bioenergia, que seria o que nós precisaríamos ter para realizar a descarbonização necessária; a fuga de investimentos; a perda de rotas comerciais em voos internacionais, se nós não tivermos SAF aqui no país; nós vamos ter uma inflação do crédito de carbono, porque as nossas metas não vão sumir, o NDC vai continuar, e, se nós não tivermos alternativas aqui de descarbonização, elas terão que ser buscadas de outra forma e por meios mais caros; impacto no PIB e também obstáculos à exportação de produtos brasileiros.

Aqui breves considerações finais, esse é o meu último eslaide.

Esse PL trata de pautas altamente positivas tanto do ponto de vista da sustentabilidade ambiental quanto do ponto de vista econômico e social, para o desenvolvimento e maturação dessa indústria. A gente amplia o leque de opções do país para a descarbonização do setor de transportes, e esse alinhamento e integração de políticas públicas são fundamentais para assegurar esses investimentos que nós vamos ter para cumprir os compromissos internacionais relacionados à descarbonização.

Obrigado, peço desculpas pela extensão. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Meus cumprimentos, Dr. Marlon. Não há razões para pedidos de desculpas, até porque compreensível é - e temos que transigir - quando assuntos dessa magnitude chegam para o bom debate.

Eu quero, antes de convidar o nosso segundo ilustre palestrante, registrar aqui as presenças, prestigiando a mesa e os expositores, do Senador Fernando Farias, do Senador Bagattoli, do Zequinha Marinho e de S. Exa., nossa querida e estimada, Senadora Margareth Buzetti.

Nós temos já uma lista de inscritos, apenas peço a compreensão dos meus companheiros e da minha Senadora para que nós tenhamos os seus expositores falando, até em face de poder ser a intervenção dos integrantes do Colegiado senatorial proveniente de alguma das respectivas falas.

Portanto, sem mais delongas... Antes, registro a presença em nossa reunião do Sr. Daniel Maia Vieira - Daniel, um grande abraço! -, que é nosso Diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.

Como segundo inscrito para fazer as suas exposições, Dr. Gustavo Henrique Ferreira, que é Diretor de Programa da Secretaria de Reformas Econômicas, do Ministério da Fazenda.

Seja muito bem-vindo, Dr. Gustavo! V. Sa. disporá dos dez minutos que nós aprazamos aqui para as suas considerações. Muito bem-vindo, bom dia.

**O SR. GUSTAVO HENRIQUE FERREIRA** (Para expor.) - Perfeito, Senador, muito obrigado. Na sua pessoa, cumprimento os demais Senadores, demais participantes, meus colegas de mesa.

Agradeço, Senador, o convite e a aprovação do Colegiado para nós estarmos aqui nesse debate. Não trouxe apresentação, vou falar, serão breves falas, acho que dez minutos serão suficientes, mas agradeço especialmente o convite ao Ministério da Fazenda, porque de fato esse é um projeto, como o Dr. Marlon já disse, fundamental para o Governo, a gente o enxerga com muita importância, e não é diferente essa visão no Ministério da Fazenda.

O Ministro Fernando Haddad, quando assumiu o ministério no começo do ano passado, estabeleceu basicamente três agendas prioritárias para o ministério: uma agenda de equilíbrio fiscal, a agenda da reforma tributária e o que a gente chama de Plano de Transformação Ecológica. Os dois primeiros itens, a agenda de equilíbrio fiscal e a agenda da reforma tributária, são aquilo que a gente chama de condições habilitadoras do desenvolvimento.

A gente entende que, sem uma agenda de equilíbrio fiscal, o país fiscalmente estruturado, não é possível haver desenvolvimento econômico. O lado fiscal é fundamental para o controle da inflação e para o controle da taxa de juros, e não há investimento com a taxa de juros elevada, e a inflação é um problema que penaliza principalmente os mais pobres. Então, a gente entende que é fundamental o equilíbrio fiscal para garantir o desenvolvimento. A reforma tributária vem trazer simplificação ao regime tributário, que também destrava investimentos e ajuda também no equilíbrio fiscal no médio prazo. Então são duas agendas muito importantes, que tiveram um avanço importante aqui no Congresso Nacional no último ano, e continuam... A agenda de equilíbrio fiscal é uma agenda que precisa ser contínua; a todo momento estamos lidando com isso.

E o Plano de Transformação Ecológica vem para fechar esse terceiro pilar da gestão do Ministro Fernando Haddad, que é uma política exatamente de desenvolvimento econômico sustentável. Nesse plano, que é uma iniciativa coordenada pelo Ministério da Fazenda, mas uma iniciativa de todo o Governo e que é aprovada pelo Presidente Lula, obviamente, a gente busca fazer com que o país seja capaz de aproveitar essa oportunidade que a gente tem de trazer desenvolvimento econômico a partir dessa transformação da sociedade que vem especialmente da transição energética e dessa necessidade de combater as mudanças climáticas. Então é nesse sentido que esse Plano de Transformação Ecológica vem. São seis eixos, um deles é o eixo de transição energética, e o projeto do combustível do futuro é um eixo prioritário dentro desse eixo de transição energética.

O Ministério da Fazenda participou dos debates na Câmara dos Deputados, nós fomos contemplados; o Governo, o Poder Executivo, apoiou a aprovação do relatório do Deputado Arnaldo Jardim, como o Marlon bem colocou, numa condução bastante democrática. Então, nos vemos representados ali no texto, sem prejuízo, claro, Senador, do papel natural que o Senado Federal tem de fazer a revisão dos projetos aprovados na Câmara e fazer aprimoramentos.

E já deixo aqui registrado, Senador, a nossa disposição no Ministério da Fazenda de dialogar com o senhor, com toda a Comissão, todo o Senado Federal, para buscar aprimoramentos, se assim o Senado entender pertinente. A gente está 100% à disposição para conversar e construir aprimoramentos, acho que sem violar nada daquilo que a gente conversou na Câmara dos Deputados. A gente tem bastante abertura e bastante interesse para dialogar com todos os Senadores. Acho que, além de uma questão de respeito, o Senado tem também a sua capacidade técnica de trazer aprimoramentos ao texto.

E falando um pouco, Senador, da visão do Ministério da Fazenda em relação a esse projeto, mas em relação à transição energética como um todo, acho que o importante para a gente é que a transição energética hoje é um processo economicamente inflacionário, ele provoca inflação. Por quê? Porque as soluções que são ambientalmente mais sustentáveis, mas que são economicamente mais viáveis, que são mais interessantes, elas já são adotadas pelo consumidor. O etanol surgiu na década de 80 por uma questão estratégica, mas hoje o consumo de etanol que existe não é por questões ambientais, acho que a maior parte dele, consumidor, é movida a preços; ele quer consumir um combustível mais barato.

Mas apenas esse movimento não é suficiente para a gente combater as mudanças climáticas na velocidade que a gente precisa. Então, a gente precisa de novas políticas para a transição energética que são aquelas que vão incentivar o consumo de produtos que são naturalmente mais caros, porque, se mais baratos fossem, já seriam consumidos. E esta é preocupação do Ministério da Fazenda: como que a gente incentiva e como a gente faz a transição energética, que é supernecessária, mas de maneira mais custo-efetiva? Como que a gente consegue fazer esse movimento de descarbonização da economia, mas sem trazer, de novo, inflação, impacto em preços, prejuízo ao consumidor e prejuízo ao desenvolvimento do país? Então é essa a visão que a gente tem.

E, nessa leitura, acho que dentro do projeto do Combustível do Futuro, a partir do momento que ele sai do Executivo, ele sofreu alguns aprimoramentos na Câmara dos Deputados. Acho que falando um pouquinho, já encaminhando, Senador, até pelo tempo e ao final da minha fala, para deixar que os demais aproveitem o tempo, o programa do biometano que foi inserido na Câmara dos Deputados teve uma versão inicial, em que depois o Deputado Arnaldo Jardim acolheu as ponderações do Ministério da Fazenda. E teve uma mudança que eu acho que é bastante significativa, que ele saiu do modelo de mandato de mistura obrigatória de biometano, de consumo obrigatório de biometano, para uma meta de descarbonização do setor de gás natural. Acho que para a gente isso faz muito mais sentido. O objetivo é reduzir a emissão de carbono, não que seja um consumo obrigatório por determinados agentes. Então, nesse ponto, o Deputado Arnaldo Jardim foi muito solícito em atender a nossa preocupação.

Acho que, em relação ao texto que saiu da Câmara, em relação aos programas do ciclo diesel, biodiesel e diesel verde, uma preocupação que a gente tem, voltando a essa ótica de fazer a transição de maneira mais custo-efetiva, é talvez algumas restrições a rotas tecnológicas específicas. Para a gente, quanto mais integradas forem essas políticas, esses mandatos, tanto melhor, porque eles conseguem fazer com que a gente consiga avançar na descarbonização, avançar na inserção de biocombustíveis em geral no ciclo diesel, que é talvez o ciclo mais difícil de descarbonizar, depois, obviamente, do

setor aéreo. Mas, quanto mais integrada for essa política, mais rápido a gente consegue inserir mais biocombustíveis no ciclo diesel.

Acho que o texto da Câmara dos Deputados vem nesse caminho e a gente se encontra razoavelmente satisfeito. Acho que é natural de algum processo negocial que a gente não saia 100% atendido, acho que isso é normal.

Mas, enfim, acho que o texto está bastante positivo também.

E um último ponto bastante importante também, que foi acolhido pelo Deputado Arnaldo Jardim e que eu gostaria de frisar, é em relação à manutenção da governança dessa política dentro do Conselho Nacional de Política Energética. Para a gente é muito importante isso, porque a gente ganha flexibilidade na gestão da política. E essa flexibilidade, é importante lembrar, serve tanto para um lado quanto para o outro. Ela serve para que a gente consiga, eventualmente, proteger os interesses do consumidor quanto a preço, oferta, qualidade dos produtos no momento em que há uma restrição de oferta. Então, a gente consegue, eventualmente, reduzir as misturas à política pública, mas ela serve também ao que foi feito recentemente, que foi uma aceleração desse processo de inserção do biodiesel na matriz do ciclo diesel.

O Poder Executivo, no final do ano passado, coordenado pelo Ministério de Minas e Energia, aprovou uma resolução do Conselho Nacional de Política Energética que antecipou em um ano o aumento do biodiesel no ciclo diesel. Então, essa flexibilidade tem estes dois lados: a gente consegue gerir melhor a política pública com mais celeridade, e a gente pode, eventualmente, acelerar ou restringir, à medida que as condições econômicas assim o permitam. Então esse é um ponto bastante importante que também, friso, está contemplado no relatório do Deputado Arnaldo Jardim, que vem à sua relatoria, Senador.

Então é isso.

Só finalizando e deixando mais uma vez o Ministério da Fazenda à disposição, acho que a gente tem algum espaço, sim, para aprimorar o texto, e estamos à disposição do senhor e da Comissão para ajudar nesse trabalho e também para debater aqui na Comissão.

Muito obrigado, Senador. *(Palmas.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Muito obrigado, Dr. Gustavo Henrique, que fala em nome do Ministério da Fazenda. E é importante que nós friseamos, a mim me parece, que o objetivo fulcral de todos nós é exatamente tratar sobre aquilo que se abate à nossa responsabilidade, até porque somos nós, de fato, os únicos responsáveis por toda essa problemática que, de forma tão dramática, se abateu às nossas vidas. Então, estamos a tratar, de uma ou de outra forma, no respeito a posições que muitas das vezes são consonantes, outras das vezes divergentes, da busca pela descarbonização. E é isso que aqui nós queremos. Isso facilita, inclusive, o trabalho do Senado Federal, que é uma Casa - e eu lhe agradeço, Gustavo, até pela sua atenção e respeito - em que nós não podemos simplesmente nos negar ao dever constitucional de fazer aprimoramentos quando esses se apresentem como necessários.

**O SR. GUSTAVO HENRIQUE FERREIRA** *(Fora do microfone.)* - É claro.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - É isso que nós precisamos ter em mente, e você, de forma muito gentil e cômico daquilo que é dever constitucional a ambas as Casas, bem salienta e me traz a oportunidade, antes de terminar por ser indelicado, de fazer um registro a uma figura que, além de muito competente intelectualmente, além de muito atencioso, é muito dedicado às tarefas que assume, que é o nosso companheiro Deputado Federal Arnaldo Jardim, que fez excelente trabalho, mais uma vez, quando lhe foi designada essa missão.

Eu convido o Sr. Cristiano Levone de Oliveira, Gerente Executivo de Gestão Integrada de Transição Energética da Petrobras. Sr. Cristiano, seja bem-vindo, muito grato por ter aceito o nosso convite. V. Sa. disporá, igualmente, de dez minutos para a sua exposição.

**O SR. CRISTIANO LEVONE DE OLIVEIRA** *(Para expor.)* - Obrigado, Senador.

Bom dia, Srs. Senadores, Sras. Senadoras, colegas aqui da mesa, agradeço gentilmente aqui o convite. Para nós é uma oportunidade ímpar de contribuir para o aperfeiçoamento do debate legislativo. Vamos trazer as visões da Petrobras sobre o projeto.

Queria abrir dizendo que a Petrobras, uma empresa pública, a maior empresa de energia do país, apoia muito essa iniciativa do país de aprimorar o seu sistema de combustível do sistema rodoviário, aéreo, etc., e temos algumas pontuais contribuições que os senhores e as senhoras vão ver ao longo dessa breve exposição.

Vamos falar sobre o Programa BioRefino da Petrobras.

O Programa BioRefino da Petrobras enxerga o seguinte. Praticamente todos os países do mundo, a grande maioria em PIB, têm iniciativas e compromissos públicos de contribuição para a emissão zero e o Brasil não é diferente. E uma das formas que a grande maioria dos países tem enfrentado é fazer política como exatamente essa tem sido feita do PL dos combustíveis do futuro, que é atribuir na matriz rodoviária ou na matriz aérea metas de descarbonização.

Ali são metas de todos os países - o gráfico está pequeno, mas vai ficar à disposição para a apreciação de todos -, metas de etanol, que o Brasil já possui há décadas, uma política pública de muito sucesso, e metas também de biodiesel. O Brasil certamente é um expoente mundial nessa política e será ainda mais com a aprovação deste projeto.

O plano estratégico da Petrobras reserva cerca de US\$11 bilhões no próximo quinquênio para investimentos em diversas frentes de transição energética, sendo que US\$1,5 bilhão é para investimento especificamente em biorefino. Então, a Petrobras está posicionada e preparada para investir e contribuir com o país na redução de gás de efeito estufa da sua matriz de transporte. Não só no transporte rodoviário, transporte rodoviário, transporte aéreo, transporte marítimo, que ainda não há uma regulação internacional, mas acompanhamos e haverá muito em breve, e também produtos petroquímicos. Então, as rotas de tecnologia de produção não olham apenas o transporte rodoviário, mas todos, esse é o principal, que é o que mais emite carbono pelo seu volume, mas também todos os outros setores da economia.

Em nosso plano, nós temos dois investimentos mais relevantes, assim aprovados hoje, uma planta que nós chamamos de planta dedicada, é uma planta de BioQAV na RPBC, refinaria de Cubatão, e uma outra de BioQAV que é a SAF (Sustainable Aviation Fuel), combustível sustentável de aviação, ali no GasLub, no Rio de Janeiro e em Itaboraí. Eles devem incrementar a produção em cerca de 34 mil barris de petróleo por dia, uma importante contribuição para o setor aéreo; plantas essas que também podem produzir o que nós chamamos de diesel verde ou HVO. Diesel verde é assim como a gente chama no projeto de lei dos combustíveis do futuro ou HVO.

Vamos falar do diesel coprocessado, tem bastante debate sobre o diesel coprocessado e o meu objetivo é contribuir com esclarecimentos.

O que é o diesel coprocessado? Eu chamo esse o gráfico do boi, eu brinco internamente que esse é o gráfico do boi. O que é o gráfico do boi? É o que tenta explicar o diesel coprocessado, mas, à minha esquerda, não sei se tem um laser aqui, ali à esquerda tem as matérias primas para a produção de combustível, na parte superior a figura de um boi e a figura de um óleo vegetal qualquer e, na figura de baixo, uma plataforma de petróleo para produzir o hidrocarboneto.

Existem duas rotas de produção e hoje tratadas no PL dos combustíveis do futuro. A rota de cima é através do que nós convencionamos de biodiesel, com a reação do metanol, e nós temos o biodiesel que era 12%, esse ano passou para 14%, está contratado para março de 2025, subimos a 15%. O projeto de lei dos combustíveis do futuro prevê o acréscimo até 25%.

Adianta dizer o seguinte, o aumento do mandato estabelecido de acordo com testes aprovados lá pelo CNPE é uma decisão política de país, a Petrobras não tem nenhum comentário com relação a isso - nenhum comentário.

E, com relação à planta dedicada do diesel verde, o processo tecnológico de produção é diferente, é com a aplicação do hidrogênio, que é o mesmo processo de produção do diesel mineral, que, há muitas, e muitas e muitas décadas, se produz no Brasil e no mundo todo. E nós temos ali o que nós chamamos de HVO (*hydrogenated vegetable oil*), que é a reação com o hidrogênio, e não com o biodiesel.

Bom, o projeto de lei estabelece dois mandatos: um para o biodiesel de cima, que pode chegar a 25%, e outro para o HVO, que pode chegar a 3%. Só que esse mesmo processo de produção de HVO é observado quando nós o chamamos de diesel coprocessado, que é a figurinha debaixo. Quando você coloca o HVO puro, que é a figura do meio, ele vai para a distribuidora, assim como o biodiesel, há uma mistura, e o consumidor final consome o que nós chamamos de diesel B. Se você, que é consumidor final, chegar num posto e falar: "Eu quero um litro de diesel", não existe diesel para vender ao consumidor, existem diesel B, que é o diesel A mineral mais o biodiesel. Há uma mistura na distribuidora, e o consumidor já a consome. Assim como no ciclo Otto da gasolina ele consome gasolina misturada com etanol anidro - e é uma mistura, e é isso que o consumidor final consome -, no diesel, é a mesma coisa: ele consome diesel mineral misturado com biodiesel. O HVO é uma outra rota de produzir a mesma descarbonização com a mesma matéria-prima, só que com outra rota de tecnologia.

Na figura de baixo, com o diesel coprocessado, é a mesma coisa: ele pega o HVO, que é o diesel verde, usando matérias-primas vegetais ou animais, gordura, sebo - se algum dos senhores for a uma planta dessas, lá tem um cheiro de ração, cheirinho de gordura animal -, mistura com o diesel e vai fazer a entrega para o produto final.

Portanto, nós estamos falando da mesma matéria-prima, da mesma descarbonização, e é uma rota pronta, que já está disponível para a sociedade brasileira. Se é a mesma tecnologia, só que, em vez de misturar na distribuidora, mistura-se no processo produtivo, nós vemos como uma possibilidade de aperfeiçoamento do texto e ser incorporado, porque a

disponibilidade é pronta. Esse produto é desenvolvido, já há 20 anos, com uma série de patentes da Petrobras, um produto de altíssima qualidade, reconhecido pelos nossos clientes. Ele tem certificações internacionais e pode ser facilmente comprovável que tem origem absolutamente renovável na sua composição.

Bom, ninguém da Petrobras nunca vai discutir a entrada do diesel coprocessado no mandato - sabe, Senador? -, o que nós discutimos é a parcela renovável do diesel coprocessado. Nessa figurinha, está muito claro isso. Hoje, nós estamos produzindo diesel coprocessado com 5% de matéria renovável - 95% são fósseis e 5% são renováveis. Nenhum de nós vai propor - e não é esse o objetivo do projeto de lei - que se considere todo o diesel como se fosse renovável, porque ele não é; ele é uma mistura. Então, por conta da parcela renovável, não há razão de ser excluído, porque ele usa a mesma matéria-prima, entrega a mesma descarbonização numa rota de tecnologia já prevista na lei, só que numa planta dedicada. Falando sobre o marco legal, em maneira geral, então, nós estamos trabalhando com cinco mandatos, nesse projeto de lei: mandato de biodiesel, mandato do etanol, mandato de diesel verde, mandato de SAF e mandato de biometano.

Falando brevemente de cada um deles, o mandato de biodiesel teve um aperfeiçoamento legislativo no Parlamento, na Câmara, quando introduziu ali a necessidade de viabilidade técnica, de testes, que o Deputado Arnaldo Jardim incluiu. A Petrobras não tem nenhum comentário com relação a esse projeto de lei; a gente o respeita. É uma decisão de país a velocidade do crescimento do mandato, que vai respeitar questões técnicas e econômicas também. Não temos nenhuma contribuição adicional.

Com relação à meta volumétrica do diesel verde, que é aquela parcela do HVO, que é outra rota de produção, a gente tem dois comentários. Ele exclui pelo artigo a parcela renovável do diesel coprocessado, e entendemos que não precisaria excluir, porque é a mesma tecnologia e é o mesmo produto. Se o objetivo é a descarbonização da matriz de transporte, não há por que excluir uma das possibilidades que pode entregar um produto com bons preços, boa qualidade, pensando lá na modicidade tarifária para o consumidor final e no custo Brasil como um todo.

Temos um comentário. Esta meta tem uma duração, Senadores, até 2037. Pensem o seguinte, para uma planta dessa ficar pronta, vai demorar quatro, cinco anos. Ela vai ficar pronta no final da década. Se o mandato incentiva até 2037, vai dificultar investimentos. Essa restrição não é observada nos outros mandatos, apenas no diesel verde e no SAF. Então, uma contribuição seria, por que, nos casos do biodiesel, do etanol e do biometano não tem prazo de validade da política pública? Isso é uma política pública de incentivo.

*(Soa a campainha.)*

**O SR. CRISTIANO LEVONE DE OLIVEIRA** - Por que é que nesse caso tem?

Este gráfico ilustra bem o que eu estou falando. Qual é a proposta da Petrobras, para ser bastante claro? Hoje, em 2024, nós temos ali 86% de diesel mineral e 14% de biodiesel. É assim que funciona hoje. Como é que vai funcionar em 2025? Já está contratado. De 14%, sobe para 15%, e está introduzido, no projeto de lei, de 0% a 3% de diesel verde.

Muito bem, só que essa planta não existe hoje. Ela vai ter que ser construída, os agentes econômicos vão ter que analisar investimentos. Ele não vai tirar mercado do biodiesel, ele vai tirar mercado do diesel mineral. Qual é a nossa contribuição? Ao invés de ser o verdinho escuro, ser o verdinho claro. Ao invés de ser 3% de diesel verde, ser diesel verde ou a parcela renovável do diesel coprocessado.

Entregamos a mesma carbonização, podemos antecipar a demanda para o agro. Eu estou falando aqui de soja, estou falando aqui de sebo bovino, estou falando de diversas fontes de produção de matéria prima. A gente pode antecipar a matéria prima, aumentar a descarbonização e contribuir para a descarbonização da matriz brasileira.

Já estou caminhando para concluir.

Sobre o SAF, o combustível de aviação, a gente tem o mesmo comentário de 2037, ser uma política pública, para estar alinhada a outros pares internacionais. Os pares internacionais não têm essa restrição temporal, então seria importante a gente poder prever.

Quanto ao etanol, não temos nenhuma contribuição, porque o crescimento de mandato está sustentado em testes, então, ótimo! O apetite do país e o aumento da descarbonização com testes vão beneficiar o consumidor final do país como um todo.

Sobre o biometano, apenas três rápidos comentários, porque é outra política. O CNPE foi um assunto incluído sem prévio debate, e me parece que vai ter uma outra audiência pública sobre isso. Então, nem todos os impactos logísticos, regulatórios, de preço e nem todos os agentes estão preparados para ele. Por exemplo, o biometano está longe do acesso à rede. Como é que vai ficar a conexão com a rede? Qual é essa logística? Qual é o critério de especificação? A gente acredita que uma análise - não somos contra, somos a favor -, mas uma análise de impacto regulatório antes de sair estabelecendo o CNPE e compras obrigatórias pode ser útil para todos os agentes do setor.

Outra coisa, o gás natural, diferente de outros setores, tem, normalmente, contratos de muito longo prazo. Pensem que, em um ano de crise hídrica, 40% do gás natural brasileiro é do setor elétrico. O setor elétrico firma contrato de 15 anos. Imaginem, agora, a gente entregar um gás e ter um componente adicional de biometano. Não tem como, ele vai acabar encarecendo e comprometendo contratos, tendo risco de judicialização. Uma contribuição simples seria limitar aos novos contratos. Só isso. Se limitar aos novos contratos, a gente já tem um benefício para o país e um incentivo para a rota do biometano, que é uma importante rota, e nós também apostamos nisso, está certo?

Outra coisa é: no mercado de gás, existem várias cadeias de contrato. O produtor compra do outro sócio, que vende para o distribuidor, que vende para o consumidor final. Poderia deixar claro, se o objetivo é descarbonização, poderia ser apenas para o consumidor final, e não em todos os contratos; senão a gente vai cobrar o biometano em cima do papel, em cima do contrato e não sobre a descarbonização, que é em cima do consumo final do gás.

Considerações finais.

A Petrobras apoia. A Petrobras está engajada numa transição ética justa, que foca a descarbonização, isto é, emitir menos gás de efeito de estufa, com modicidade tarifária, na linha do que o colega do Ministério da Fazenda colocou. Estamos colocando dinheiro, investimentos sérios em biorrefino. E a inclusão de novas rotas amplia a participação da indústria; promove nova pesquisa de desenvolvimento, porque as universidades, as empresas não vão sossegar e vão continuar investindo - Isso é bom para o país; propicia a entrega de produtos competitivos de alta qualidade; e pode antecipar a descarbonização das nossas matrizes rodoviárias e aéreas, ampliando e antecipando demanda para o setor do agronegócio com essa proposta.

Muito obrigado mais uma vez. *(Palmas.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - A Presidência agradece a V. Sa., Dr. Cristiano Levone.

E, apenas para registrar - e já o fazia ao Marlon e também ao Gustavo -, se os senhores puderem entregar as exposições, compartilhar para conosco, seria de bom alvitre. *(Pausa.)*

Estou sendo aqui gentilmente informado pela nossa competente secretaria que todo material que está sendo exposto neste momento já se encontra à disposição das Sras. e Srs. Senadores que integram a nossa Comissão de Infraestrutura, que saudará as presenças dos Senadores Jayme Campos e do Senador Omar Aziz, que se somam, ambas, a dos demais, dos outros já mencionados companheiros.

Nós passamos e convidamos, de imediato, a querida amiga, Sra. Jurema Monteiro, que é a Presidente da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas).

Seja, mais uma vez, muito bem-vinda, Jurema.

**A SRA. JUREMA MONTEIRO** (Para expor.) - Bom dia, Senador Veneziano. Na sua pessoa, eu gostaria de cumprimentar a todos os Senadores presentes, cumprimentar também os meus pares aqui na mesa e lhe agradecer por esse convite importante a esta discussão do PL do combustível do futuro. Eu falo em nome da Associação Brasileira das Empresas Aéreas, e destaco e agradeço a importância de o Senado abrir, dar palavra aos usuários, às empresas aéreas, que, ao fim e ao cabo, serão responsáveis pelo consumo desse novo combustível, gerando indução de desenvolvimento na nossa economia, na sociedade. Mas é fundamental para a construção de um posicionamento do Senado, assim como foi na Câmara, a escuta desse lado dos nossos usuários desses novos combustíveis. Mais uma vez, então, lhe agradeço pela oportunidade.

Vou passar por uma apresentação - que, como o senhor bem disse, já está disponibilizada a todos os Senadores e a todos os interessados, pelo *site* do Senado -, destacando alguns pontos desse tema, que, para a gente no setor aéreo, é tão importante e aponta para o futuro desse segmento, desse setor tão estratégico na nossa mobilidade; não só na mobilidade, mas na indução do desenvolvimento.

O setor aéreo tem discutido uma jornada de descarbonização há mais de 20 anos, olhando o futuro, entendendo que é necessário ter soluções que mitiguem os impactos da nossa operação na atmosfera, no meio ambiente, embora seja responsável por apenas 2% das emissões de gases de efeito estufa na atmosfera, há uma discussão, como eu disse, há muitos anos, do setor comum em todo no mundo, junto ao Oaci, que é organismo internacional do transporte aéreo, e com eles nós desenvolvemos então um programa chamado Corsia, um tratado internacional que tem um esquema de redução de emissões, de que o Brasil é signatário a partir de 2027, de maneira obrigatória. O objetivo é que a gente chegue a 2050 zerando todas as emissões líquidas da aviação comercial internacional.

Para além disso, como os representantes do Governo também trouxeram, existem outros compromissos do país relacionados à descarbonização em que naturalmente o setor aéreo será impactado.

Para chegar a essa jornada, para chegar a esse objetivo, a nossa jornada de transição ecológica e energética é complexa e não existe uma medida única que aponte uma solução definitiva. É preciso, como bem disse o representante do Ministério de Minas e Energia, a combinação de diversas soluções, para que a gente consiga de fato mitigar os efeitos das emissões, medidas de curto prazo, de médio prazo e de longo prazo.

Sem dúvida alguma, todos os nossos estudos, não só da Abear, como da Iata, que é a Associação Internacional de Transportes Aéreos, apontam que o SAF, o combustível sustentável da aviação, é aquele que tem maior potencial e efeito para a redução de emissões, mas a gente não pode abrir mão das demais soluções que estão postas e que já são executadas pelas empresas.

No curto prazo, é importante destacar o papel que as novas tecnologias e a eficiência operacional têm nessa jornada. Hoje uma nova aeronave ou um motor novo de aeronave chega a consumir 15% a menos de combustível e na mesma rota. O que isso significa? Menos emissões. Então, a renovação da frota é fundamental. E hoje, as empresas aéreas brasileiras dispõem de uma frota relativamente jovem, algo em torno de sete anos, e elas têm investimentos contínuos na renovação de frotas. Esse é um caminho para a descarbonização.

Um segundo caminho é a redução das rotas ou das vias aéreas, sair do ponto A para o ponto B em um caminho mais curto. Eu vou, inclusive, apresentar um dado específico disso aqui no Brasil.

Mas, no longo prazo, a maior aposta é realmente o desenvolvimento de um novo combustível que possa ser combinado com o combustível fóssil usado hoje em dia e nos leve a uma otimização. O Brasil tem um potencial gigantesco para esse novo combustível, pelo parque tecnológico que a gente já tem instalado, pela produção de matérias-primas que nós temos no país. Então, muito além, e eu nem seria aqui a melhor porta-voz disso, do que os efeitos específicos só do setor aéreo, para a indústria como um todo, para o desenvolvimento econômico do país, a produção de SAF tem um potencial gigantesco.

Um estudo da RSB, que é uma consultoria internacional na área de sustentabilidade, em conjunto com a Boeing no Brasil, apontou que hoje, com os resíduos que nós temos disponíveis no país, nós conseguiríamos produzir algo em torno de 9 bilhões de litros de SAF/ano. O país hoje consome 7 bilhões de litros de combustível da aviação, ou seja, a gente conseguiria suprir toda a nossa demanda e gerar o suficiente para a exportação do produto aqui do Brasil. Isso é geração de receita, isso é geração de emprego, de divisas, então é realmente uma indústria com um enorme potencial e, por isso, a nossa defesa no avanço de uma política que traga segurança jurídica, que traga um marco regulatório para investimentos do SAF.

Quando a gente fala de SAF, e eu vou entrar nesse assunto com mais detalhes, é fundamental entender, como eu disse no início, além do uso desse novo combustível, existem outros mecanismos que nos ajudam a atingir os compromissos da descarbonização. Um deles, como eu disse, é a revisão das rotas aéreas. A Abear faz, desde 2020, um trabalho em conjunto com a Iata, que é a Associação Internacional do Transporte Aéreo, e o Decea, que é o Departamento de Controle do Espaço Aéreo da nossa Força Aérea Brasileira, para revisão de rotas.

Já foram mais de 300 rotas alternativas revisadas. O que significou uma economia, Senador, que hoje seria equivalente a 170 voos do extremo sul ao extremo norte do Brasil. Só para a gente dimensionar, então, o quanto medidas mitigatórias e alternativas ao combustível podem e irão contribuir nessa jornada de descarbonização.

Mas o objeto da discussão hoje é o combustível sustentável e sobre esse ponto vale a pena ressaltar que a construção desse texto partiu de um grupo de trabalho que o Ministério de Minas e Energia muito bem conduziu, dando escuta a todos os elos desse segmento, produtores, usuários, intermediadores, distribuidores, a academia, de forma que esse texto saiu de uma discussão muito ampla.

O Deputado Arnaldo Jardim teve muita habilidade na Câmara dos Deputados em dialogar também com os setores. E, do ponto de vista do SAF, quais têm sido os nossos principais destaques? Primeiro, que é fundamental que o texto enderece a oportunidade de o Brasil trabalhar com medidas de incentivo fiscal ou tributário para que, no tempo, esse produto possa ser competitivo no país.

Nós temos uma aviação consistente e robusta, mas nós temos um grande desafio no Brasil, que é incentivar o transporte aéreo e seguir crescendo com o transporte aéreo no Brasil, democratizando o acesso. Hoje nós temos algo como 0,5 viagem por habitante no país. É natural que esse número cresça, é importante e fundamental que esse número cresça. E o desafio de continuar crescendo e criar uma jornada de redução de emissões ou de descarbonização precisa andar *pari passu*.

Para isso, a gente precisa ter um combustível, que é um elemento fundamental na composição do custo operacional de uma empresa aérea, em preços competitivos e as políticas de incentivo e tributárias é que podem direcionar isso. Só

como exemplo, nos Estados Unidos, há uma política de incentivo que hoje subsidia algo como um litro ou galão de novo combustível do SAF em US\$1,75.

É claro que nós nunca vamos poder comparar o mesmo potencial de incentivo, a realidade fiscal de um país é completamente diferente da de outro, mas esse tipo de linha de financiamento ou incentivo é o que tem viabilizado, por exemplo, a transição energética no mercado norte-americano. E é o mesmo que a gente tem defendido aqui, que se criem mecanismos para um incentivo fiscal e tributário.

Um estudo que a Latam, empresa aérea brasileira, fez com o MIT, nos Estados Unidos, e Airbus apontou que hoje, sem uma linha de incentivo, a produção do SAF no Brasil poderia gerar um custo desse combustível mais alto que o combustível fóssil. Hoje o combustível fóssil gira em torno de um litro de produção em torno de US\$0,70 centavos e ele poderia chegar a US\$0,90 centavos até US\$1,60, se não forem dadas as condições ideais para uma produção.

É óbvio que esses valores podem mudar à medida que o país ganhe escala na sua produção, que a gente aumente a concorrência na produção de SAF. Nós temos potencial para isso, mas é fundamental que o texto endereça essa medida.

Para além disso, nós temos defendido que o texto - assim como ele traduz hoje em dia - não traga uma limitação de rotas tecnológicas, porque o Brasil tem potencial em diferentes rotas. O álcool é uma alternativa, mas as biomassas também são, e é fundamental que todas elas possam ser exploradas.

A ausência de mandatos volumétricos obrigatórios. Como o texto bem traz... ele traz um mandato de redução de emissões alinhado ao compromisso que o Brasil já tem com o Corsia, e é muito importante isso ser mantido, e a adoção de um sistema de comercialização das partes sustentáveis, que é chamado de *book and claim*.

Esses são os principais pontos de defesa do setor aéreo em relação ao texto do combustível do futuro.

Por fim, Senador... (*Pausa.*)

... já endereçando a minha fala ao final, o setor aéreo e a Abear têm defendido a aprovação do PL do combustível do futuro como uma matéria importantíssima para que a gente garanta um ambiente seguro para o investimento na produção e no consumo desse combustível no país. Ele é necessário para que a nossa aviação continue crescendo e garantindo os compromissos na redução da descarbonização.

(*Soa a campainha.*)

**A SRA. JUREMA MONTEIRO** - Então, nós apoiamos o texto da forma como ele foi aprovado na Câmara. Naturalmente, o Senado vai analisar e propor, se necessário, medidas, correções e melhorias ao texto.

E nós defendemos também que, em um segundo momento, haja um amplo debate sobre políticas de financiamento e da transição energética - como bem dito aqui pelo representante do Ministério da Fazenda -, de forma que a transição energética se mostre viável do ponto de vista ambiental, mas também do ponto de vista econômico, e que a gente tenha condições de cumprir o compromisso que nós temos com o país de manter o desenvolvimento e a democratização do transporte aéreo.

Então, eu quero mais uma vez lhe agradecer pela oportunidade de, como usuários desse novo combustível, estarmos aqui representados. Acho fundamental que a gente tenha essa escuta, como eu disse, e mantemo-nos à disposição para as contribuições que sejam necessárias durante a tramitação.

Muito obrigada. (*Palmas.*)

**O SR. JAIME BAGATTOLI** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Sr. Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Pois não, Senador Bagattoli.

**O SR. JAIME BAGATTOLI** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Pela ordem.) - Presidente, pela ordem, eu sei que não poderia quebrar o protocolo...

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Não, fique à vontade.

**O SR. JAIME BAGATTOLI** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - ... mas eu tenho um compromisso e eu queria só dois minutos para deixar uma explanação, até porque esse assunto dos biocombustíveis eu conheço profundamente, há mais de 40 anos.

Eu queria, na pessoa da Jurema, cumprimentar a todos os convidados que estão palestrando para nós, mas eu quero deixar uma pergunta ao Cristiano, porque o que me preocupa muito na questão do biocombustível é a questão tributária.

Eu quero que as pessoas que estão aqui entendam hoje... eu sou transportador da Shell Brasil no Norte. Hoje, o *biodiesel* sai do Mato Grosso em torno, aproximadamente, de R\$5,20 por litro.

Nós sabemos que o *diesel*, quando não tem nada - alíquota zero de PIS, Cofins e ICMS -, ele gira no Brasil em torno de R\$3,60 ou R\$3,70. Então, a grande preocupação que nós temos hoje, tanto para os estados, quanto para a União, esses 14% hoje, que já são misturas de *biodiesel* no *diesel*, na verdade não são 14%, mas chega a 16%, porque 14% é se você pegasse 10 mil litros de diesel e você colocasse 1,4 mil litros de biodiesel. A conta não é essa. A conta é: você coloca 10 mil litros e você coloca 8,6 mil de diesel e coloca 1,4 mil de biodiesel. Então, na verdade, você tem 16% de biodiesel, um pouquinho mais, dentro do diesel. É uma situação que eu conheço.

A mesma coisa o etanol, 27,5%. A conta é a mesma. Não é 27,5%, passa de 30%.

Mas essa não é a questão em debate. A questão em debate, o que eu vejo muito é que nós temos e nós precisamos disso, sim. Esse PL é muito importante. Nós precisamos que isso avance, mas nós precisamos trabalhar, gente. Não temos que pensar só em arrecadar neste país.

Agora, se nós queremos uma energia mais limpa, nós precisamos abrir mão de impostos. Então eu deixo o meu pedido aqui, eu peço que seja feita uma análise para tudo isso. Já tinha que ter sido feita dentro do etanol, sobre isso. Porque depois que o biodiesel se mistura à gasolina, ao diesel, quer dizer, ele vira diesel, igual você explicou. Ele vai virar diesel, e o que é que acontece? Você vem com toda a carga tributária em cima dele.

E para vocês entenderem, hoje nós não vamos produzir biodiesel só de gordura animal, igual você colocou aí, de boi, de suínos; nós temos que ter óleo vegetal. Ainda bem que temos uma produção, somos o maior produtor do mundo de soja. Eu inclusive tenho esmagadora dentro do grupo, eu esmago pouca coisa, mas caroço de algodão, vendo também para a indústria de biodiesel.

E quero dizer pra vocês: é uma satisfação, isto aqui é uma discussão de suma importância, em que nós precisamos avançar, precisamos ter menos poluição. E sabermos do problema do diesel, sabemos que diminuiu a própria Petrobras, o próprio refino. Ele avançou muito nos últimos anos. E só mesmo o diesel, sem mistura, já despoluiu muito nos últimos anos.

Mas nós precisamos que o biodiesel avance. E só temos que cuidar dessa questão da carga tributária.

Obrigado, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Não há de quê, Senador Bagattoli. V. Exa. permanece entre nós ou terá que cumprir...

**O SR. JAIME BAGATTOLI** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Presidente, eu queria ficar muito, mas eu vou pegar o contato deles. Eu, assim...

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Pronto, está o.k.

Só para renovar a V. Exa. e a todos os demais companheiros que aqui presentes estão e àqueles que, mesmo na ausência, por estarem cumprindo junto a outras Comissões, todo esse material, a secretaria da Comissão de Infraestrutura, sob a condução do nosso Presidente Confúcio Moura, já pôs à disposição, tanto da Relatoria, como de todos os senhores e senhoras que participarão do desfecho deliberativo.

Quero saudá-lo, Senador Bagattoli.

Dr. Cristiano faz um registro, quando das falas dos demais integrantes, poder mencionar a participação do Senador Bagattoli.

Eu convido o Dr. Roberto Ardenghy. E gostaria de ouvir os meus companheiros, até para que tornemos esta audiência com uma dinâmica que seja aprazível e interessante para os nossos telespectadores e presentes. Nós concluiríamos esta primeira rodada. Se o Senador Fernando Farias, se o Senador Zequinha, Senadora Margareth, Senador Jayme Campos tiverem quaisquer questionamentos a fazerem aos aqui presentes, expositores, o farão. Depois convidarei a derradeira rodada de seis convidados. Penso que é razoável essa sugestão.

Dr. Roberto Ardenghy, companheiro que integra, de forma sempre assídua, as nossas reuniões da Frente Parlamentar de Recursos Naturais. V. Sa., que responde pela Presidência do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás, tem um período, um tempo, de 10 minutos para as suas exposições.

Renovo o meu agradecimento por ter aceito o nosso convite.

**O SR. ROBERTO FURIAN ARDENGHY** (Para expor.) - Obrigado, Senador. Bom dia! Cumprimento V.Exa. pela presidência dos trabalhos, também registro a presença importante, nesta audiência pública, do Senador Fernando Farias, do Senador Zequinha Marinho, da Senadora Margareth Buzetti e do Senador Jayme Campos. Muito nos honra a presença

de V.Exas. aqui para que a gente possa fazer uma discussão equilibrada, uma discussão balanceada, do que nós estamos falando, que é esse importante projeto.

Desde já, Senador, eu quero registrar que nós somos a maior entidade representativa do setor de óleo e gás no Brasil e que damos total apoio a essa iniciativa legislativa pela sua importância, pela sua vocação de apontar para a descarbonização da matriz energética brasileira.

Nós vivemos, Senador, um momento muito complexo da realidade mundial e brasileira com a questão ligada ao aquecimento global, com a questão da emissão de gases de efeito estufa. O setor de óleo e gás, internacionalmente, é o primeiro a reconhecer que é um dos grandes responsáveis por essa situação do aquecimento global. Não há dúvida científica sobre a existência desse fenômeno e sobre o papel que o CO2 emitido pelos chamados combustíveis fósseis tem nesse processo de aquecimento global, que começou há 250 anos com a revolução industrial.

A gente vive hoje, Senador, uma situação, eu acho, muito ligada a uma espécie de voluntarismo ambiental. Existe uma série de iniciativas, iniciativas sociais, iniciativas legislativas, que apontam na direção de como resolver, existe quase um clima de pré-pânico, hoje, no mundo, com relação a essa situação e sobre como se pode resolvê-la. Isso é compreensível, as pessoas estão preocupadas e todo o mundo quer tentar endereçar esse problema.

Eu queria lembrar, Senador, que esse setor, o setor de óleo e gás no Brasil, todos os dias transporta 340 milhões de litros de combustíveis que vai aos mais longínquos rincões do Brasil. Se o senhor chegar hoje ao Oiapoque e for a um posto de gasolina, o senhor vai abastecer com gasolina, vai abastecer com óleo diesel, vai abastecer com etanol, esse carro vai rodar 200, 300, 400 km de maneira segura, transportando mercadorias, transportando bens e serviços para toda a economia nacional. Então, é uma responsabilidade gigantesca que o setor tem de manter essa realidade e de manter essa qualidade na questão da prestação desse serviço energético.

Uma preocupação que nós temos e que temos apontado nas diversas manifestações públicas que fizemos, Senador, é a questão, primeiro, ligada à qualidade dessa mistura que está se pretendendo fazer na questão do biodiesel. Em boa hora, o Relator Arnaldo Jardim, um Parlamentar com serviços relevantes prestados inclusive nesse aspecto da economia brasileira, aceitou as sugestões feitas pelos agentes do mercado e previu uma série de testes, que serão realizados à medida em que for feita a mistura, esse aumento de biodiesel no diesel. Nós não queremos um caminhão parado na estrada, um ônibus escolar parado perto da escola sem transportar os estudantes das suas casas até a escola e vice-versa.

Então, a preocupação com qualidade é enorme, porque nós somos os transportadores desse produto. Os distribuidores de combustível, alguns deles representados aqui nesta audiência, Senador, são o fim da linha. Eles levam o produto até o posto de gasolina e o posto de gasolina o distribui. Nós somos a face visível deste mercado. Então, é muito importante que a reputação e a imagem deste setor sejam mantidas como são hoje, em que o consumidor tem segurança no que está adquirindo em termos de combustíveis.

Então, a parte de testes rigorosos é muito importante e ficamos contentes e felizes que isso esteja previsto no atual projeto que veio até o Senado.

O segundo é o poder regulador do CNPE e da ANP para, exatamente, fixar os índices de mistura de acordo com a realidade econômica e de produção da agricultura brasileira. Esse é um produto de origem da agricultura, como foi mostrado pelo Gerente Executivo, o Dr. Levone, que, aliás, honra muito a equipe técnica da Petrobras, e numa excelente apresentação, mencionou aqui que inclusive a rota do HVO, que é uma das rotas pela qual é possível se produzir o chamado diesel verde. Esta rota também utiliza de maneira bastante importante produtos do agronegócio, tanto da proteína animal quanto da proteína vegetal, óleo vegetal, cebo etc.

Então, a preocupação com qualidade, a preocupação com que a mistura tenha a ver com a realidade do agro brasileiro é importantíssima.

O segundo aspecto, Senador, é o aspecto das rotas tecnológicas, que foi mencionado pelo Dr. Levone, mas eu quero reenfatizar. Não há sentido nenhum - não há sentido nenhum - que nós adotemos caixas de diferentes tecnologias a serem criadas em termos da regulamentação do biodiesel. Nós temos que deixar as rotas tecnológicas competirem entre si. Se existe uma maneira mais eficiente, melhor e de maior qualidade para a produção de biodiesel, essa maneira mais eficiente tem que prevalecer sobre a maneira menos eficiente. Eu não digo que isso aconteça na prática. Eu digo que nós não podemos nos fechar. Seria a mesma coisa que se permitir que o etanol só fosse produzido da cana-de-açúcar e não do milho, ou que o etanol de segunda geração não fosse permitido porque já existe um etanol de primeira geração.

Então, as rotas tecnológicas têm que ser abertas. O mandato tem que ser único para que as rotas possam disputar o espaço e que as melhores rotas prevaleçam sobre as rotas menos tecnologicamente avançadas e economicamente menos avançadas. Nós achamos e estamos convencidos de que há espaço para diversas rotas tecnológicas de acordo com a necessidade. A Petrobras mesmo está fazendo investimentos importantes. A Petrobras está fazendo a readaptação de uma refinaria

brasileira, que é a refinaria de Rio Grande, Dr. Levone, que vai se transformar numa biorefinaria. Vejam o investimento, vejam o potencial que o Brasil tem! E aí, estava conversando com a Jurema aqui, que estava me dizendo que a partir desta rota do HVO se produz ainda o SAF, que é um mercado também importantíssimo, não só para atender o mercado brasileiro, mas também o mercado...

Então, não vamos criar caixas, não vamos criar limitações, não vamos criar espaços únicos para determinadas rotas tecnológicas! Vamos deixar as rotas disputarem os espaços!

A preocupação é uma preocupação de ordem econômica, é uma preocupação de ordem social e uma preocupação de ordem tecnológica.

E o último ponto que eu queria mencionar com relação, especificamente, ao biodiesel é a questão da importação. Nós achamos que também não há a necessidade de uma limitação à importação de produtos: se nós somos competentes, se nós somos eficientes, se nós temos uma indústria consolidada, que tem condição de competir, por que nós vamos limitar a entrada de produtos estrangeiros, que poderá regular esse mercado em momentos de falta ou de dificuldade de fornecimento?

Então, esse outro elemento é o elemento ligado à competitividade, porque nós achamos importante que o agente - que é o distribuidor, que mistura o biodiesel no diesel e entrega ao consumidor - tenha essa opção também de, eventualmente, se necessário, trazer o produto importado para que possa ser feita uma arbitragem de preço e para que ele possa colocar o produto com qualidade, mas também com a preocupação de preço.

Nós estamos sempre falando aqui de preço, Senador, porque a gente sempre pensa no motorista de Uber, no motorista de táxi, no pequeno consumidor de diesel, no agricultor que tem a fazenda: ele tem a necessidade do produto de qualidade, mas também a um preço competitivo. A gente tem que ter essa preocupação, e, se a gente fizer essa estratégia de diversas rotas tecnológicas e da liberação da importação de biodiesel, nós vamos regular esse mercado, e ele vai agir em benefício total da sociedade brasileira.

Finalmente, Senador, eu queria fazer apenas um registro com relação à questão do biometano, que também é parte do...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. ROBERTO FURIAN ARDENGHY** - ... projeto de lei, hoje, que está em consideração aqui no Senado Federal. Nos causa preocupação, na questão do biometano, é exatamente essa maneira... Primeiro que o projeto não estava previsto no projeto original - ele foi incluído aqui dentro da Câmara dos Deputados -, e a gente não tem ideia de como é que isso vai acontecer na prática.

Fala-se da emissão de um certificado de origem de biometano, que será obrigatoriamente adquirido pelo produtor de gás natural. Então, uma vez por mês, ou a cada três meses, um produtor de biometano vai bater na porta do produtor de gás natural e vai dizer: "Tenho aqui um certificado de origem de biometano que você é obrigado a comprar", porque a legislação obriga que o produtor de gás natural seja mandatado a comprar aquele certificado ou a misturar uma quantidade de biometano ao seu gás natural. Ora, aquele certificado, Senador, não é um certificado regulamentado, não é aceito de acordo com o padrão internacional, que é o GHG Protocol; então, aquele documento vai virar nada mais que uma onerosidade para esse produtor de gás natural. Aquele documento vai gerar uma renda ao produtor de biometano, que vai colocar o dinheiro no bolso com aquele certificado, mas, ao produtor de gás natural que comprou aquele certificado, ele não vai fazer nada mais que aumentar o custo.

Ora, se ele aumenta o custo para o produtor, não é difícil imaginar que esse custo vai ser repassado; então, nós vamos ter lá, mais uma vez, o motorista de táxi que tem o gás veicular, o motorista de Uber que usa o gás veicular no seu veículo, o pequeno padeiro que usa gás natural para fazer o seu pão... Aumentando o preço do gás, os consumidores industriais e os pequenos consumidores terão essa onerosidade. Até a dona de casa que usa gás de cozinha, se o gás for gás natural, vai acabar pagando um "delta" por essa medida.

Então, são medidas que eu acho que precisam de maior estudo, que precisam de maior análise do ponto de vista da logística, do respeito aos contratos e de como é que vai ser feita essa inserção desse biometano na matriz, para que a gente não cause essas tensões.

O Gustavo, aqui do Ministério da Fazenda, mencionou, no início da apresentação dele, a preocupação que o Ministério da Fazenda tem com a questão da inflação dessas medidas de caráter ambiental, que têm de ser também levadas em consideração. Acho que nós temos que fazer uma visão equilibrada. Então, nós não podemos pensar, Senador - concluindo o meu comentário -, em fazer uma espécie de Robin Wood ao contrário aqui, na qual o pobre vai acabar financiando o rico nessa questão do biometano, com a emissão desse certificado, que vai gerar apenas onerosidade ao consumidor de gás natural, em última análise.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, caro amigo, pelas oportunas ponderações trazidas, Dr. Roberto Ardenghy.

Como ficamos acordados, eu pergunto à Exma. Sra. Margareth Buzetti, ao Senador Fernando Farias e ao Senador... O Senador Zequinha teve que se ausentar. Deve ter, de fato, ido cumprir obrigação junto a outras Comissões, mas retornará; e também o Senador Jayme Campos. Eles estavam como inscritos.

Senadora Margareth, V. Exa. desejaria fazer alguma indagação aos presentes expositores? (*Pausa.*)

Pois não.

**A SRA. MARGARETH BUZETTI** (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PSD - MT. Para interpelar.) - Obrigada, Presidente.

Este é um assunto sobre o qual eu até tinha conversado com V. Exa., um assunto importante para todos os brasileiros.

A descarbonização está na ordem do dia hoje, mas eu estava com uma preocupação muito grande, e o Cristiano sanou essa preocupação, que seria a mistura do coprocessado no biodiesel. Isso é você não ter uma energia totalmente limpa para usar. E nós temos, no Mato Grosso, parte de frota que vai começar a usar essa energia totalmente limpa já a partir de maio, tanto na navegação como parte de frota. Então, fiquei feliz de ter vindo à audiência pública e ouvir o que o senhor falou.

De resto e do mais, a questão de que o Roberto falou e de que o Jaime Bagattoli também falou, é a da tributação, em que a gente tem que prestar atenção, para que isso não fique muito mais caro do que o próprio diesel.

Muito obrigada, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Querida amiga, muito grato pela sua participação, atenção e atendimento a esse tema, ciente das outras obrigações com as demais Comissões, que, às terças e quartas, principalmente, chamam-nos à nossa responsabilidade - são várias.

Senador Fernando Farias, por gentileza.

**O SR. FERNANDO FARIAS** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL. Para interpelar.) - Obrigado, Presidente.

Quero parabenizar o Arnaldo Jardim pelo projeto que ele fez, acho que com um grande apoio do Vice-Presidente Alckmin. É um belo projeto!

Mas eu perguntaria ao Marlon o seguinte: toda vez em que vamos falar de mistura, de aumentar a mistura de etanol, nós esbarramos na história dos carros antigos e dos carros a gasolinas importados. No Brasil, é fácil produzir etanol. Nós estamos colocando agora 3% de mistura na gasolina, o que hoje equivale a mais ou menos o quê? A 1,2 bilhão, que é uma planta que o Mato Grosso está fazendo a cada dia. A cada dia, ele faz uma planta, 1,2 bilhão agora em Barreiras, no Pará. Então, a gente tem um potencial muito grande, além do potencial da cana-de-açúcar, que você pode virar um pouquinho a chave para lá, para cá, e fazer. Então, quando a gente vai sair desse impasse? Porque sempre vamos ter carros importados, sempre vamos ter carros antigos a gasolina e com isso a Petrobras importou, ano passado, 16 bilhões de litros de gasolina. Isso teria uma boa receita para o Henrique deixar aqui no caixa, não é?

Então, que impasse é esse? Por que isso? Por que importar gasolina se a gente tem um potencial muito grande para aumentar essa mistura? Vamos ficar sempre reféns desses carros antigos e desses outros carros? Não tem uma maneira de sair disso?

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Nós tivemos a sua indagação, meu querido companheiro, Senador Fernando Farias, a Marlon; tivemos duas considerações que foram feitas, dois comentários pelo Senador Bagattoli e pela Senadora Margareth, que foram dirigidos ao Dr. Cristiano, e antes de os mesmos voltarem a utilizar os nossos microfones, Gustavo queria fazer uma pequena retificação em nome da pontual e precisa exposição que fez anteriormente, retificando matéria que saiu há poucos instantes.

Dr. Gustavo.

**O SR. GUSTAVO HENRIQUE FERREIRA** (Para expor.) - Obrigado, Senador, por conceder a palavra, até quebrando um pouco o protocolo, mas durante a fala da minha colega Jurema recebi uma matéria aqui no celular com o título "Fazenda declara apoio à retirada do mandato de biometano do projeto". (*Risos.*)

Talvez tenha sido falha minha, Senador, não ter sido claro o suficiente na fala, mas gostaria de registrar aqui que a gente construiu em conjunto o texto que foi aprovado na Câmara dos Deputados, o Deputado Arnaldo Jardim foi bastante solícito em acolher as sugestões que a gente fez ao texto.

Então, é para deixar claro e inequívoco agora para todos os presentes - na esperança de que isso seja corrigido também na matéria - que o Ministério da Fazenda, sem prejuízo de qualquer aprimoramento que o Senado venha fazer ao texto e a esse ponto específico, está satisfeito, confortável com o texto que foi aprovado na Câmara dos Deputados em relação ao Programa Nacional do Biometano.

Era essa a consideração. E se me permite, Senador, já que estou com a palavra, os Senadores Bagattoli e Margareth comentaram sobre a questão tributária. Quero só fazer um registro também de que, no nível federal, a tributação dos biocombustíveis, inclusive por força constitucional, assim já era anteriormente, mas existe hoje o art 225, §4º, da Constituição, que nos obriga a fazer isso, a tributação dos biocombustíveis em geral já é inferior à tributação dos combustíveis fósseis no nível federal. No nível estadual, o ICMS, teve mudança recente, mas, para deixar todos tranquilos, no nível federal a tributação dos biocombustíveis já é um incentivo para o consumo dos combustíveis sustentáveis em detrimento dos fósseis.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, Dr. Gustavo. Dr. Cristiano e, em seguida, Dr. Marlon, para que nós formemos a próxima mesa com o querido companheiro, ex-Parlamentar Federal, Evandro Gussi, Sra. Erica Vieira Marcos, Sr. Henry Daniel Hadid, Sr. André Meloni Nassar, Sr. Sergio Tadeu Cabral Beltrão e, por fim, o Dr. Julio Cesar Minelli.

Dr. Cristiano.

**O SR. CRISTIANO LEVONE DE OLIVEIRA** (Para expor.) - Obrigado, Senador.

Acho que eu não tenho muito a acrescentar. Acho que o comentário sobre questões tributárias fica mais para o Gustavo Henrique, que representa aqui a Fazenda. Acho que nós, como agentes de mercado, respeitamos a lei que foi colocada, mas agradecemos os comentários gentis da Senadora Margareth, que já se ausentou.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Grato, Dr. Cristiano.

Dr. Marlon.

**O SR. MARLON ARRAES JARDIM LEAL** (Para expor.) - Senador Fernando Farias, obrigado pela pergunta.

É muito importante a gente ressaltar que há mais de quatro décadas o país usa 20% de etanol na mistura, mais de 20% de etanol na mistura e, portanto, nós temos veículos antigos que já estão predispostos, ou que estão predispostos a níveis bastante altos em comparação ao resto do mundo.

Acontece que, de fato, o consumidor está atrelado, numa relação com o fabricante daquele veículo, a um determinado limite preestabelecido de mistura; e é necessário que alguém garanta - e, nesse caso, o poder público tem o dever de fazê-lo - que ele pode utilizar um pouco além, ou um percentual maior do que aquele para o qual ele foi fabricado, em função de que os materiais da engenharia já evoluíram, sejam tratamentos superficiais de peças, tipos de elastômeros, tipos de equipamentos, tipos de motores, tipos de centrais de injeção eletrônica, no caso dos veículos que são dotados de injeção eletrônica, por exemplo. É necessário que alguém diga que se pode avançar um pouco mais, e, nesse caso, o poder público fará isso por meio da publicação de relatórios - como foi feito em 2014, com apoio da Petrobras, da Anfavea, da Abraciclo - em que nós, exaustivamente, estudamos todos os aspectos ligados aos potenciais impactos, de modo a deixar claro para a sociedade que esse impacto ou é desprezível, ou até melhora para o consumidor em determinados aspectos.

Eu aproveito aqui... Como sou engenheiro mecânico, não poderia deixar de sinalizar que o etanol aumenta a eficiência térmica do motor. Isso é da literatura, é do uso, é da mecânica, é do comportamento de um motor de ciclo Otto que faz uso de etanol.

Então nós temos todas as condições de avançar, mas precisamos fazê-lo de modo a garantir para o consumidor que o uso não terá impacto negativo para ele. De fato, hoje nós temos uma frota que tem 15% de veículos movidos exclusivamente a gasolina, no caso dos veículos quatro rodas; e, no caso das motocicletas, é um pouco mais, de 50%. Nós precisamos dar essa segurança, principalmente porque há uma relação de contrato - entre o consumidor e o fabricante daquele equipamento - que tem essa limitação: a garantia do fabricante está limitada àquele teor vigente no país.

Se formos avançar ou se tivermos um aumento desse percentual, um aumento dessa escala, desse limite superior, o fabricante pode se eximir dessa responsabilidade; mas como nós não podemos e não devemos limitar as políticas públicas a este fato e podemos avançar - sempre que podemos avançar, podemos constatar essa melhora -, assim o fazemos e podemos assegurar para o consumidor que não haverá problema, não haverá prejuízo, ou, ao contrário, inúmeros são os benefícios quando se considera todo o impacto de um aumento da mistura, por exemplo.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Senador Fernando.

**O SR. FERNANDO FARIAS** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL) - Eu entendo, Marlon, mas já existem algumas bombas em que você pode botar 30%, 40%, 50%, 60%. Na mesma bomba, o dono do carro portado chega lá e diz: "Eu quero é 10%", e a bomba faz a mistura.

Então eu acho que essa coisa... Tecnicamente, já é possível fazer isso. Então, não... Porque não dá para a gente ficar refém a vida toda, nunca vai acabar carro importado, nunca vai acabar carro antigo. Então eu acho que o Ministério, talvez, com um estudezinho em cima disso, possa chegar com essa solução para a gente deixar de importar gasolina.

Hoje, não sei se está, mas dizem que está 27% defasado. Se isso é verdade, a Petrobras está comprando gasolina cara e entregando barato - não é uma coisa boa para gente. Só como sugestão: o Ministério, talvez, independentemente do projeto do Arnaldo fazer um estudo em cima de colocar essas bombas, que cada um chegue lá e escolha a sua mistura! Eu quero é...

O.k., obrigado aí.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, Senador Fernando.

Eu quero renovar o meu agradecimento, os nossos agradecimentos, em nome da Presidência, Senador Confúcio Moura, dessa relatoria e de todos que integram a nossa Comissão, aos nossos convidados, que tão atenciosamente se dispuseram a estar entre nós e, de forma tão qualificada, trouxeram-nos informações importantes à relatoria e, evidentemente, aos demais membros, a fim de que nós formemos as nossas convicções para debate próximo e deliberação sobre o projeto.

Agradeço ao Dr. Marlon, ao Dr. Gustavo, ao Dr. Cristiano, à minha querida senhora amiga Jurema Monteiro, ao Dr. Roberto Ardenghy, pedindo desculpas por convidá-los a estarem entre nós, mas à nossa frente; e convido os demais próximos expositores.

A Presidência registra a presença de dois estimados companheiros: o Deputado Alceu Moreira, Deputado gaúcho; e também o Deputado Bohn Gass. Deputado Alceu, Excelência - até porque é decano da Câmara Federal e, rigorosamente, ao pé da letra regimental, os Parlamentares Deputados Federais não têm previsão à participação, mas não seria neste instante, principalmente-, sabedor das significativas colaborações e contribuições que já foram feitas pela Câmara e, entre os mesmos, V. Exa. esteve, a Presidência lhe reserva a palavra, pedindo apenas a compreensão para que o faça em rápidas considerações, estimado amigo.

**O SR. ALCEU MOREIRA** (Bloco/MDB - RS. Para expor.) - Obrigado, meu querido Senador Veneziano. Obrigado a todos os participantes.

Enquanto se forma a mesa, eu queria chamar a atenção, porque nós não apenas estamos fazendo qualquer tipo de comparativo das mais diversas rotas, de uma com a outra, como nós, na verdade, estamos trabalhando com a matriz de biocombustíveis por descarbonização, que é uma imagem a ser vendida para o resto do mundo, como um compromisso do país com a possibilidade de melhorar a qualidade do meio ambiente para todos nós.

No projeto relatado pelo competente Deputado Arnaldo Jardim, ele teve o cuidado de ouvir todas as partes envolvidas e de construir um texto que, com certeza, poderá ser melhorado. Mas, hoje, os mandatos que vêm naquele texto são de maneira positiva, são "autorizativos para". Nós podemos fazer outros projetos de lei para serem complementares a este.

Agora, fazer comparativos, como: trabalhar a questão de preço, pura e simplesmente, como eu ouvi do Sr. Ardenghy, por exemplo; a questão da capacidade de importação... Nós não temos reserva de mercado, nem queremos protecionismo algum, mas quando o biodiesel importado vai pagar o selo social? Quando é que ele se inclui nas políticas sociais, nos contratos que nós temos para comprar dos pequenos produtores? O biocombustível tem um contrato de integração social em todo o país. Não dá para importar biodiesel de fora com um custo absolutamente diferente. Se nós queremos fazer importação, a primeira questão é a simetria. Quem quiser importar tem que pagar o mesmo preço que o cidadão paga para ter o biodiesel aqui no Brasil.

De resto, quando você fala numa bandeira como esta, que trabalha a descarbonização, se você trouxer o coprocessado para dentro dele, você perde a bandeira porque bota o hidrocarboneto, com uma mistura muito inferior ao que está na lei. Não tenho dúvida de que, lá nos postos de gasolina, o coprocessado, o S10... Até não entendo porque que a Petrobras continua insistindo no S500, com 500 partículas de enxofre contaminando o meio ambiente, um produto absolutamente cancerígeno, mas que tem esses produtos à disposição do usuário na bomba.

Agora, querer comparar, pegar uma carona no biocombustível, para tratar do coprocessado, com certeza não é a imagem que nós queremos vender para o mundo, nem é a que vamos discutir na COP30. Nós queremos, na verdade, ter uma

matriz, um compromisso do Brasil com a sua sociedade e com o mundo, de descarbonização a partir das mais diversas rotas. Elas todas - a partir da aprovação do projeto de lei pelo Senado, com ou sem modificação - abrem a porteira para grandes discussões de envolvimento de outros setores. SAF, por exemplo, nós acabaremos por transformar um produto altamente competitivo e viável, desde que ele tenha previsibilidade e segurança jurídica, que é o que esse projeto traz.

O que nós estamos trazendo dessa relatoria do Arnaldo Jardim é a previsibilidade e segurança jurídica. É a possibilidade de a sanção imediata desencadear um processo de investimento de aproximadamente R\$200 milhões. E quero concluir - R\$200 bilhões, Senador Veneziano -, dizendo o seguinte: o biocombustível é um elo integrador que pode melhorar a renda *per capita* de sociedades absolutamente distanciadas e abandonadas do desenvolvimento. A matriz produtiva integradora, com vários produtores tendo para quem vender o produto e este produtor tendo como colocar nos veículos, é certamente uma forma de distribuir plantas industriais por todo o Brasil, por áreas degradadas e com populações menos favorecidas, trazendo-as para uma renda *per capita* absolutamente dignificante.

Isso não aconteceria com o diesel fóssil. Aliás, no coprocessado, quando nós formos fazer o coprocessado, não reduziremos um só litro de combustível importado. Agora, quando nós botamos 1% de biodiesel, reduzimos o importado. Então, é um erro trazer comparativos meramente econômicos. O biocombustível tem uma gama de importância para o Brasil, do ponto de vista de quem é selo ambiental, agroambiental e selo verde.

Vim aqui para afirmar e confiar que o Senado tenha a condição de manter o projeto de lei e permitir que, a partir de então, se possa fazer outro desdobramento com outros projetos, porque essa matriz produtiva gera desenvolvimento imediato a partir da sua sanção.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, meu querido Deputado Alceu Moreira. Renovo a nossa estima. Sempre é honroso, para nós, podermos recepcionar os nossos companheiros da Câmara Federal, sempre registrando aqui a atenção que a Presidência confere, até mesmo quebrando regimentalmente aquilo que é previsto.

Sabe, V. Exa., que - mesmo diante dos apelos compreensivos para que nós possamos dar a devida celeridade a tema de grande repercussão, ao qual todos nós estamos a nos ater - não podemos abrir mão, abdicar também da mesma e igual responsabilidade que a Câmara dos Deputados teve com o seu tempo de apreciar e devidamente fazer, se possível, necessário e exigido for, as devidas retificações. Só não abdicaremos dessa competência que é reservada tanto ao Senado como à Câmara Federal.

Muito obrigado, meu querido amigo e irmão, companheiro emedebista Alceu Moreira e igualmente Deputado Bohn Gass.

**O SR. ALCEU MOREIRA** (Bloco/MDB - RS. *Fora do microfone.*) - Grato.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Mesa já composta, para nossa alegria, com a presença do querido, repito, estimado companheiro, competente Parlamentar que foi e hoje é Presidente da União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia, querido Prof. Evandro Gussi.

V. Sa. tem, à disposição, o microfone da Comissão de Infraestrutura pelo tempo de dez minutos. Seja bem-vindo! Agradecidos somos à sua presença.

**O SR. EVANDRO GUSSI** (Para expor.) - Senador Veneziano Vital do Rêgo, Vice-Presidente do Senado Federal e Presidente em exercício aqui na Comissão de Infraestrutura, V. Exa. sabe a honra que é estar sob a sua liderança. É um lugar em que eu me sinto sempre muito confortável - há muitos anos, jovem Parlamentar que lá cheguei à Câmara dos Deputados - por poder gozar das suas lições, não só aquelas expressas em palavras, mas especialmente aquelas, digamos assim, formatadas pelo seu caráter, pela sua lhanza, pela sua gentileza. É uma honra estar aqui sob a Presidência de V. Exa. e também, nesta audiência tão qualificada do Senado Federal, com a pessoa do Senador Fernando Farias aqui presente, a pessoa do Senador Ireneu Orth aqui também presente e também de dois queridos amigos, o Deputado Bohn Gass e o Deputado Alceu Moreira, que também, para mim, são dois professores do período em que passei na Câmara até hoje. E ao lado de colegas aqui que, em benefício do tempo, já estão todos nominados, mas é uma honra estar ao lado de V. Sas. aqui.

Eu ouvi atentamente o meu querido amigo embaixador e hoje Presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo, o Embaixador Roberto Ardenghy, falando sobre as questões econômicas desse projeto. E eu acho que esse é um ponto fundamental para que nós comecemos este tempo. Só que eu vou pedir licença para que nós olhemos isso com um *zoom* mais distante, olhemos isso de uma maneira mais holística, porque o desafio da transição energética não é um desafio brasileiro, é um problema nacional, é um problema global. Nós estamos a decidir, com essas ações, qual o modelo de vida que nós queremos ter para nós, para os nossos filhos, netos, bisnetos, nós estamos a decidir sobre a viabilidade do nosso modo

de viver sobre a Terra, não só hoje, mas nas próximas décadas, no próximo século. É essa decisão que no fundo está sob as nossas mãos, não é outra coisa.

Não é por acaso que a humanidade se movimenta por esse tema, como nunca se movimentou provavelmente por tema nenhum. E o que têm feito as sociedades mundo afora? Os americanos, Senador Veneziano, colocaram mais de US\$1 trilhão da sociedade americana num projeto chamado *Inflation Reduction Act* (IRA), para fazer transição energética nos Estados Unidos. A sociedade europeia colocou bilhões de euros no *Green Deal* para fazer transição energética.

E qual é a grande dificuldade, qual é o grande problema? Com todos esses recursos, com todo esse nível de esforço, eles enfrentam dificuldades assustadoras para ter entregas concretas de transição energética, de redução de emissões. Os relatórios não são otimistas, os relatórios são pessimistas: mais de US\$1 trilhão nos Estados Unidos, centenas de bilhões de euros na Europa e a China, com outros recursos equivalentes, não consegue fazer a entrega.

De outro lado, tem um país que muitas vezes nós consideramos... Não eu particularmente, sou um brasileiro orgulhoso por este país fantástico ter sido construído num continente de mais de 8,5 milhões quilômetros quadrados e que fala uma só língua. Ninguém se sente menos brasileiro, em nenhum lugar deste país. Eu tive a honra de estudar na Universidade Federal do Rio Grande do Sul, era um paulista, caipira, e lá fui bem recebido. Vou ao Nordeste, sou bem recebido, vou ao Norte do Brasil, sou bem recebido. Isso é um gigante fabuloso. Além de tudo isso, é o único lugar do mundo em que nós podemos fazer transição energética com economia para a sociedade.

Eu vou dar um dado aqui bem simples. Faz 21 anos que o Brasil tem esse fenômeno chamado carro *flex*. Nós fizemos uma conta, Senadores aqui presentes, Deputados e a sociedade, em 21 anos, por essa decisão que o brasileiro possui de chegar a um posto de combustível e escolher se ele quer etanol ou quer gasolina... Lógico, nós achamos que ele tem que escolher o etanol pelas questões ambientais, qualidade do ar, geração de emprego e renda mais pulverizada e assim por diante, mas mesmo aquele consumidor que olha o aspecto econômico tem que ser respeitado. Em 21 anos do carro *flex*, o brasileiro economizou por essa possibilidade de escolha mais de R\$110 bilhões. Esses R\$110 bilhões são mais de US\$20 bilhões em dez anos, que o brasileiro deixou de gastar porque podia escolher entre o etanol e a gasolina.

E, de quebra, nós reduzimos a emissão, no caso do etanol, nesse mesmo período, em cerca de 660 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>. Olha que paradoxal, enquanto o mundo gasta dinheiro para poder reduzir emissões, e não está errado, no Brasil, nós estamos economizando. O único lugar do mundo em que se descarboniza economizando e se economiza descarbonizando é o Brasil.

E essa história de sucesso do etanol pode ter duas replicabilidades fantásticas. Uma dentro do Brasil, no caso do biometano. Não vou ousar falar, embora eu seja apaixonado pelo biodiesel. Tive a honra, Deputado Alceu Moreira, de ser Presidente da Frente Parlamentar do Biodiesel por quatro anos, enquanto estive na Câmara, mas nas presenças aqui do Sergio e do André Nassar, eu me sinto absolutamente desconfortável para falar sobre o tema, porque provavelmente estou muito desatualizado, mas esse tema do etanol é replicável hoje historicamente no biometano. O Brasil vai poder fazer no biometano a mesma coisa que nós estamos fazendo nesses últimos 40, 50 anos no etanol. Cerca de 50% a 60% do biometano que virá para o Brasil nos próximos anos, virá do setor sucroenergético. Nós estamos já processando vinhaça, torta de filtro - vinhaça é um resíduo do etanol; torta de filtro é um resíduo do açúcar - e a palha da cana que vão para os biodigestores. Cerca de 50% a 60% do biometano vai ser feito a partir daí, e isso vai ser uma grande revolução. Por quê? Primeiro, o seguinte: tem viabilidade, hoje e no futuro próximo, quer seja dos aterros, quer seja de vários tipos de resíduos urbanos, mas, sobretudo, do setor sucroenergético. Eu não consigo ver, nos próximos 15 anos, uma usina produtora de etanol ou de açúcar que não tenha uma usina de biometano anexa. Não faz sentido não a ter; todas terão, praticamente. Então, nós vamos ter suprimento; isso aí é indiscutível. Qualquer dado diferente desse, com todo o respeito, é porque está faltando algum elemento na racionalização econômica.

Segundo, o nosso valioso gás - e aqui faço, de novo, minha referência elogiosa, não por nossa amizade, mas por sua competência e pela envergadura dessa indústria, que é a indústria de *oil & gas*, representada aqui pelo Embaixador Roberto Ardenghy -, o Brasil tem os melhores hidrocarbonetos do mundo. O último petróleo que tem que ser explorado no mundo tem que ser o brasileiro, que é o que tem a menor intensidade de carbono - então, eu acho que esse é o primeiro ponto -, só que ele tem uma característica importante, por um lado, e desafiadora, por outro: ele está na nossa costa, sobretudo na nossa costa, e com grande dificuldade de penetrar; no caso do gás, no interior do Brasil. Onde está o biometano? Está no interior do Brasil. Onde está o biometano? Do lado dos centros consumidores. Então, nós temos, assim, uma proximidade dos centros de consumo, tanto nos resíduos urbanos quanto nos resíduos agrícolas.

Nós temos hoje um cálculo muito bem tranquilo feito de que distâncias de até 200km, distâncias dessa ordem, podem ser feitas com caminhões, ou seja, devido o raio desse biometano, que está e estará próximo já dos centros consumidores, ele vai poder alcançar uma parte do Brasil que não tem gás natural e, dificilmente, vai tê-lo, porque nós estamos falando de

bilhões e bilhões de dólares para a infraestrutura, que não aconteceu até agora, e, sejamos realistas, não acontecerá sem altos custos para a sociedade brasileira, nos próximos tempos.

A questão do preço do biometano - outro ponto muito importante - já é hoje praticamente um preço competitivo, hoje já é um preço praticamente competitivo. Com a mínima escala que vai gerar esse projeto de lei do combustível do futuro, nós teremos, sem dúvida, um biometano competitivo onde não chega gás natural...

(*Soa a campanha.*)

**O SR. EVANDRO GUSSI** - ... e saindo de cerca de 80g de CO2 por megajoule de energia para cerca de 4g, 5g, zero grama; terá logo o biometano aqui com pegada negativa de carbono, ou seja, estará usando o biometano e tirando CO2 da atmosfera.

E, para concluir, eu digo que nós estamos, com esse projeto como sociedade e o Parlamento, que é a representação máxima do corpo político, sendo protagonistas globais. O Brasil vai ser o primeiro país do mundo que vai avaliar ciclo de vida de emissão de CO2 do poço à roda e, conversando com o Mover, vai olhar do berço ao túmulo. Ninguém fez isso até hoje e difícil fazê-lo. Por quê? Há quanto tempo, Bohn Gass, nós estamos esperando o anúncio do fim, ainda que longínquo, dos combustíveis fósseis? Nem o anúncio de quando vai ser, se vai ser daqui a 50 anos, 60 anos, 100 anos. Ninguém tem coragem de fazer essa profecia.

O Brasil, não, o Brasil consegue aferir agora, Senador Veneziano. Porque o sujeito diz assim, por exemplo, no caso de um carro elétrico, mas podemos colocar qualquer tipo de tecnologia industrial: "Ah, isso daqui é *zero emission*, não tem escapamento esse carro!". Mas ele faz energia elétrica ali do lado com carvão mineral... O aquecimento é global, se a emissão é aqui ou acolá, isso não importa, sendo emitido no planeta Terra, nós temos um problema sério a ser endereçado. No Brasil, não. Nós vamos medir a energia, a fonte da energia, onde ela é utilizada e, em um futuro próximo, vamos medir tudo: componentes, fabricação, descarte e reciclabilidade dos modelos.

Temos um projeto com amplo apoio na sociedade. No caso do etanol, por exemplo, o texto foi relatado pelo Deputado Arnaldo Jardim, com consenso absoluto entre o setor sucroenergético e a Anfavea, com toda a adequação. Isso é uma boa notícia, fazer isso no Brasil. A melhor notícia é que essa é a segunda replicabilidade a que me referia. Há países no mundo que podem e querem copiar isso que o Brasil fez nessas últimas décadas. O G20, agora, é o G20 da transição energética, em que o Brasil mostra a sua pérola, a sua joia da coroa, que são o quê? Os seus biocombustíveis.

Por fim, foi lançado, no ano passado, Senador Veneziano, a Aliança Global para os Biocombustíveis, a *Global Biofuels Alliance*, que é, justamente, uma organização supranacional destinada buscar as melhores práticas e fazer com que outros países, muitos deles vulneráveis sob o ponto de vista ambiental, social e econômico, possam ter soluções dessa magnitude. Qual é o país que mais tem oferecido contribuições para a Aliança Global de Biocombustíveis? É o Brasil!

Então, termino com o último ponto, que é: nós temos também uma geologia, e aqui quero render as minhas honras à Petrobras. Nós temos também a possibilidade de capturar e armazenar o carbono no solo, o chamado CCS. Quem desenvolveu isso, temos aqui o Dr. Israel, e eu até vou falar dez segundos sobre o tema, porque é constrangedor falar qualquer coisa sobre o assunto da presença dele...

Temos uma possibilidade, uma miríade de soluções fantásticas. Termino de onde comecei: o Brasil, com esse projeto, vai fazer a maior transição energética com o menor custo para a sociedade, em um primeiro momento, e, em um segundo momento, com geração de riqueza e economia para a sociedade brasileira.

Com isso, registro aqui a minha honra de participar desta excelsa Casa da democracia brasileira. Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Querido amigo, mais uma vez, para não ser repetitivo, em que pese ao sê-lo, não estar sendo exagerado, o meu agradecimento e minha honra pessoal de gozar da sua amizade, de gozar de uma figura que, intelectualmente, é diferenciada. Seja sempre muito bem-vindo! Mais uma vez, grato!

Quero também fazer menções, você já o fez, para não parecer que esteja, por esquecimento, sendo indelicado com uma extraordinária equipe de consultores e consultoras, entre os quais, aqueles que estão a me reservar este momento, a Pedro e a Israel. São dois companheiros, entre outros, que estarão a nos acompanhar neste trabalho que, proximamente, haveremos de entregar.

Minha querida Sra. Erica Vieira Marcos, ao meu lado esquerdo, Sra. Gerente-Executiva Ambiental da Confederação Nacional do Transporte.

V. Sa. disporá de dez minutos para a sua apresentação. Antes, agradecemos o convite aceito.

**A SRA. ERICA VIEIRA MARCOS** (Para expor.) - Obrigada a todos. Obrigada, Senador. Obrigada aos companheiros integrantes da mesa antecedente, desta mesa.

Pois bem, nós vamos falar sobre a perspectiva do maior consumidor de fontes renováveis e fontes fósseis no país: o setor transportador. O Brasil produziu quase 7 bilhões de litros de biodiesel de base éster no ano passado; nós consumimos 82% deste insumo. E o motivo pelo qual eu trago essa informação é porque o projeto de lei do qual tratamos traz, no seu art. 33, o aumento deste teor no território nacional. Isso muito nos preocupa, Senador, porque nós precisamos de uma transição energética técnica efetiva, e, assim, nós vamos expor os nossos resultados técnicos em relação a esse insumo.

Nós estamos atualmente com um teor de 14%. Em 2021, nós já atingimos patamares de 13%. A legislação, o projeto de lei comenta sobre a indução desse teor para 15% no ano que vem. Tivemos muitos problemas no setor usuário, no setor transportador. Fizemos uma sondagem com mais de 700 empresários, frotistas de 500 veículos: mais de 60% apresentaram problemas mecânicos dessa fonte energética renovável. E aqui estão alguns exemplos de problemas mecânicos: trocas de filtros, problemas de entupimento, geração de borra, entre outros, que eu vou expor posteriormente.

Aqui são os custos econômicos do veículo, na ordem de R\$126 mil por veículo, por evento. Então, para um frotista de 500 unidades, 500 veículos, vocês calculem isso, tanto no segmento de cargas quanto no de passageiros. O combustível é oxigenado, é suscetível a congelamento; em tempos de inverno, é isso que ocorre - e as notícias apenas corroboram com essa informação. Congelamento, cristalização e paradas de veículos no meio das rodovias, sendo que têm que ser resgatados pela Polícia Rodoviária Federal, e custos com guinchos.

Esse problema não é pontual, ele é sistêmico - essas entidades recorreram à gente quando o teor era de 13% em 2021 -, ele perpassa por todos os usuários dessa cadeia de insumo.

Aqui são algumas fotos, encontradas em campo, do problema da borra, de formação de borra, parafina, resina, corrosão das peças. Mais problema aí da cristalização, antes mesmo de o biocombustível ser misturado ao diesel.

Nós temos algumas evidências empíricas.

Temos um transportador, um frotista de 1,3 mil veículos, que nós trouxemos de São Paulo. É a Sambaíba, eles detêm 17% da frota metropolitana do país... da Região Metropolitana de São Paulo, perdão, e vai dar um breve relato.

Por favor, Marcos, Diretor.

Peço a palavra para ele.

**O SR. MARCOS ARAUJO** (Para expor. *Fora do microfone.*) - Perfeito.

Bom dia a todos, eu sou o Marcos Araujo...

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Por gentileza, Sr. Marcos, pode utilizar o microfone.

**O SR. MARCOS ARAUJO** - Bom dia a todos. Eu sou o Marcos Araujo. Eu trabalhei 27 anos na Scania e mais 7 anos na Mercedes. Hoje, eu estou no cliente final, a Sambaíba Transportes Urbanos.

No ano passado, nós fizemos um piloto na nossa frota com o B15, e tivemos novidades aí, porque os carros começaram a perder força na nossa operação, em casos até de o passageiro descer do ônibus para o ônibus subir e depois entrar de novo, para poder fazer a nossa linha.

Nós tivemos aí um custo adicional desse piloto, mais de R\$1,5 milhão, para fazer esse piloto do B15, e agora, quando entrou agora o B14, eu estou com quase 40% da frota perdendo a força, com muita resina dentro dos filtros. Eu tenho um carrinho que eu preparei antes de entrar no reservatório, que ele acaba demorando para carregar, eu tenho o meu caminhão próprio, mandei limpar antes de começar o B14 e, quando começou o B14, eu tenho carros, ônibus que ficam fora da minha garagem, esperando, porque demora muito para carregar.

Nós estamos com esse problema desde o ano passado, fizemos o piloto com o B15, e com o B14 eu não estou conseguindo vencer com isso. Só o filtro do meu carrinho, que eu trocava semestralmente, hoje eu estou trocando semanalmente, o que me custa R\$10 mil por semana. Então é muito dinheiro que está chegando ao consumidor final.

E o meu objetivo aqui é entregar qualidade para os nossos passageiros, é entregar conforto para eles. E isso está afetando a minha qualidade e também o dinheiro que eu deixo de receber da SPTrans porque eu não estou conseguindo fazer a minha linha 100%. Essa é a realidade do nosso dia a dia na Sambaíba, no Estado de São Paulo.

Muito obrigado.

**A SRA. ERICA VIEIRA MARCOS** - Obrigada.

Além da Sambaíba, há outras empresas, mas nós vamos passar à evidência empírica, isso nos salva algumas lâminas, que eu vou passar mais adiante.

Participaram desses testes compartilhados por essa empresa a Mercedes-Benz, que fez o seguinte relato, uma das principais montadoras do país: "Nas análises das amostras do combustível utilizado, B15, não foram encontradas divergências quando comparadas com a especificação da legislação Ranp, o que nos sinaliza que a resolução por si só não é robusta o suficiente para garantir a qualidade deste combustível renovável no mercado, necessitando de uma revisão e inclusão de parâmetros no controle de glicerol, estabilidade, entre outros".

O ponto é que isso foi um teste realizado por uma parte interessada em que sejam revisados aspectos técnicos, mas seguimos com a ciência e entramos com duas universidades, o que nos auxiliou nas evidências científicas. Uma é a Universidade de Brasília, Departamento de Engenharia Mecânica, em que nós tivemos uma oscilação de testes com diferentes teores de B7 para B20, e aí foi detectada a primeira informação, pelo professor de Engenharia Mecânica, que foi aumento do consumo específico de 15%, para um Ford Ka, de tecnologia um pouco mais antiga, P5. Já o P7, com uma tecnologia mais avançada, em que foram colocadas as misturas, uma perda de potência que levou a um aumento de consumo específico de 9%, mais emissões de gases associados. Então é um combustível que não é tão verde assim.

Se a gente extrapolasse esses números para uma carga nacional, considerando apenas essas duas tecnologias veiculares, nós estamos falando de um consumo desnecessário de 3,3 bilhões de litros de diesel, impacto financeiro de R\$20 bilhões e emissões de quase 9 milhões de toneladas de CO2 equivalente, sem contar o monóxido de carbono, óxido nitroso, hidrocarboneto, material particulado detectado no escapamento.

Testes foram feitos também com relação a potência, perda de potência em 10%, quando o teor vai de B7 a B20.

Monóxido de carbono extrapolou os valores permitidos pelo Ibama e 12% de aumento de óxido nitroso, que leva à chuva ácida. Entramos com a Universidade Federal de Minas Gerais para fazer alguns testes químicos. Obtivemos os resultados nesta semana. Foram feitas matrizes soja mais sebo/soja.

Primeira identificação, em menos de 24 horas o B100, antes mesmo de ser misturado ao combustível fóssil, aconteceu o quê? Ele contaminou. Antes mesmo de ser misturado ao combustível fóssil. Constatada a contaminação com moléculas de biodiesel em temperatura ambiente. Reprovou no teste de membrana, reprovou no teste de temperatura, ou seja, ele deveria entrar no entupimento a 5°C, mas ele entrou em 7°C.

Com as mudanças climáticas de que temos falado, nós temos oscilação de temperaturas, temperaturas extremas. E isso faz com que essas temperaturas vigentes sejam questionáveis.

*(Soa a campanha.)*

**A SRA. ERICA VIEIRA MARCOS** - Segunda constatação, mistura de biodiesel só soja e biodiesel já reprova no B12 em aspecto. E ali são três tendências: água, estabilidade e glicerina. Nos quesitos glicerina e água, ele já faz uma tendência de aumento de umidade, contaminação total, entre outros aspectos.

Esse combustível foi testado diretamente de uma distribuidora que representa o mercado nacional. Pondero se a gente tivesse consumido um combustível de um ponto de abastecimento, em que já passou mais tempo de envelhecimento nesse combustível.

O combustível sebo/soja foi reprovado em todas as matrizes. Presença de material particulado a partir já de 10%, contaminação total a partir do B14 e glicerina com crescimento contínuo de B7 a B15. Glicerina forma essa resina que entope os nossos motores.

Envelhecimento acelerado. Todas as matrizes foram reprovadas após o envelhecimento acelerado. Isso acontece porque o teste de contaminação total é exigido quando o combustível reprova no aspecto. Se ele não reprova no aspecto, esse teste não é feito. Então, o que a gente recomenda? A ANP tem feito um trabalho sério de melhorar a qualidade do combustível, tem nos ouvido. A ANP representa o consumidor, representa o setor transportador, mas na prática a gente acredita que os parâmetros precisam ser aprimorados de controle de qualidade.

A gente quer que esse combustível dê certo. A gente quer uma mistura ternária. Como muito bem foi dito aqui, o HVO e o coprocessado são renováveis e merecem seu espaço. Nós, como consumidores, exigimos esse espaço de uma fonte energética não só renovável, mas uma fonte energética que descarbonize de verdade, que não gere externalidades, inclusive a formação de borra e produtos perigosos.

Temos até aqui, vamos passar mais à frente... Já passou? Mais à frente, um filtro contaminado, que é a realidade do usuário final, que é a realidade do setor transportador.

Como palavra final, o que o setor transportador pede nesse momento com esse art. 33? Cautela técnica. A gente quer que suba, claro, mas que funcione, que funcione e que revejam as especificações. É isso.

Agradeço, Senador. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, Doutora.

Peço, inclusive, à senhora as desculpas devidas. Às vezes a gente termina sendo o chato nessas ocasiões, mas é por força do que o momento nos exige em razão de outros convidados, enfim. A senhora há de compreender plenamente.

Eu convido o Sr. Henry Daniel Hadid, Presidente do Sindicom (Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustível e de Lubrificantes).

Quero saudar a chegada, também, do nosso querido companheiro, Deputado Osmar Terra. Quando menciono "nosso", é porque fomos, eu e Evandro, colegas seus - tanto seu, como de Alceu e de Bohn Gass. Time bom.

Convido o Dr. Henry e, também, menciono que está aqui entre nós o Senador Ireneu Orth, que recém chega à condição de Senador, à titularidade, pela licença que foi requerida pelo nosso querido companheiro gaúcho, o Senador Luis Carlos Heinze.

Seja sempre muito bem-vindo, Senador colega.

Dr. Henry, por gentileza.

**O SR. HENRY DANIEL HADID** (Para expor.) - Senador Veneziano, Parlamentares, colegas de mesa. Queria dizer, primeiro, que eu estou muito feliz de estar aqui. Acho que estamos vivendo um momento histórico na história do país, participando desse projeto, que é líder, como já foi repetido aqui. A gente está na vanguarda mundial da descarbonização.

Eu represento o Sindicom, sou Presidente do Conselho de Administração do Sindicom. O Sindicom traz as maiores distribuidoras de lubrificantes e combustíveis do país. Ele já existe desde 1941, trazendo políticas públicas para o setor, de modo a trazer sempre para a sociedade o combustível de uma maneira mais eficiente, com melhores preços e melhores custos para a sociedade. Como bem disse o Ardenghy na apresentação dele, você pode ir do Oiapoque ao Chuí, do leste ao oeste deste país, que vai ter um posto de gasolina com combustível, com qualidade entregue.

A gente passou por uma experiência muito traumática no país, que foi a greve dos caminhoneiros, e uma vez terminada a greve dos caminhoneiros, as distribuidoras, em menos de 24 horas, abasteceram todos os postos, todos os pontos do país, todos os grandes consumidores, os aeroportos - o país estava suprido -, então a gente tem muito orgulho de fazer parte desse sindicato das distribuidoras de combustível do país.

O Brasil, como o Gussi já falou aqui, está à frente, já. O Brasil tem uma das matrizes energéticas mais limpas do mundo. A gente já vem colocando etanol na gasolina. Com uma frota *flex fuel* no país, a sociedade escolhe o combustível que quer, ela chega ao posto de gasolina... a maior parte da nossa frota é *flex fuel*, então a gente está na frente.

A sociedade brasileira já faz a escolha, a gente já tem o teor de biodiesel no diesel. Acho muito importante seguir as especificações técnicas para que não tenha qualquer tipo de problema na mistura do biodiesel com o diesel. A gente vai falar disso aqui um pouquinho mais à frente, mas acho que o Brasil já está caminhando muito à frente na matriz brasileira, que é realmente uma das mais limpas do mundo.

E quanto ao projeto do combustível do futuro, a gente tem atuado muito fortemente. O Deputado Arnaldo Jardim foi muito feliz, e a gente está apoiando muitas das medidas que foram tomadas.

Quando a gente fala aqui do *biodiesel verde*, o mandato nacional foi uma medida muito certa, porque o país é muito grande. E quando você coloca o mandato nacional, você vai conseguir fazer a transição e a descarbonização com o melhor preço para a sociedade. A gente vai alcançar esse objetivo, porque a gente consegue otimizar essa mistura no país inteiro.

Essa definição do percentual com CNPE, atendidas as recomendações técnicas, acho que é um golaço também. Acho que é importantíssima.

As rotas tecnológicas, a gente sempre é a favor da ampliação. Assim, a gente é a favor de que quanto maior o número de rotas tecnológicas, quanto maior a opção para a sociedade, melhor.

E agora este ponto aqui é em que eu queria perder um pouco mais de tempo, porque é um ponto que me preocupa bastante. E aí eu queria fazer um parêntese aqui para falar um pouco sobre o mercado irregular, sonegação e adulteração e em que é que isso conversa com o combustível do futuro. Há pouco tempo, a gente teve a aprovação, no Congresso Brasileiro, da Lei do RenovaBio. Foi uma lei superimportante para o país, não é? A gente ficou na vanguarda, a gente foi na frente, descarbonização, CBIOS, compra de CBIOS.

E o que é que a gente está vendo hoje no país, Senador? Senador Veneziano, de 150 distribuidores, simplesmente hoje 50 distribuidoras não compram nenhum Cbio. E o custo do Cbio é de aproximadamente R\$0,10. Eu e Marlon, a gente tem uma discussão aqui, mais ou menos, mas vamos dizer que seja aproximadamente R\$0,09, R\$0,08 no preço do combustível.

No setor de distribuição, é um preço em que a margem é muito apertada. E já se tornou uma assimetria, a competição fica impossível, ou seja, quase 30% das distribuidoras não compram nenhum Cbio. Isso já causou uma concorrência extremamente desleal. Quando você pega os relatórios da ANP, elas ganharam o mercado, elas ganharam *market share*. A ANP está atuando, a ANP inicia os processos para cassar o registro dessas distribuidoras, mas a ANP fica de mãos atadas, porque elas entram com pedidos de liminares, e aí os pedidos delas são basicamente o seguinte: olha, eu tenho que comprar o Cbio de acordo com a minha capacidade econômico-financeira. Consegue uma liminar para pagar um valor irrisório. Essa liminar libera da obrigação, ela não compra nenhum Cbio, e a concorrência fica extremamente desleal.

Quando a gente fala aqui de biodiesel, principalmente depois que se abriu essa importação enorme de diesel russo no país, a gente vê anúncios de diesel russo sem o biodiesel. Então está sendo vendido, são várias apreensões feitas pela própria ANP.

A gente tem um Instituto Combustível Legal, que a gente apoia e que faz o cliente misterioso, que já são centenas de caminhões que foram identificados sem a mistura do biodiesel. E eles ainda fazem a propaganda, dizendo: "Olha, o meu produto é melhor. Não vou dar borra no seu combustível, não, tá? Aqui é diesel puro. Mais barato".

Porque o problema do biodiesel não é o preço; é o frete, porque o transporte é muito longo. Então, assim, o importador que traz o diesel russo quer vender direto.

Então essas assimetrias, o combustível do futuro, quando você fala do HVO, a mistura de 3%, a gente não sabe o preço em que virá o HVO, a gente não sabe como vai ser feita essa mistura, quem não vai misturar, e vai ser mais uma causa de impacto para essa assimetria no setor de distribuição de combustível. Então, assim, quanto mais a gente conseguir, seria mais ou menos a monofasia do produto: quanto mais a gente conseguir colocar na produção, se eu conseguir colocar o HVO na produção, no importador, no produtor, eu evito. Se eu conseguir botar a compra do Cbio no produtor, no importador, eu evito que tenha, na cadeia, 50 agentes que não estão comprando o Cbio e causando essa concorrência desleal.

Então, assim, esse é um feito muito forte do setor de distribuição. Isso causa uma concorrência extremamente desleal, uma assimetria que é indesejável e que vai acabar fechando as portas de distribuidoras. Entendeu? Às vezes se fala assim: "É porque no país você tem poucas distribuidoras". É uma pena, as outras foram embora, porque aqui a sonegação é cavalariagem, a adulteração é cavalariagem. A sociedade brasileira - e aqui eu me sinto bem à vontade, porque eu estou no Congresso brasileiro para dizer - tem que tomar uma atitude. A gente não pode mais aceitar isso. Entendeu? A gente vai a um posto de gasolina, a gasolina está muito barata: "Olha, que maravilha!". Não, não é uma maravilha, ela está sonegada, está adulterada. A gente precisa fazer alguma coisa, não pode mais tolerar isso. Acho que esse é um ponto muito importante. É um pedido que o nosso setor faz: tudo que puder ser colocado no produtor para evitar assimetrias será importante, porque hoje o setor está muito carregado por uma competição desleal.

Quanto ao SAF, nós também apoiamos o estabelecimento de um mandato nacional. Acho que vai ser muito importante também para a modicidade do preço do SAF. O mandato vai ser cumprido já pelas operadoras aéreas. A gente acha que é importante para a descarbonização também ter algum tipo de mandato para a aviação executiva. Como foi falado aqui já, que o *Book & Claim* seja também devidamente regulamentado.

Eu tenho mais um eslaide aqui do etanol anidro. A gente também mantém uma redação. Como foi dito aqui, a gente distribui o combustível que a sociedade definir. E a gente vai entregar da maneira mais econômica e confiável para a sociedade, com a melhor qualidade. Então, desde que sejam feitos os estudos técnicos mostrando que tem qualidade, que pode ser misturado nesse percentual, a gente apoia. E no biodiesel é a mesma coisa, a gente tem que tomar conta sempre para que a qualidade do produto não afete o desempenho dos motores, porque isso acaba ferindo a imagem das nossas empresas. Quando...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. HENRY DANIEL HADID** - ... um produto acaba prejudicando um automóvel, prejudicando um caminhão, prejudicando algum tipo de automóvel, acaba com aquela bandeira da distribuidora, que fica maculada porque o produto estava ruim. Então, o que a gente pede é que toda mistura que seja autorizada, todo aumento da mistura, seja feita mediante um estudo muito técnico, muito bem feito, de que aquilo é seguro para a sociedade brasileira.

Aqui eu encerro a minha exposição agradecendo por estar participando deste momento tão importante.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Muito grato, Dr. Henry Daniel, pela sua colaboração.

Convido imediatamente o Sr. André Meloni, Presidente Executivo da Abiove (Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais). Como aos demais, registro a alegria e a honra de poder contar com V. Sa. entre nós.

**O SR. ANDRÉ MELONI NASSAR** (Para expor.) - Bom dia, Senador Veneziano. É uma honra estar aqui podendo falar para V. Exa. e para os demais Senadores e Deputados.

Eu tenho uma apresentação, não sei se ela está fácil. Não foi para vocês? Se não foi, eu toco direto aqui. Não foi? Eu vou tocar aqui.

Bom, eu tinha organizado um conjunto de dados, mas a gente fala. Primeiro, eu fico meio triste porque a gente tem que ficar perdendo tempo justificando as coisas que a CNT fala. É um negócio, assim, antigo, foto que eu não sei de quando é - não é, Erica?

Nós já fomos lá, sentamos com a CNT, falamos: "CNT, mostra o problema! A gente rastreia a cadeia para trás. A gente olha tudo". A Abiove já foi lá, sentou com o chefe dela, com o Presidente da CNT e falou: "Nós vamos rastrear tudo. Você mostra o problema, chama a gente! A gente faz". A CNT se negou a fazer.

Então, assim, não tem nenhum interesse em discutir o assunto para valer. Tem interesse em ficar fazendo *showzinho* em audiência pública.

Sambaíba. A gente estava acompanhando com a Prefeitura de São Paulo, porque a Prefeitura falou para nós assim: "Nós queremos B20 para aumentar a descarbonização dos ônibus em São Paulo". Deu problema nos testes da Sambaíba. A Prefeitura nos chamou. A gente coletou amostra. Tinha água no tanque da Sambaíba. Tinha água no tanque e ela está dizendo que o problema é do biodiesel. Mentira! Diagnóstico que não é verdadeiro.

Gente, vamos superar esse negócio, pelo amor de Deus, e vamos discutir o que interessa!

Eu queria fazer um discurso aqui, como fez o Evandro, positivo, na direção daquilo que interessa. A Petrobras trouxe uma possível solução. É uma possível solução. O Sindicom também, da questão da mistura não na distribuição, mas na refinaria, por conta do HVO, ou seja, nós estamos muito próximos de ter um combustível do futuro, Senador, totalmente pacificado. O biodiesel satisfeito, quem vai investir em SAF satisfeito, quem vai investir em HVO satisfeito, quem vai investir em coprocessado satisfeito, biometano satisfeito. Nós estamos... Eu não sei, 99% do assunto está resolvido. O aumento da mistura de biodiesel vai ser feito mediante viabilidade técnica.

Por acaso, o setor de biodiesel se colocou contra isso lá na Câmara? Em hipótese alguma! Na hora em que o Governo falou "A gente só concorda em aumentar a mistura com viabilidade técnica", nós falamos: "Estamos dentro. É isso que a gente quer". O etanol viveu essa experiência, foi aumentando a mistura e provando a viabilidade técnica. Nós vamos fazer a mesma coisa.

Então, assim, o negócio está muito próximo, Senador. Se a gente for olhar hoje o que significa o biodiesel do ponto de vista de desenvolvimento para o setor agrícola e para as regiões onde essas usinas estão, o benefício é enorme. Só para se ter ideia, o PIB da soja e do biodiesel hoje é 25% do PIB do agronegócio. Não tem setor tão grande quanto esse, e 7% do emprego do agronegócio.

Então, imagina o tamanho do benefício de um aumento de mistura de biodiesel, demandando mais óleo de soja, demandando mais sebo bovino, demandando mais gordura animal, óleo de algodão, amanhã, o que mais a gente está vendo aí, ou novas matérias-primas que vão surgir... Aí tem o diesel verde. O diesel verde, o coprocessado da Petrobras. Vai-se precisar de mais matéria-prima de base agrícola. Aí tem o SAF. Vai-se precisar de mais matéria-prima de base agrícola. Imagina o enorme benefício que esse projeto de lei vai gerar em termos de desenvolvimento e crescimento para o interior do Brasil! E não só para o interior, porque as refinarias também vão investir nas suas estruturas para produzir SAF, para produzir diesel verde.

Então, é um ganha-ganha do começo ao fim; é só a CNT chorando aqui, porque ela, de alguma forma, um dia vai ter que aceitar conversar com a gente e provar que ela tem razão naquele monte de foto que ela põe - porque por enquanto ela não quis.

Então, eu acho que é muito importante avançar na discussão. A base está feita, porque o projeto saiu da Câmara com um grau de entendimento enorme. As pistas para aquilo que está... Pistas, não; para mim foram propostas concretas que foram trazidas hoje aqui, Senador, para fazer os aprimoramentos no projeto, o que tem que ser feito aqui no Senado - acho que as oportunidades para o Senado fazer os aprimoramentos estão dadas.

O projeto contempla todo mundo, ele é um projeto de multiplicidade de rota - para pegar o que o Ardenghy falou, porque ele insiste muito -: ele já é um projeto de multiplicidade de rota, porque ele está estimulando o biodiesel, está estimulando o hidrotreatamento, está estimulando o SAF, está estimulando o biometano; está estimulando todo mundo. Então, já é um projeto que nasce com multiplicidade de rota. É claro que tem o mandato do biodiesel, o mandato do diesel verde, mas tudo isso vai compor dentro da matriz do diesel. E, se a rota do diesel verde se provar, no futuro, melhor que a de biodiesel, ela vai suplantá-la do biodiesel, porque naturalmente o Governo vai dizer: "Não, o diesel verde deve crescer mais do que o

biodiesel"; se for o contrário, vai ser o contrário. As rotas vão competir entre si naturalmente, que é no que o setor de refino e distribuição sempre insistiu - acho que o Henry falou agora, aqui, no final, de não ser dedicado -: não tem dedicado ali. É claro, você fala que tem um mandato, outro mandato; mas todos esses mandatos vão compor uma única matriz energética.

Eu acho que esse projeto de lei do combustível do futuro realmente é uma revolução, porque o que acontece? O Brasil - e eu estou no... Faz cinco anos, seis anos que eu estou aqui no nosso dia a dia da soja, da exportação de soja, da indústria de soja e do biodiesel, mas eu tenho anos de história com o etanol também, desde quando veio o *flex* - o Evandro lembrou bem, em 2003 começou, veio o *flex*... E o que acontece? O etanol teve uma evolução enorme; no ciclo diesel, a evolução ainda é muito menor - tanto é que o nível de mistura, o nível de descarbonização é muito menor.

O Brasil estava atrasado, porque os americanos estavam investindo em SAF, estavam investindo em diesel verde, certo? E a gente estava atrasado até no biodiesel, porque a Indonésia usa - nem lembro o número - 25%, 30%, 35%; então a gente estava atrasado até no biodiesel.

O projeto do combustível do futuro coloca a gente na efetiva rota da descarbonização do setor de aviação e dos caminhões pesados - que é o diesel mais o HVO. No futuro, nós vamos ter toda a parte marítima também, porque você já tem a autorização da ANP para testar biodiesel no uso de combustível marítimo - marítimo, não; para barcaça, para navegação de interior.

E só para terminar - pena que não está aqui mais - tem as fotos dos caminhões B100. Nós temos pelo menos três empresas hoje no Brasil que são frotistas, que estão rodando com 100% de biodiesel.

Essa reclamação da CNT aqui é uma coisa que não cabe mais. Por quê? Porque pelo menos três empresas estão rodando com B100. Então, o B100 está comprovando que não existe essa questão do biodiesel de baixa qualidade; não é o produto que é de baixa qualidade, é a forma como a cadeia aplica as suas práticas.

Eu vou implorar para a CNT aqui... Só tem um jeito, que é implorar aqui - e espero que o Vander me ouça e mude a cabeça dele - para nós nos sentarmos e fazermos o nosso trabalho. "Ah, está bom, André, mas deu certo".

*(Soa a campanha.)*

**O SR. ANDRÉ MELONI NASSAR** - Vamos sentar e discutir a nossa questão do grupo de trabalho de boas práticas, para a gente olhar na cadeia toda o que está acontecendo, porque não dá mais para empresa de frota manter água dentro do tanque e sair culpando o biodiesel. Não dá mais para isso acontecer, gente! Isso tem que ser superado imediatamente. Por quê? Porque isso leva a uma informação errada, Senador, para o senhor.

Nesse projeto da Sambaíba, a gente pegou as amostras - vocês podem ver que aquela foto é nossa -, e o que aconteceu? Tinha água! Basicamente, tinha água no tanque, que foi o que gerou o problema que ele descreveu aqui. Era água no tanque, não tinha nada a ver com biodiesel. Então, vamos superar isso.

Senador, desculpe o desabafo, mas a gente acaba tendo que perder tempo com coisa que a gente não quer.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, Sr. André Meloni. *(Palmas.)*

Até para que não pareçamos, porque, de fato, assim não somos...

Houve, por V. Sa., algumas menções contraditando a exposição. E o bom é que isso é salutar. Nós estamos aqui exatamente para que venhamos a dirimir quaisquer dúvidas tanto à relatoria quanto aos demais integrantes, porque, por maiores e profundos conhecedores que sejam sobre a matéria, como é o caso do Senador Fernando Farias, existem outros companheiros que não têm uma maior identificação com ela. A razão para que nós instrumentalizemos a formação de conceitos para deliberarmos é exatamente essa.

Vou saudar aqui a presença do nosso Presidente Vanderlan Cardoso, Presidente da Comissão de Assuntos Econômicos.

Então, eu vou reservar, Dr. André - e V. Sa. há de compreender, apenas para algumas considerações -, à Dra. Erica, mais dois minutos, Dra. Erica, para que nós continuemos as falas dos dois nossos próximos convidados, o Dr. Sergio Tadeu Cabral Beltrão, e, por fim, o Sr. Julio Cesar Minelli, evidentemente abrindo imediatamente, após a conclusão dos expositores, para as Sras. Senadoras e os Srs. Senadores, se assim o desejarem, fazerem as suas respectivas indagações, sem nos esquecermos daqueles e daquelas que igualmente são tão importantes e que nos transmitem, através de suas mensagens - o público brasileiro -, algumas dúvidas a respeito da temática.

Sra. Erica Vieira, dois minutos para algumas considerações.

**A SRA. ERICA VIEIRA MARCOS** (Para expor.) - Obrigada, Senador.

Bom, eu vou direto ao ponto.

A confederação se sentiu desrespeitada e foi chamada de mentirosa aqui na frente de todos. Então, eu vou ler a seguinte frase do acompanhamento da Mercedes-Benz, junto à Vibra também, dos testes e ensaios que foram feitos: "Foi verificado e comprovado que a Sambaíba realizou várias ações preventivas no processo de armazenagem, manuseio, transbordo e utilização do B15 para o início dos testes e durante os testes, conforme as práticas descritas na cartilha da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva - 'Cartilha de Boas Práticas - Diesel Comercial' -, tais como limpeza dos tanques e armazenamento do combustível".

A água que vocês viram é real, ela existiu e se forma. A gente acabou de ver isso no estudo da UFMG pelo método Karl Fischer, em que ela realmente se forma no armazenamento, inclusive, antes de 24 horas. Então, ela é real.

Nós temos um problema químico, físico-químico...

*(Soa a campanha.)*

**A SRA. ERICA VIEIRA MARCOS** - ... e estiveram, de fato, na confederação, propuseram que acompanhassem os testes e entendemos que... pediram os testes científicos e foi exatamente o que a gente fez. Fomos atrás de universidades. O teste não vai ser feito pelas representantes dos produtores de óleo vegetal. Podem acompanhar, mas os testes vão ser feitos por entidades neutras: Universidade Nacional de Brasília, Departamento de Engenharia Mecânica; Universidade Federal de Minas Gerais, Departamento de Engenharia Química.

Então, por favor, vamos manter o debate técnico, com fundamentações técnicas. Quando entrarem aqui com contra-argumentos, fundamentem cientificamente, por favor, em respeito à nossa casa, respeito a mais de 165 mil empresas de transporte no país, aqui representando o transporte de passageiros da cidade de São Paulo, com 1,3 mil ônibus, são sérios! Nós estamos falando de um problema técnico, e não político, mas a resposta está sendo política, infelizmente.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, Doutora.

Sr. Sergio Tadeu Cabral Beltrão, Diretor Executivo da Ubrabio, por gentileza.

**O SR. SERGIO TADEU CABRAL BELTRÃO** (Para expor.) - Muito bom dia a todos.

É uma honra, Senador Veneziano, estar aqui, representando a Ubrabio e o Presidente do Conselho Superior, Juan Diego Ferrés.

A Ubrabio está muito entusiasmada com a relatoria de V. Exa. do PL, pela sua capacidade técnica, pelo poder aglutinativo e até o protagonismo nesta Casa.

Eu gostaria de agradecer também à Senadora Tereza Cristina, que propôs a participação da Ubrabio nesta audiência. Destaco também as atuações do Ministro Alexandre Silveira, do Secretário Pietro e do Diretor Marlon, na pessoa de quem eu cumprimento toda a equipe técnica do MME, especialmente pela construção do texto do PL no âmbito do Executivo.

Esse PL, senhoras e senhores, é mais do que uma visão de Governo, que foi produzido também pela Câmara dos Deputados e, agora, aqui no Senado. O PL é uma visão de Estado e, como o Gussi falou, vai ao encontro dos anseios de uma sociedade mais moderna, que visa a segurança energética, alimentar e também está em total consonância com as declarações dadas mais recentemente pelo Presidente Lula e pelo Vice-Presidente Alckmin.

Também destaco a atuação, no PL que foi aprovado por ampla maioria na Câmara, do Deputado Alceu e do Relator Deputado Arnaldo Jardim, pela hábil introdução, que ambos fizeram, do biodiesel no texto do PL; e a própria busca do consenso entre o Executivo e o Parlamento.

Assim como o André já mencionou, eu já inicio destacando a qualidade, a excelência do padrão de qualidade do biodiesel brasileiro.

Inclusive, com a presença do Diretor Daniel Maia, da ANP - que está aqui, além do Superintendente Adjunto de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos, Fábio Vinhado; quer dizer, ambos estão presentes nesta audiência pública -, eu acho até um desrespeito a forma como foi tocada a questão da qualidade do biodiesel brasileiro, que, pelo contrário, é reconhecidamente um dos que melhor qualidade possui no mundo. Além disso, é o único combustível brasileiro que, para passar por 26 ensaios... É o combustível que tem o maior número de ensaios, que são concebidos - esses ensaios - e realizados por laboratórios acreditados pelo Inmetro. Mais uma vez: é o único combustível no Brasil que possui essa exigência. Quer dizer, o padrão de qualidade do biodiesel brasileiro, de forma irretocável, é considerado um dos melhores do mundo.

Isso também, como o André mesmo falou, montadoras - pelo menos a Scania, a DAF, a Volkswagen - já aprovam, dão garantia para o uso de biodiesel puro, B100, 100%. Então, não fazem o menor sentido afirmações, ataques, narrativas

antigas - pelo menos eu ouço desde 2010, inclusive com fotos sem referência - que rodam há quase 15 anos, dando suporte a uma narrativa que nós rejeitamos de uma forma muito veemente.

Bom, essa confiança da indústria automobilística - como eu falei, dos fabricantes dando garantia de utilização do biodiesel puro - foi demonstrada em um evento no dia 27/03, aqui em Brasília, um evento sobre o biodiesel, que é: Construindo o Futuro - Biodiesel e Desenvolvimento Sustentável nos Municípios. Como parte desse evento recente, foram expostos caminhões dessas marcas que eu citei, Scania, DAF e Volkswagen, além de grupos geradores com motores Volvo.

Além disso, por exemplo, o Sindipeças, durante a tramitação na Câmara deste PL, manifestou ao Relator, Deputado Arnaldo Jardim, que, no biodiesel, como está no texto do PL, acima de 15%, precisa ser realizado teste - ou 20% -, porque o próprio MME conduziu também um dos maiores programas de teste do mundo, entre 2017 e 2019, em que foram consumidos cerca de 630 mil litros de combustível em que foi aprovado o B15, e muitas montadoras, inclusive, fizeram testes que não eram, à época, obrigatórios - DB20. Então, não faz sentido qualquer menção à falta de qualidade do biodiesel.

Pelo menos alguns dados citados pela representante da CNT, inclusive citando universidades, apesar de serem universidades bem conceituadas... De um dos testes citados a gente não tem conhecimento, porque parece que foi muito recente. Mas, com o outro teste citado, parece que houve algum descuido. Por quê? Na verdade, isso é fruto de um contrato que houve entre a CNT e o Departamento de Engenharia de Produção da Faculdade de Tecnologia da UnB, no *campus* do Gama. E esse teste não apresentou resultados conclusivos, diferentemente do que aqui foi afirmado pela CNT. Da mesma forma em relação à sondagem - que, inicialmente, a CNT apresentou como pesquisa e, à época, foi criticada por não apresentar a metodologia utilizada nessa pesquisa -, que passou a ser denominada como *sondage*. Portanto, mais uma vez, a CNT não apresentou a metodologia adequada que o assunto requer.

Esperamos, ainda, que o Congresso rejeite qualquer oportunismo mercadológico de inserir produtos - como já foi citado aqui - que, de fato, não são renováveis. De acordo com a comunidade científica e pela própria ANP, o diesel coprocessado não cumpre os requisitos por ser um combustível predominantemente fóssil. Então, ao nosso ver, não faz sentido a sua introdução no PL Combustíveis do Futuro, que trata dos biocombustíveis.

Essa afirmação foi feita pela própria Petrobras. As próprias patentes, já antigas, de 2005 e de 2009, atestam esse conteúdo majoritariamente fóssil do diesel coprocessado. E a gente entende que, em vez de estar discutindo diesel coprocessado, a Petrobras deveria focar esforços na redução da oferta de diesel S500, que é o considerado diesel comum - o 500 significa 500 partes por milhão de enxofre. Quer dizer, o enxofre é um verdadeiro veneno e, segundo a ANP, somente em 2023, o Brasil consumiu mais de 21 bilhões de litros desse produto...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. SERGIO TADEU CABRAL BELTRÃO** - ... que é cancerígeno inclusive, reconhecidamente cancerígeno pela OMS, e que tem substâncias, como os hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, que também são cancerígenas e muito severas para a saúde humana.

Por outro lado, só para você ter uma ideia, apenas no diesel S10, que é um diesel menos nocivo que a Petrobras produz, há 11% de HPA. Já o diesel comum, o S500, não tem nenhuma limitação. Não se sabe, inclusive, o conteúdo de HPA que ele possui.

Já para encaminhar para o final, Senador... Por outro lado, o biodiesel, sabidamente reduz emissões e reduz poluentes que afetam a saúde humana. Quer dizer, em função do tempo, não vou me estender muito... Mas eu queria finalizar afirmando que a Ubrabio, Sr. Senador, espera que o Congresso tenha oportunidade de demonstrar que rumo que o Brasil quer para o protagonismo - como foi também muito bem mencionado pelo Ardenghy -, nessa busca pela descarbonização tão importante para a sociedade, não somente pelo ponto de vista da saúde pública e ambiental, mas também pela razão da geração de emprego no interior do país, substituindo o uso de combustíveis fósseis, dos quais ainda o Brasil possui uma dependência muito grande, muito significativa. No caso do diesel, cerca de 30%.

Muito obrigado, Senador.

Continuo à disposição para eventuais questionamentos. *(Palmas.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, Dr. Sergio Tadeu. Eu convido, como último expositor, o Sr. Julio Cesar Minelli. Eu pergunto se o senhor se sente à vontade...

**O SR. JULIO CESAR MINELLI** - Perfeito. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Não há nenhum tipo de desconforto em fazer a exposição?

**O SR. JULIO CESAR MINELLI** - De maneira alguma.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Então, seja muito bem...

**O SR. JULIO CESAR MINELLI** - Eu agradeço de estar na posição dos senhores aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Seja muito bem recebido, Dr. Julio Cesar. V. Sa. responde pela Diretoria e Superintendência da Aprobio (Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil).

Seja bem-vindo.

**O SR. JULIO CESAR MINELLI** (Para expor.) - Perfeito. Senador, muito obrigado pelo convite, por estar participando dessa audiência. Agradeço por nos dar a oportunidade de poder trazer alguns posicionamentos e esclarecimentos de questões que, muitas das vezes, são trazidas distorcidas para a opinião pública.

Eu vou citar alguns pontos. Sendo o último a falar, a maioria já colocou vários pontos. Eu gostaria só de destacar alguns deles. Uma questão com relação ao coprocessado que foi colocado, já foi falado. Em nenhum momento ele diminui a necessidade de importação de diesel. Portanto, nós continuaremos tendo de importar uma quantidade de diesel que é fóssil, que traz contaminações, ou seja, não temos sustentabilidade. Uma outra questão muito importante que nós achamos é que esse combustível do futuro traz aquilo que o setor tanto precisa, que é a questão de previsibilidade.

É muito importante para o investidor que ele tenha certeza de que o seu investimento vai poder ter um destino, ter uma demanda. Quando a gente fala de coprocessado, a gente deixa de incentivar o investimento em biorrefinarias para, principalmente, o SAF, do qual a Dra. Jurema falou muito bem.... Temos capacidade e podemos produzir até para exportação, porque o setor aeroviário vai depender disso. Quando nós colocamos o coprocessado, nós tiramos - se ele participar do mandato do HVO, do diesel verde - capacidade de demanda para as biorrefinarias que poderão vir a se implantar, que normalmente, pelos processos hoje conhecidos, produzem, além do HVO, também o SAF.

Então, é uma diminuição da capacidade de investimento no SAF, se nós viermos a considerar o coprocessado.

Quero chamar atenção para um outro posicionamento. Também foi colocado que, nos investimentos de biorrefinarias, que a Petrobras traz, ela cita duas localidades na costa do país. Nós sabemos que, a não ser que a Petrobras, e acredito, sim, que ela esteja pensando nisso, talvez num grande projeto de recuperação de óleo usado nas grandes capitais para utilizar nessas biorrefinarias, e que acredito que não será volume suficiente para atender... Mas as grandes produções hoje de matéria-prima estão no interior do país.

E, conforme destacado pelo Evandro, 200km é o limite para se poder ter viabilidade em termos de fornecimento de matéria-prima. Portanto, é estranho que os investimentos estejam na costa. E a gente se pergunta se não estão pensando em importação de matéria-prima. O óleo de palma no mundo tem de sobra, tem grandes oportunidades e a gente se pergunta se não está se pensando em - em vez de desenvolver o agro brasileiro, de agregar valor à cadeia no Brasil -, lá na frente, utilizar matérias-primas importadas.

Também se falou na possibilidade de importação, e o Deputado Alceu ressaltou muito bem que, em nenhum momento, o setor de biocombustível teve resistência à importação. A única questão que nós solicitamos é que haja hegemonia, é que todas as obrigações que os produtores de biocombustível no Brasil têm para colocar o produto sejam também colocadas para o importador. Isso só se pensando em hegemonia em termos de colocação, mas temos também a questão da possibilidade de ter incentivos dados por países produtores que são considerados *dumping* - e não é o Brasil que está falando isso, a Europa já falou, os Estados Unidos já falaram -, o *dumping* que é feito por alguns países produtores, e nós só poderemos comprová-lo depois que ele já tiver feito o efeito negativo na indústria brasileira.

A outra questão que eu gostaria de colocar é que foi citado aqui o art. 33 do PL Combustível do Futuro, que ora discutimos, mas eu acredito que precisariam ter lido o §3º, que foi colocado realmente por demanda do setor de biodiesel, por nenhum outro. Nós solicitamos a inclusão dele e o apoiamos. "Fica instituído o sistema de rastreabilidade para os combustíveis do ciclo diesel com registro de todas as transações da cadeia produtiva com a finalidade de assegurar a qualidade desses combustíveis, conforme regulamentação." Ou seja, eu queria esclarecer que eu não sou químico, eu sou engenheiro mecânico como o Marlon, e eu não sei que o biodiesel se transforma em água, eu não sei que o diesel se transforma em água. A água que a gente encontra é formada nas paredes dos reservatórios por condensação, ou seja, não é o biodiesel que gera água - não é o diesel que gera água -, mas são boas práticas que precisam ter para evitar que essa água vá para os sistemas nos quais vão ser utilizados esses combustíveis.

Se a gente for hoje ao *site* da Petrobras, em assistência técnica da Petrobras, ela recomenda que todos os produtos, todos os tanques sejam limpos, tenham boas práticas para evitar a formação de borra. A Petrobras não está falando de biodiesel, lá está muito claro no manual da Petrobras, está se referindo a diesel fóssil, à formação de borra.

Então, quando nós apoiamos esse parágrafo de rastreabilidade, nós queremos buscar exatamente onde está o problema para nós tentarmos resolvê-lo. Todas as vezes que foram indicadas condições para a melhoria da qualidade do biodiesel, o setor de biodiesel foi o primeiro a ir à ANP e dizer: "Nós estamos juntos! Desde que haja um tempo para a adaptação do produtor chegar a essa especificação, nós estamos juntos". E, por isso, a própria Anfavea, que aparece num dos eslaides ali como apoiando questões contrárias, disse para nós: "Com as novas especificações do biodiesel, nós não temos nenhuma restrição ao aumento de mistura".

Outra questão que me estranhou muito, um senhor que deu uma declaração aqui, que é ex-funcionário da Scania. O Deputado Arnaldo Jardim recebeu da Scania uma carta dizendo que não tem nenhum problema e, outra, dos veículos que estiveram aqui em Brasília com 100%, no último dia 27, a Scania é a que tem a maior frota.

Foi bem ressaltado, nós temos os motores Volvo nos geradores, nós temos uma frota DAF, uma frota Volkswagen e duas companhias usando Scania com 100%. Então, onde está o problema no biodiesel? Será que eles colocaram lá um equipamento para tirar a água que disseram que o biodiesel... Eu vou procurar a química para me explicar isso, mas disseram que o biodiesel gera, porque a afirmação foi essa, a água se forma.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. JULIO CESAR MINELLI** - Eu peço desculpas, mas eu vou ter que realmente explorar os livros de química para tentar chegar a essa conclusão.

Portanto, a Aprobio está aqui e agradece muito a oportunidade. Estamos à disposição para acompanhar novos testes, qualquer questão que venha a necessitar de provar a viabilidade técnica do produto. E esperamos realmente que possamos ter esse projeto de lei aprovado para que a gente possa ter, pelo menos, um desenvolvimento no país, uma agregação de valor no país, melhores salários, salários para os brasileiros. O que se espera é que a gente tenha, com a aprovação desse projeto, o mais rápido possível, um investimento de pelo menos R\$200 bilhões no Brasil.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, Dr. Julio.

Eu indago aos meus queridos dois companheiros, que presentes estão, Senador Fernando e Senador Orth, se há algum questionamento?

Eu tenho duas colocações, antes que concluamos a nossa presente audiência pública, para que dirimamos dúvidas que esta relatoria tem, neste instante.

Senador Fernando.

**O SR. FERNANDO FARIAS** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL. Para interpelar.) - Senador Veneziano, eu acho que você vai ter um trabalhinho grande nessa relatoria, não é? Começa pelo Sindicom, que está questionando a arrecadação do CEBio, porque ele arrecada e quem paga é o consumidor. Então, o Sindicom não tem que se queixar do CEBio, porque esse é um programa lindo, que existe no Brasil, já instalado e concretizado. Então, esse já é um problema.

O outro é o do diesel. A questão do diesel aí está muito...

Passado o tempo, já posso dizer que dá para contar uma história.

O grande sucesso, eu acho, desse impasse em que está o biodiesel aqui - e não aconteceu com o álcool - é porque, com o álcool, a gente tinha a Petrobras, que concentrava a mistura, para ver se o óleo estava bom, se estava com água, se tinha borra. Então, isto é uma coisa fácil que a Petrobras, na época, fazia com o álcool: se tinha mais ou menos teor, e essa coisa toda.

Então, eu acho que talvez falte alguma coisa assim. Se a Petrobras não atua nisso, a gente pode botar as distribuidoras, cada distribuidora ser responsável pela qualidade do seu biodiesel. Então, é uma coisa que o Sindicom pode puxar. Não sei se as distribuidoras têm tancagem para isso; de álcool, elas não têm. Então, a tancagem de álcool das distribuidoras é muito restrita, quase que não existe.

Então, é isto que eu quero dizer: você vai ter um trabalhinho bem pesado aí na sua relatoria.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Senador Orth.

Obrigado, Senador Fernando. Conto com a sua colaboração.

**O SR. IRENEU ORTH** (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS. Para interpelar.) - Bom dia a todos.

Eu queria, primeiro, fazer uma pergunta bem curtiinha: o S10 tem qual percentual de biodiesel?

**O SR. CRISTIANO LEVONE DE OLIVEIRA** (*Fora do microfone.*) - É o mesmo.

**O SR. IRENEU ORTH** (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - É o mesmo?

**O SR. CRISTIANO LEVONE DE OLIVEIRA** (*Fora do microfone.*) - Isso.

**O SR. IRENEU ORTH** (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Eu sou frotista e tenho máquinas agrícolas. Eu devo dizer que eu uso só o S10 em todas as máquinas - eu estou falando em termos práticos - e não tenho visto problemas de resultados na operação, tanto da frota de caminhões como das máquinas agrícolas.

Agora, no momento em que aumentar esse percentual, sim, devem ser feitos estudos técnicos, viabilidade e tal. Hoje, o percentual deve estar em 15%, não é?

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Está em 14%.

**O SR. IRENEU ORTH** (Bloco Parlamentar Aliança/PP - RS) - Está em 14%.

Então, como produtor rural e como agricultor, eu sei que é interessante, porque você tem mais um ponto de consumo, por exemplo, de soja ou de outros produtos agrícolas que você pode transformar. Então, valoriza essa atividade agrícola, mas, para se aplicar um percentual maior nos equipamentos, é importante que se tenha mais estudos. Eu acredito que dê para subir mais, sim, mas com estudos.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB. Para interpelar.) - E há previsão para que esse acompanhamento seja feito para que a liberação a percentuais que venham a ser ampliados só se dê com a comprovada condição de viabilidade técnica.

Uma das minhas duas dúvidas é exatamente - eu me refiro a três ou quatro exposições que foram feitas, entre as quais, a de Julio, parece-me que a de André, a de Sérgio; enfim, aqui nós estamos exatamente para que consigamos ter o nosso convencimento - é em relação ao coprocessado, e aí eu me dirijo a você, Cristiano, porque foi você que fez anteriormente.

Os 5% dessa mistura desse mandato - estou falando isso, porque, quando fui apresentado ao termo que, tecnicamente, deve ser utilizado, eu preferi, porque o grande público, quando você fala sobre mandato, não vai captar o entendimento pleno ao vernáculo, ao verbete -, então, essa mistura de 5% é proveniente de produtos bio?

**O SR. CRISTIANO LEVONE DE OLIVEIRA** - Sim, 100% renováveis.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Ou seja, aí eu não estou entendendo... Se são 100% renováveis, nos seus 5%, não atenderia ao propósito, que é geral aqui, de descarbonização?

**O SR. CRISTIANO LEVONE DE OLIVEIRA** - Senador, essa fase atual do biocombustível na matriz brasileira... Digamos que a gente teve uma fase de substituição de importações com o etanol, lá na década de 70, nós falamos aqui, e tivemos uma fase, ali no início dos anos 2000, de introdução da agricultura familiar, com a introdução do biocombustível, e são políticas bem sucedidas. Eu diria que nós estamos em uma terceira fase cujo objeto maior não é a substituição de importação, é a descarbonização, é a redução do gás de efeito estufa.

O coprocessado é uma mistura entre um diesel mineral e matérias primas absolutamente renováveis, as mesmíssimas usadas em outras rotas de produção, como a rota de produção do biodiesel, que usa uma rota - eu coloquei lá no gráfico - que é uma reação química com metanol e um coprocessado, HVO ou diesel verde. Utiliza-se uma rota de hidrogenação, que é o mesmo processo que se usa para produzir o diesel A, o diesel com base fóssil.

Então, é outro processo de produção que usa a mesma matéria prima, que entrega a mesma descarbonização e, certamente, uma qualidade muito elevada, porque, quimicamente, ele é idêntico ao diesel mineral. Quimicamente, lá no final, ele é idêntico, porque ele usa o mesmo processo na produção dele.

Nós não defendemos, em hipótese alguma, que todo o coprocessado entre no mandato. Nós nunca dissemos isso. O que nós defendemos é que a parcela renovável do diesel coprocessado seja contabilizada, porque ele é um diesel que entrega produtos descarbonizados com a mesma matéria prima, com a vantagem de que nós não temos, hoje no Brasil, nenhuma planta dedicada de HVO, que produz o diesel verde, nós não temos.

Uma vez havendo a política pública que estimule esse produto, os agentes de mercado vão se posicionar e investir, e a Petrobras inclusive, mas o coprocessado já é disponível, o que poderia, como vantagem adicional, antecipar o grande

objetivo nacional, que é a descarbonização da matriz de transporte, assim como aumentar a demanda de produtos do agronegócio brasileiro, que é tão forte e de que a gente se orgulha tanto.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, Dr. Cristiano. Uma outra dúvida que me foi também, sem querer incorrer em falha de memória, me parece foi Henry que ponderava: em vez de às distribuidoras ser estabelecida a responsabilidade de fazer a mistura que pudesse ser feita pelos produtores. Representando a Associação dos Produtores, eu queria ouvi-lo, Julio, sobre quais seriam as razões... Tanto Julio como quem se sentir à vontade para contestar a ponderação que foi feita por Henry sobre quais seriam as razões pelas quais os produtores não assumiriam, para facilitar, em face dos resultados e das consequências que estão sendo identificadas de burlas a essas...

**O SR. HENRY DANIEL HADID** - Só para esclarecer, Senador, o produtor... o importador seria a Petrobras e importadores, tá? Não seriam os produtores...

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Não seriam os...

**O SR. HENRY DANIEL HADID** - Não. Seria a Petrobras e importadores.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - E aí, já que você fez essa retificação devida, eu perguntaria exatamente quais seriam as resistências em relação a essa proposta?

**O SR. CRISTIANO LEVONE DE OLIVEIRA** (Para expor.) - Então, o senhor imagine a rede de distribuidores no Brasil, espalhados em todo o território nacional, e imagine a rede de importadores ou de refino brasileiro - muito próxima da costa, como bem observou um dos palestrantes. A gente vai ter que trazer biodiesel de todo o território nacional para uma refinaria, para misturar, para depois devolver para todo o Brasil. Não faz sentido logístico para o país. Se for uma decisão de Estado, de governo, será cumprida, mas não nos faz sentido. Nós vamos gastar carbono, vamos queimar carbono para trazer produtos de muitos locais e tal.

O que a gente tem aqui é uma demanda - e a gente não discorda do problema de que pode estar havendo fraudes etc. -, é um problema de fiscalização que existe para todo e qualquer produto no território brasileiro. Essa solução de transferir fisicamente o produto para ter uma mistura - você vai transportar um produto e devolvê-lo -, isso pode ficar mais caro para a sociedade brasileira. Não nos parece essa uma boa solução.

**O SR. HENRY DANIEL HADID** - Só pelo detalhe, a proposta foi só para o HVO, não foi para o biocombustível. Ela é mais simples.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Perfeito.

Eu perguntaria, já de fato nos encaminhando... porque daqui a poucos minutos teremos a abertura de atividades em Plenário, e eu também tenho essa obrigação de fazê-lo, na condição de Vice-Presidente, eu perguntaria aos senhores expositores se desejariam, até como despedidas deles... Sempre ressaltando, relembrando aqui que não vamos ficar com uma única audiência, Fernando, até para que diminuamos esse trabalho, que haveremos de ter, muito bom, de bom gosto que nós estamos tendo aqui de relatar essa matéria - como eu disse inicialmente, de "sumíssima" importância para todo o nosso contingente nacional. Nós temos uma próxima audiência, próxima terça... quinta da próxima semana, dia 25. Pois bem. E pode ser que ainda necessária seja uma terceira audiência pública, para exaurirmos assim a todo o debate e todos indistintamente possam ter se sentido representados; esse é o nosso propósito.

Eu passo - pedindo a compreensão, de novo - para o minuto derradeiro de cada expositor, às suas considerações finais, desde já agradecendo muito.

E imagino que as perguntas que nos foram transmitidas por parte dos nossos senhores cidadãos e senhoras cidadãs, pelo e-Cidadania...

Paulo, que é residente em Rondônia: "Quais as estratégias para a expansão da infraestrutura necessária para a distribuição e abastecimento de combustíveis sustentáveis?"

Damaris: "O uso de combustíveis com baixa emissão de carbono terá um custo [...] [menor] e [mais] acessível [...]?" - é uma interrogação.

Yamil, ou "Yâmil", do Rio Grande, Alceu e Bohn Gass: "Qual impacto [...] [poderá] ter a intensificação da eletrificação da frota brasileira de veículos [...] [para] a atual produção de combustíveis?"

Os senhores podem introduzir na palavra final, se se sentirem em condições - como todos hão de se sentir em condições -, incluir as perguntas.

Maryllu, de Pernambuco: "Como as políticas públicas estão incentivando e financiando a pesquisa em tecnologias de hidrogênio verde no Brasil?".

Nosso amigo Luiz, do estado vizinho, do Goiás: "Como o Brasil pretende atrair empresas de energias renováveis e combustíveis verdes?".

E o Sr. Ananias, do Estado da Bahia: "Qual é o papel dos programas de combustíveis sustentáveis na promoção da mobilidade de baixo carbono e na mitigação das emissões?".

Começemos as nossas despedidas e vamos começar com aqueles que iniciaram as suas exposições. Minha amiga Jurema, por gentileza, o último minuto para as suas considerações, já agradecendo a sua presença mais uma vez.

**A SRA. JUREMA MONTEIRO** (Para expor.) - Senador, eu é que agradeço a oportunidade e o convite para este debate importante. Em nome da Abear, eu gostaria de reforçar o nosso apoio à matéria, no que diz respeito ao combustível sustentável da aviação. Nós entendemos que essa é uma medida fundamental para garantir segurança jurídica, atrair investimentos e gerar, no futuro próximo, produção suficiente desse novo combustível, que é fundamental nessa jornada de descarbonização do setor aéreo, que não se dá exclusivamente pelo uso do SAF, mas que sem ele não consegue ser bem sucedida. Então, novamente, o nosso apoio à matéria, da forma como ela se encontra, e renovando a nossa disponibilidade para debater, sem deixar de registrar a importância de que, uma vez aprovado o projeto, a gente possa iniciar também uma discussão das linhas de fomento, incentivo, tributário e fiscal, para que esse produto tenha preços competitivos e a gente possa seguir a nossa missão de democratizar o transporte aéreo no país.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, querida amiga, Sra. Jurema Monteiro, que aqui representou a Associação Brasileira das Empresas Aéreas.

Marlon, por gentileza, suas palavras derradeiras.

**O SR. MARLON ARRAES JARDIM LEAL** (Para expor.) - Senador Veneziano, agradeço, em nome do Ministério de Minas e Energia, a oportunidade de estar aqui presente nesta primeira audiência do combustível do futuro, um PL, de fato, extremamente importante para o Poder Executivo, que condensa e traz o consenso também de uma rota de descarbonização para o país.

Nas minhas palavras finais, eu gostaria de fazer algumas ponderações a respeito do que trouxe mais polêmica hoje, mas não posso deixar de fazer o registro em relação a questão do diesel e do biodiesel. Os motores diesel hoje no Brasil estão habilitados a utilizar B15, fruto dos relatórios que foram feitos e apresentados pelo Ministério de Minas e Energia em 2019. A gente precisa ressaltar que os motores diesel são motores que são de uso profissional e muitas vezes vocacionados. O que significa dizer vocacionado? Significa dizer que cada uso, cada tipo de uso requer um tipo de manutenção, um tipo de cuidado diferente, para que haja plena disponibilidade daquele equipamento que tem um uso profissional.

Eu faço o recorte aqui da mesa de etanol, da mesa do abastecimento de etanol, que a gente coordena no Ministério de Minas e Energia, desde 2011, acompanhando produção, demanda e todos os aspectos relacionados ao abastecimento de etanol no país. Desde 2011, nós nunca tivemos, durante todo esse período, nenhum *report*, nenhuma situação foi levantada, fruto de aumento de biodiesel no uso nestes equipamentos agrícolas, nestes equipamentos, nas colheitadeiras, nos caminhões de transporte, para um setor que responde - o Evandro talvez possa me corrigir - a 2% do PIB, que tem uma contribuição gigantesca, que tem uma preocupação daquilo que ele move do ponto de vista econômico. Ele não pode ter travamentos da sua operação, ele não pode ter problemas na sua operação e nós nunca tivemos nenhum *report*, e de um setor que cuida e usa esses motores diesel nas condições mais severas. Esses caminhões, essas colheitadeiras, estão expostos à palha, à sílica, e a sílica, vocês sabem, ganha do aço. Entre a sílica e o aço, a sílica ganha. Ou seja, nós estamos falando de uma condição de uso severo.

Mineração é a mesma coisa. Nós nunca tivemos nenhum *report* de interrupção de atividades por conta desse uso ou desses teores de biodiesel. Por quê? Porque nós estamos tratando de um segmento que talvez cuide melhor de boas práticas do seu tanque de abastecimento, das suas trocas, das suas manutenções preventivas, que são sempre muito mais econômicas do que as manutenções corretivas. Sempre vão ser.

Eu preciso fazer o registro em nome do Ministério de Minas e Energia. Nós recebemos a CNT, recebemos a Erica no Ministério de Minas e Energia, que nos trouxe essas ponderações. Tivemos acesso ao relatório da UnB, à avaliação da UnB. Eu não vou chamar de teste porque, infelizmente, não são testes. Esse estudo que foi feito foi feito em dois caminhões. Foi feito com um volume de combustível que eu não sei qual é - esse volume de combustível. Não sei a origem desse biodiesel, não sei a origem do diesel, não sei quem fez a mistura para os teores de 15 e 20, que foram avaliados ali pela

universidade. Eu não sei também quantos quilômetros foram percorridos nesses testes. Tampouco sei se esses caminhões sofreram manutenção anterior. Então, a gente tem, por dever de ofício, que atender a sociedade e estar atento a eventuais problemas que possam acontecer, mas a gente precisa de um mínimo de sustentação, de critérios, de metodologia científica para lastrear uma avaliação que seja capaz de nos mover a posicionarmos nesse sentido.

Eu acho que essas são as palavras. É só uma questão de esclarecimento para não dar a impressão de que nós tenhamos negligenciado qualquer aspecto.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Perfeito. Obrigado, Marlon, pela sua presença mais uma vez.

Dr. Roberto Ardenghy, por gentileza.

**O SR. ROBERTO FURIAN ARDENGHY** (Para expor.) - Obrigado, Senador.

Cumprimentando V. Exa. pela condução do trabalho, eu acho que a principal mensagem que o IBP, como principal entidade do setor, traz aqui, reiterando as minhas palavras durante a minha apresentação, é o conceito da cautela que nós temos que ter - uma preocupação enorme com qualidade, tanto do biodiesel quanto do biometano. E nós temos que ter uma preocupação enorme com a competitividade do sistema que nós estamos almejando alcançar.

O que foi apontado aqui por vários apresentadores foram problemas ligados a esses dois temas, tanto a qualidade quanto a questão da competitividade. Nós não podemos onerar excessivamente o consumidor sob o pretexto de que uma agenda verde vá se tornar uma agenda antieconômica, antitecnológica e antissocial.

Então, essa é a preocupação, reiterando o nosso apoio à iniciativa de descarbonizar. As empresas que fazem parte do IBP, todas elas, sem exceção, têm programas e projetos ambiciosos. O que vocês escutaram aqui do representante da Petrobras é apenas um exemplo de toda a gama de empresas que compõem hoje o segmento de óleo e gás, com compromissos enormes com descarbonização, com sustentabilidade, redução das emissões.

Isso é um compromisso que se coloca hoje dentro da indústria, mas nós temos que ter essa visão da competitividade, essa questão ligada ao consumidor porque, senão, nós não vamos alcançar o objetivo final, nós vamos parar no meio e aí nós não vamos chegar ao céu, vamos ficar no purgatório.

Obrigado, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, Embaixador. Evandro, por gentileza. Daqui a pouco, Cristiano, Julio...

**O SR. EVANDRO GUSSI** (Para expor.) - Bom, ratificando aqui a honra de participar deste momento, alguns pontos rápidos. Primeiro, esse projeto... Quero saudar aqui o Ministro Alexandre Silveira e o Governo como um todo, o Presidente Lula, por essa iniciativa.

O projeto veio do Governo e é um projeto, assim, erigido sob uma base técnica muito robusta, ou seja, tem muita ciência ao se pensar em avaliação do ciclo de vida do poço à roda, abrindo espaço para o do berço ao túmulo, ou seja, olhar toda a cadeia de emissões. É como a ciência olha, como o mundo quer olhar, e os demais países não fazem isso, porque, de fato, não têm condição de ter essa entrega. Vamos nos colocar na vanguarda da produção - como bem disse a Jurema - de combustível sustentável de aviação. Vem o combustível marítimo na proa desse processo como um todo.

O segundo ponto importante: com o menor custo para a sociedade brasileira, e eu ousou dizer que, a exemplo do que já aconteceu com o etanol, vai acontecer - eu posso dizer - com relação ao biometano. É uma oportunidade incrível que o Brasil tem.

Como eu disse, de 50% a 60% da produção de biometano, Senador Fernando Farias, virão dos resíduos do setor sucroenergético, mas outros 50% a 40% virão do resíduo animal, do resíduo urbano, ou seja, de uma série de oportunidades incríveis. A gente vê no biometano... E falará na próxima audiência a Presidente da Associação Brasileira de Biogás, a Dra. Renata Isfer. Mas eu ousou dizer que é uma grande vantagem competitiva que o Brasil terá. Nós vamos conseguir que a indústria de gás natural no Brasil, o setor de gás natural do Brasil, com isso, descarbonize reduzindo o custo em relação a outras hipóteses que nós temos no mundo.

O Henry fez uma provocação, no melhor sentido da palavra, muito importante em relação ao RenovaBio, de que, ainda que seja um percentual pequeno do volume de combustível fóssil, há um percentual grande de distribuidoras que não cumpriram as metas do RenovaBio. A audiência não trata disso, mas eu fui autor do projeto de lei, à época, com grande apoio de V. Exa., na Câmara dos Deputados, e dos Parlamentares todos que estão aqui.

O RenovaBio é um exemplo de programa de descarbonização no mundo. E o que nós precisamos trabalhar não é para acabar com o RenovaBio, mas é - com todo o respeito, dentro da lei, inclusive das iniciativas de aprimoramento do programa - banir essas distribuidoras do mercado. Banir. Não querem cumprir as metas ambientais estipuladas.

O RenovaBio foi aprovado com unanimidade na Câmara dos Deputados. Foi aprovado com unanimidade no Senado Federal. A decisão do povo brasileiro há de ser respeitada. E o aprimoramento mais importante que eu vejo no RenovaBio é de criarmos um banimento para essas distribuidoras que, ousado dizer, não descumprem - em geral - só essa obrigação. Acho que uma boa investigação levará a outros tipos, também importantes, de descumprimento da norma legal.

E termino respondendo à pergunta que vem com relação à eletrificação ou a outras rotas tecnológicas.

O Prof. Luciano Coutinho, da LCA, a pedido do movimento da Mobilidade de Baixo Carbono para o Brasil, apresentou um estudo que mostra o seguinte: o Brasil, de um lado, vai para uma eletrificação, como tem feito a Europa ou a China, com modelos elétricos *plug-in*. De outro lado, usa modelos híbridos usando etanol.

Três números. Entre uma opção e outra, indo para híbridos - a etanol - até 2050 significa R\$2,7 trilhões de incremento no PIB brasileiro, R\$997 bilhões em tributos adicionais e R\$1,66 milhão de empregos.

Então, a essa atenta cidadã brasileira, a resposta é: cientificamente, no caso de veículos leves - e a gente vê também essa mesma oportunidade com *biodiesel* e biometano nos veículos pesados -, nós temos aí grandes índices para a economia, para a sociedade e para o meio ambiente brasileiro.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, meu irmão. Mais uma vez, obrigado pela atenção que você disponibilizou a uma, entre outros e outras que participaram com suas indagações, através do e-Cidadania.

Dra. Erica, por gentileza, o seu minuto final.

**A SRA. ERICA VIEIRA MARCOS** (Para expor.) - Está certo. Obrigada, Senador.

Primeiramente eu queria parabenizar o PMQBio, o programa da ANP. Ele começou, principalmente para o B100, agora em janeiro. Então pedimos para aguardar a fundamentação de dados e um levantamento desses dados, para partirmos para eventuais novos acréscimos, que são muito importantes, principalmente com a questão da filtragem, que se iniciou neste ano.

A ANP tem feito um trabalho sério, mas a gente acredita que os parâmetros podem ser aprimorados. E aí, a gente precisa validá-los mediante testes.

O segundo ponto é: Sambaíba, que é uma entidade séria, se sentiu obviamente bastante desrespeitada, desacreditada. Todos os testes foram acreditados com laudos e certificações de agentes externos. Eles inclusive convidam a realizar novos testes com B100. Nós sabemos que três empresas que estão rodando com B100 são produtoras de óleo vegetal, são frotistas de produtores de óleo vegetal e em condições específicas, em que não há tempo de envelhecimento do combustível. A gente quer sempre conversar com fundamentação técnica.

Há os parâmetros, o que foi dito aqui, da Indonésia, com 35% de teor de biodiesel. No parâmetro técnico dessa mistura, tem 35 horas de estabilidade oxidativa. No Brasil, tem 13 horas. E, assim, a gente vai delongar, e eu não quero entrar mais nisso.

Eu quero só dizer o seguinte: o Brasil merece combustíveis renováveis. O Brasil quer combustíveis renováveis. O produtor não representa exclusivamente o mercado. O consumidor também representa o mercado. E se o consumidor está dizendo que está dando problema, que nós não sejamos mais desacreditados. Os nossos estudos junto à UnB e o da UFMG serão apresentados em congressos científicos.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, Dra. Erica.

Dr. Henry.

**O SR. HENRY DANIEL HADID** (Para expor.) - Senador Veneziano, vou ser muito breve.

Queria agradecer a oportunidade aqui e dizer que o Sindicom apoia integralmente o projeto Combustível do Futuro, este momento histórico por que a gente está passando.

Só quero esclarecer para o Senador Fernando Farias que o Sindicom, em nenhum momento, foi contra o RenovaBio aqui. Pelo contrário, a gente está apontando distribuidores que não cumprem o programa e pedindo medidas, como o Gussi falou. E vamos trabalhar para isso. Vamos banir essas distribuidoras, porque é isso que causa a assimetria, a concorrência desleal.

E mais uma vez, agradeço a oportunidade de estar aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, querido. Doutor Nassar.

Perdoe-me, antes que nós concluamos e que eu me despeça do senhor: a pronúncia é "nassar" ou "náassar"?

**O SR. ANDRÉ MELONI NASSAR** - Eu gosto mais do "nassar", Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - "Nassar". Então, claro...

**O SR. ANDRÉ MELONI NASSAR** - Mas pode ser "náassar" também. Não tem problema.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Quem manda é o freguês. *(Risos.)*

Muito obrigado pela presença.

**O SR. ANDRÉ MELONI NASSAR** (Para expor.) - Senador, assim, a minha primeira fala é um agradecimento a V. Exa., porque eu acho que o projeto está em muito boas mãos aqui. O senhor está fazendo um trabalho exemplar, fez perguntas muito bem dirigidas, corretas tecnicamente. Então a gente está... Para mim, está claro aqui, pela Abiove, que o senhor vai conduzir com maestria esse processo, vai encontrar os consensos, e, conforme eu falei, sinceramente eu acho que nós estamos muito próximos do consenso perfeito. Então eu estou bem tranquilo em relação a isso. Então muito obrigado.

Sobre o projeto, a Abiove é defensora número um do projeto no seu aspecto do biodiesel, no seu aspecto do SAF e no seu aspecto do diesel verde.

Quero só reforçar para o Senador... Senador, obrigado pela fala. O Senador Veneziano já falou, mas, só para reforçar: qualquer aumento de mistura de biodiesel, além de 15%, tem que ter provada a viabilidade técnica. Então, todos os testes necessários serão feitos para que os consumidores e os usuários tenham a garantia de que o produto é um produto que pode ir além dos 15%. Está no projeto. Bem lembrado pelo Julio, o projeto também define a questão da rastreabilidade que, para nós, é chave, ou seja, se há algum problema de envelhecimento, conforme disse a Erica, vamos encontrar em que momento da cadeia o envelhecimento do biodiesel pode ter provocado alguma coisa ligada à questão de retenção de água. Vamos lá, isso não é tabu para nós, não vai ser agora, nunca foi, não vai ser.

Erica, estou ansioso para que os estudos passem por revisão de pares, eu acho que é superimportante. Vamos ver se vocês vão conseguir, espero que consigam.

Por fim, só queria lembrar que - vou usar um argumento que o Evandro usou -, de fato, quer dizer, vários países estão indo para um caminho de buscar a transição energética da forma mais cara, digamos assim, da forma mais pesada para a sociedade. É verdade que nós mesmos nos preocupamos com os produtores de biodiesel. Quando o biodiesel ficou mais caro do que o diesel, a gente sabia que isso era um problema, que o consumidor brasileiro não ia aceitar o aumento da mistura de um produto que estava mais caro do que o diesel. Agora, nesse processo, como tudo, os preços oscilam, e hoje a gente vive numa realidade em que o biodiesel é competitivo ao diesel. Então, nós estamos trabalhando com um cenário de aumento de mistura do biodiesel - se o projeto for aprovado - que não onere o consumidor diretamente. Eu acho isso muito importante. Então, da mesma forma como se falou muito que o biodiesel um dia onerou o consumidor, é importante dizer, agora, que ele não onera, a gente tem que olhar os dois lados.

De fato, nós estamos finalmente entrando agora na rota desses novos combustíveis, do SAF, do HVO. O Brasil já tem essa tradição, o Brasil tem uma base de etanol, tem uma base de biodiesel. Vamos avançar nessa descarbonização que é o mais importante.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Muito grato pela sua presença, André.

Sergio...

**O SR. SERGIO TADEU CABRAL BELTRÃO** (Para expor.) - Senador, a Ubrabio renova os agradecimentos a V. Exa., que conduziu assim de forma irretocável e deixou todos os convidados muito à vontade. Muito obrigado mesmo.

Pelo pouco tempo, pelo relativamente pouco tempo que tivemos, não abordamos uma série de externalidades positivas que o biodiesel possui - eu poderia ficar falando aqui muito tempo. Mas o importante, complementando o que o André disse sobre a atual competitividade do preço do biodiesel frente ao diesel fóssil, nesse cenário de instabilidade geopolítica que resulta, de um lado, no aumento do preço do petróleo, e, do outro, na questão do câmbio, é que a Petrobras, atualmente, está

com uma defasagem bastante significativa, mais na gasolina, mas no diesel também. Então, o biodiesel, hoje, é realmente competitivo. Mas, na visão do Ubrabio, não só o preço, mas o valor do combustível tem que ser aferido. Se fosse feita a contabilidade socioeconômica ambiental de saúde pública, os benefícios trazidos pela produção e uso do biodiesel são muito significativos. Na questão da poluição, reduz mortes, afastamentos, doenças cardiorrespiratórias e assim por diante. Na questão econômica, ele é indutor do processamento de soja para a obtenção de farelo - que é o principal produto do complexo soja -, para a obtenção do óleo, tanto para o uso alimentício como para o resíduo. A parte que não seria usada para o consumo humano é direcionada ao biodiesel e futuramente também pode ser para o SAF, por exemplo.

Então, à medida que estimula o processamento de soja, ele aumenta a oferta de farelo proteico, que é essencial na produção de rações e isso, no fim das contas, resulta em proteínas, carnes e seus derivados mais baratos para a sociedade.

Então, são uma série de condições que o biodiesel proporciona, a questão da agricultura familiar, a inclusão de cerca de 300 mil pessoas numa cadeia de agroenergia, quer dizer, uma coisa muito diferenciada, que eu diria que é uma das características mais diferenciadas do programa brasileiro do biodiesel.

E quero reafirmar que estamos à disposição de V. Exa., de toda a Comissão de Infraestrutura, de todos os Senadores.

A Ubrabio fica sediada aqui em Brasília. A qualquer momento, diretamente ou por intermédio das assessorias de V. Exas., estaremos sempre à disposição para qualquer esclarecimento.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, Serginho. Cristiano.

Depois Julinho.

Penso eu que Gustavo já se ausentou, não é? (*Pausa.*)

A mim me parece que sim.

Cristiano, por favor.

**O SR. CRISTIANO LEVONE DE OLIVEIRA** (Para expor.) - Bom, queria agradecer aqui ao Senado Federal.

A gente se sentiu muito bem recebido, se sentiu em casa.

Parabéns, Senador Veneziano, pela bela condução dos trabalhos!

Sucesso na relatoria!

E a Petrobras está muito honrada de estar aqui nesta Casa da democracia e se coloca absolutamente à disposição para todo e qualquer debate que vise a contribuir para o aperfeiçoamento do texto ou apenas para reflexão dos Srs. Senadores na decisão que os senhores terão desse importantíssimo projeto de lei, para que, repito, a Petrobras está aqui declarando seu apoio, com alguns pontuais aperfeiçoamentos desse projeto de lei.

Muito obrigado, mais uma vez.

Estamos à disposição.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Gratíssimo, Cristiano. Julio, encerre!

**O SR. JULIO CESAR MINELLI** (Para expor.) - Senador, mais uma vez, muito obrigado pela oportunidade.

Agradeço e nos colocamos também à disposição.

A Aprobio está sempre à disposição, embora não estejamos sediados em Brasília, mas estou aqui toda semana, à disposição de todas as pessoas, os técnicos que quiserem continuar a discussão.

Eu só queria... Infelizmente, eu vou ter que voltar a um tema.

Eu gostaria, depois, que a Sra. Erica passasse para a gente onde estão as 35 horas de estabilidade oxidativa na Indonésia, porque nós sabemos... Pode ser até que ela não tenha complementado e que ela fale da mistura de... (*Pausa.*)

Sim, mas a estabilidade térmica do biodiesel na Indonésia é de 11 horas, 660 minutos. No Brasil são 13 horas.

Então, pode ser... Do que se precisa são de 35 horas da mistura e talvez tenham adaptado o diesel lá para isso.

Por isso a gente quer a rastreabilidade no Brasil de todos os combustíveis, para saber onde está o problema. Quando a Anfavea - e eu coloquei - colocou que ainda tinha que ter alguns ajustes nas especificações e, depois que essas especificações foram ajustadas, a Anfavea já não colocou mais impeditivo no aumento da mistura, o setor de biodiesel

se prontificou a aumentar a estabilidade oxidativa, para que a mistura tivesse mais de 20 horas, e hoje ela está em torno de 25 horas a mistura, mas com biodiesel a 13 horas, ou seja, com 13 horas, e não com 11, como é na Indonésia, com 35% de biodiesel.

Desculpa por voltar ao ponto, mas é a questão realmente de acuracidade das informações, e isso eu acho que é muito importante.

Muito obrigado e desculpe-me.

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Obrigado, Julinho.

Deixe-me pedir a cada um dos senhores e das senhoras - em nome inclusive do Senador Fernando, do Senador Ireneu e de demais outros - que aqueles pontos que, em face do tempo - e aí a compreensão eu já tive de todos, não é? Dez minutos, com um extrapolar compreensível por parte da Presidência; o Sergio falava alguns outros pontos -, não foram trazidos, por gentileza, tragam-nos. Fiquem inteiramente à vontade para municiarem a todos nós, particularmente a mim, porque vou ter esse trabalho conjunto aqui na relatoria. Eu quero muito conhecer em profundidade, tenho me dedicado aos temas e até, na condição de Presidente da Frente Parlamentar de Recursos Naturais, recebido ajudas extraordinariamente dedicadas, como a do nosso Embaixador Roberto. Então, fiquem à vontade.

Inclusive, renovo o convite, se não para estarem na condição em que hoje estiveram, como expositores, mas na próxima quinta-feira mais uma vez estaremos nessa rodada... Meu querido irmão Alceu, da mesma forma, e demais outros Parlamentares.

Esta Presidência... Não, nós vamos submeter, e aí é o protocolo regimental.

Submetemos à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e a aprovação da ata da presente reunião.

As Sras. Senadoras e os Srs. Senadores que aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

A ata está aprovada, sendo sua publicação feita no *Diário do Senado Federal*.

Nada mais havendo a tratar, agradeço penhoradamente a todos os que participaram e nos acompanharam pela TV Senado.

E muito obrigado...

Senador Fernando.

**O SR. FERNANDO FARIAS** (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL. Pela ordem.) - Eu acho que muitos já sabem, mas eu quero - permita-me - parabenizar o Evandro pelo grande trabalho que ele está fazendo mundo afora, propagando o nosso *case* de sucesso do álcool, introduzido na Índia, acho que no Japão e que já está no Vietnã, não é? Então, quero parabenizá-lo...

**O SR. PRESIDENTE** (Veneziano Vital do Rêgo. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PB) - Muito oportuno.

Eu disse aos senhores e às senhoras da minha alegria, da minha honra de poder falar forte, de viva voz e a plenos pulmões da alegria de ser amigo de Evandro.

Nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a presente reunião.

Muito grato. *(Palmas.)*

*(Iniciada às 9 horas e 02 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 32 minutos.)*