



(Texto com revisão.)

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Declaro aberta a 31ª Reunião da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária do Senado Federal da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura.

Requeiro a dispensa da leitura da ata da reunião anterior, que, com a anuência do Plenário, é dada como aprovada.

Comunico à Comissão o recebimento do Aviso nº 1.440, de 8 de novembro do corrente ano, subscrito pelo Ministro Benjamin Zymler, Presidente do Tribunal de Contas da União, que encaminha cópia do acórdão proferido nos autos do Processo nº TC 009.242/2011-2, que trata de auditoria operacional com objetivo de analisar a estrutura e os mecanismos voltados aos financiamentos do Programa Nacional de Crédito Fundiário (PNCF), antigo Banco da Terra.

Informo ainda que esta Comissão receberá delegação da Comissão da Alimentação, Agricultura e Defesa do Consumidor do Parlamento Federal Alemão, em visita de parlamentares da Alemanha ao Senado Federal, a realizar-se dia 3 de dezembro de 2012, às 16 horas.

A presente reunião destina-se a audiência pública em cumprimento ao Requerimento nº 36, de 2012 – CRA, de autoria do Senador Sérgio Souza, aprovado em 21/11/2012, com a finalidade de instruir o Projeto de Lei do Senado nº 219, de 2010, que dispõe sobre a Política Nacional para os Biocombustíveis, com a presença dos seguintes convidados.

Convido a fazer parte da Mesa a Drª Cristiane Zulivia de Andrade Monteiro, Superintendente Adjunta de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Convido também o Dr. Francesco Giannetti, Assessor Jurídico da União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica).

Convido também o Dr. Juan Diego Ferrés, Presidente do Conselho de Administração da União Brasileira de Biocombustível e Bioquerosene (Ubrabio). Seja bem-vindo.

Convido também o Dr. Miguel Nery, gerente de projetos da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI).

E convido ainda o Dr. Julio Cesar Minelli, Diretor Superintendente da Associação dos Produtores de Biodiesel do Brasil (Aprobio).

Agradeço a todos pela sua presença aqui conosco, porque teremos um debate importante sobre biocombustíveis. Sejam bem-vindos.

Esta audiência, Srªs e Srs. Senadores, tem como finalidade discutir propostas para instruir o Projeto de Lei do Senado nº 219, de 2010, que dispõe sobre a Política Nacional para Biocombustíveis. Ela atende ao requerimento do Senador Sérgio Souza, do PMDB do Paraná, que é Relator da matéria aqui na Comissão de Agricultura e Reforma Agrária.



A matéria deverá ser apreciada também pela Comissão de Assuntos Econômicos e pela Comissão de Constituição e Justiça. É bom lembrar que esse Projeto de Lei foi elaborado na Comissão de Serviços de Infraestrutura em 2010, sob a Presidência do Senador Fernando Collor.

O texto do Projeto foi elaborado por um grupo formado pelos Senadores Inácio Arruda, Gilberto Goellner e Delcídio do Amaral. O Projeto é fruto de sete audiências públicas sobre o assunto e diversas sugestões de entidades ligadas ao setor. Em março deste ano, a representação brasileira no Parlamento do Mercosul, o Parlasul, aprovou parecer favorável ao PLS nº 219/10, que dispõe sobre a Política Nacional para Biocombustíveis.

O debate sobre o uso de biocombustíveis tem aumentado em todo o mundo, uma vez que os combustíveis fósseis como o petróleo, carvão e gás natural, embora mais utilizados, são finitos e poluidores do meio ambiente. No caso brasileiro, tanto o etanol quanto o biodiesel são considerados combustíveis avançados do ponto de vista ambiental, dentro dos padrões internacionais.

A falta de uma política nacional de biocombustíveis prejudica toda a cadeia produtiva do setor e principalmente o consumidor brasileiro. Nesse sentido, a Política Nacional para os Biocombustíveis deve preencher as lacunas do marco legal para o setor, definindo critérios para a produção, distribuição e comercialização dos mesmos.

De acordo com o Projeto, a produção nacional de biocombustíveis seguirá as diretrizes de proteção ao meio ambiente, conservação da biodiversidade, utilização racional de recursos naturais, respeito à função social da propriedade, respeito ao trabalhador e respeito à livre concorrência. A política nacional para o setor deverá assegurar a crescente participação dos biocombustíveis na matriz de combustíveis brasileira, em razão de seu caráter renovável e dos benefícios econômicos, sociais, ambientais decorrentes do seu uso.

Consulto o Senador Sérgio Souza se gostaria de se pronunciar antes. (*Pausa.*)

Então, iniciando os nossos trabalhos, passo a palavra ao Dr. Juan Diego Ferrés, Presidente do Conselho da Administração da União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene (Ubrabio).

Dr. Juan, pergunto se 15 minutos são suficientes.

O SR. JUAN DIEGO FERRÉS – Acredito que sim.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Então, o senhor tem 15 minutos para se pronunciar.

O SR. JUAN DIEGO FERRÉS – Sr. Presidente, Senador Acir Gurgacz, Sr. Relator Sérgio Souza, Srs. Senadores presentes e autoridades, representantes da imprensa, boa tarde para todos.

O Brasil iniciou, em 2005, uma ambiciosa agenda de produção de biodiesel. A importância dos combustíveis líquidos reside em que têm uma alta



densidade energética e são uma das poucas alternativas para embarcar nos veículos que precisam de combustíveis. É importante pensar nisso porque é altamente estratégico. Até a atualidade, somente se conseguia produzi-los dos fósseis, do petróleo. Só a partir das últimas décadas, começou-se através do etanol, uma iniciativa também brasileira, e, a partir de 2005, a produção de biodiesel completou o segundo grande universo de motores, que são os motores de ciclo Diesel, junto com os motores de ciclo Otto, praticamente completando a totalidade dos motores que requerem combustíveis líquidos.

Importante dizer que a liderança no Brasil nessa área não decorre apenas da magnitude, senão que os potenciais, os atributos brasileiros – que vão de ter a terra disponível, mão de obra, insolação, disponibilidade de água – colocam o Brasil como a grande oportunidade de ter uma alavanca ao desenvolvimento comparável àquele destaque que tem sido dado ao pré-sal como possibilidade de alavancar o salto do Brasil para passar a fazer parte das nações desenvolvidas.

A distribuição social do Brasil... Está projetando em algum lugar? Não? (*Pausa.*)

A distribuição territorial demonstra nós termos 106 milhões de hectares, ali em verde, de áreas disponíveis para agricultura, junto com 345 milhões de hectares da Região Amazônica, junto com 220 mil hectares de pastagens, que produzem com extrema ineficiência, porque estão, na maior parte, degradadas. Então, os potenciais que o Brasil reúne para, além de produzir biocombustível ambientalmente correto, criar uma alavanca de desenvolvimento são enormes.

A biodisponibilidade também de diferentes espécies vegetais permite criar um entusiasmo muito grande, porque, além da soja – que hoje é matéria-prima preponderante em programa de biodiesel –, nós vamos ter inúmeras outras espécies que estarão concorrendo, de uma forma darwiniana, para tomar o lugar da soja, como matéria-prima principal no futuro. Só que o Programa de Biodiesel atualmente está alicerçado na mistura obrigatória, por um simples motivo, que é...

Tem que ir passando. É, isso.

Nós paramos de crescer em 2010, embora já estivesse previsto que o B5 seria alcançado até 2013. Ocorre que, no governo do Presidente Lula, houve antecipações, e, em 2010, o Brasil já atingiu o B5. A partir daí, ficou estancado, em termos relativos, no B5 até o momento. Daí requerer a discussão que nesta Comissão está sendo travada, para estabelecer novas estratégias e novo marco regulatório que permitam avançar novamente. E o mercado aguarda ansiosamente essas diretrizes, não apenas os produtores, os agricultores, como também outros *stakeholders* que seriam interessados no País, como, por exemplo, cidadãos brasileiros das grandes metrópoles, porque as questões ambientais passam também pela poluição do ar das grandes metrópoles.



E cabe dizer que os motores de ciclo Diesel estão passando por grandes modificações tecnológicas, que os colocam dentro de uma eficiência ímpar de competitividade frente às outras alternativas, e também no binômio não apenas de eficiência, como de menor poluição. E quanto maior a parcela de biodiesel no tanque, esse efeito redutor da poluição é cada vez mais marcante. Nós temos uma transparência que ilustra claramente as reduções de monóxido de carbono e hidrocarbonetos, material particulado e, principalmente, os derivados do enxofre. O último item, que seria óxido de nitrogênio, é corrigido, na tecnologia atual, no catalisador das emissões no escapamento. Então, não é o caso de levar em consideração.

Daí que nós visualizamos uma grande concorrência não apenas entre combustíveis, biocombustíveis, senão também entre variedades de matérias-primas, regiões, países, e as alternativas mais eficientes e que deverão prosperar. Mas, dessa competitividade, o único que está fora é o fóssil. Por quê? Porque o petróleo existe há milhões de anos, está reservado nas profundezas, basta retirá-lo para usá-lo. Ele vem com uma enormidade de vantagens, tanto que mobilizou um desenvolvimento ímpar no século passado, na era industrial, tudo de bom, exceto que já descobrimos, a sociedade, não apenas a brasileira, mas a global, que a limitação apareceu do outro lado do balcão, do excessivo uso, desmedido, descontrolado, que colocou a humanidade defrontada com o maior problema da atualidade, que são as mudanças climáticas, que geram um grau de incerteza para o futuro absolutamente grave. Ainda não se enxerga claramente como isso pode ser controlado.

Os benefícios ambientais do biodiesel não passam apenas pelo controle da questão da pegada do carbono, ele também é isento de hidrocarbonetos, principalmente cíclicos, que, nas emissões dos derivados do petróleo, são cancerígenos, provadamente, portanto, afetam muito significativamente a saúde, e a presença do oxigênio nas moléculas de biodiesel, o que favorece uma melhor combustão.

Aqui, na transparência, a gente vê dois filtros. O da direita é um filtro com queima de *diesel*, de petróleo, e o da esquerda, o mesmo filtro, após queimar a mesma quantidade, pelo mesmo tempo, com o biodiesel. Vocês veem que a diferença do material particulado, que seria o preto, o da direita, é muito significativa.

Os impactos da primeira fase do PNPB – Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel passaram. Primeiro, foi o Programa socioeconômico de maior sucesso do Governo Lula, espetacularmente impactante em relação não apenas aos assuntos objetivamente mencionados até agora, da pegada do carbono e da contaminação do ar, mas principalmente com relação à inserção social, à promoção da agricultura familiar e à promoção de diversas áreas da economia e de diferentes regiões do País, especialmente aquelas mais atrasadas.



Expandiu-se muito rapidamente o parque industrial. Temos um mapa que ilustra que o número inicial de oito usinas multiplicou-se para sessenta e quatro na atualidade, sessenta e cinco, distribuídas em todas as regiões do País, atingindo uma capacidade de 100,7 milhões de toneladas, aproximadamente. Segundo a Getúlio Vargas, representou R\$4 bilhões em investimentos no período de 2005 a 2010, e 1,3 milhão de empregos. A agricultura familiar foi promovida através de ações direcionadas, de acordo com regras do MDA, com a concessão do Selo Social, promovendo um aumento no número de famílias inseridas no Programa, que, em 2005, era de 16 mil para, em 2011, alcançar perto de 105 mil famílias. Essa aquisição da agricultura familiar representava 34% das aquisições para a produção de biodiesel, totalizando 276 milhões no início, em 2008, para 1,5 bilhão em 2011.

Também o número de cooperativas aderindo a esse programa saltou para sessenta e cinco, tendo começado com seis cooperativas, inicialmente. Esses números mostram a expressão do impacto da promoção da agricultura familiar através do Programa Nacional de Biodiesel.

A diversificação de matérias-primas também é um ponto relevante, que está no planejamento do Governo para o Programa de Biocombustíveis. Diferentes sólidos constituem matéria-prima para o biodiesel, mas é preponderante, já se sabia disso desde o início, a soja. A soja é preponderante por um simples fato: pela escala que ela já reunia quando o Programa começou, porque a escala é fundamental para o sucesso de qualquer cadeia de valor. Esse fator de inserção da soja justificou-se também porque o crescimento da demanda de consumo de óleo de soja alimentício era de 1,8% no início, em 2005, crescendo anualmente 1,8%, e a oferta crescia 7,5% ao ano, decorrendo daí a queda dos preços do óleo.

Já está perto dos 15 minutos? (*Pausa.*) Ainda posso continuar.

Portanto, se não houvesse uma iniciativa em relação ao uso do óleo de soja para biocombustíveis, você teria a queda dos preços, e estaria instalada a famosa crise de abundância, de que o Ministro Roberto Rodrigues sempre falava, o que poderia ocorrer, inclusive, na próxima safra, porque nós já temos uma safra sendo plantada que vai produzir 82 milhões de toneladas de soja, agora, em 2013. Ao invés de estarmos preocupados com isso, nós estamos tranquilos de que nós vamos ter não uma crise de abundância, senão abundância de oferta de farelo para as cadeias da indústria de carnes brasileira, que, no mesmo período do Programa de Biodiesel, atinge uma maturidade de competitividade global que a levou a ser a maior do mundo. E as empresas brasileiras, diga-se de passagem, com a ajuda do BNDES, viraram as maiores e mais bem-sucedidas empresas de carnes do mundo.

A cadeia de produção está ilustrada nessa transparência. Naturalmente, ficou óbvio, pelo recado do Presidente, devo ser breve, mas o importante é que 80% da produção da soja vai para farelos e proteínas que



alimentam as cadeias de carnes, e 20% é apenas a parte do óleo que se dedica à produção de biodiesel.

Agora nós vamos comentar um pouquinho os outros óleos, também, que foram incorporados, além da soja. Hoje, 13% é sebo animal, totalizando mais de 400 mil toneladas por ano, um número surpreendente, e esse número tende a crescer a cada ano.

O algodão, que não se usava. O caroço do algodão contém um óleo bastante aproveitável para algumas finalidades, até alimentícias, mas, principalmente, cresceu a partir do Programa de Biodiesel. Hoje, é 4% da matéria-prima do programa, e 2% são óleos incipientes, que são diferentes óleos. Algumas culturas nem eram colhidas e passaram a ser colhidas, uma vez que o Programa de Biodiesel criou mercado para elas.

Portanto, pela Getúlio Vargas, que fez um estudo a respeito, nós deveríamos, num crescimento do B5 atual para B20, requerer, provavelmente, quase 3 milhões de toneladas de outros óleos, além do de soja, e esses 3 milhões, na verdade, já representariam um valor muito maior do que todo o Programa de Biodiesel atual. E isso poderia ocorrer, talvez, num horizonte até o ano de 2020.

Portanto, não apenas a agricultura familiar se beneficiou do Programa de Biodiesel, mas também toda a economia agrícola do País, todas as regiões do País, principalmente onde mais cresceu a fronteira agrícola, a região denominada Mapito – Maranhão, Piauí, Tocantins – e Bahia. Nós atendemos uma demanda de alimentação de 40 milhões de brasileiros que ingressaram na classe média brasileira, criando uma demanda por alimentos industrializados, sem pressões de inflação, porque a inflação é sempre lembrada como um dos grandes entraves ao aumento do B5 no biodiesel, porque existe certa preocupação em relação ao custo do biodiesel ser um pouco maior do que o de *diesel* de petróleo.

E, sim, eu gostaria de abordar esse assunto, é importante, Sr. Presidente. É o seguinte: são produzidos ao redor de 150 milhões de toneladas por ano de óleos vegetais, dos quais 25 milhões já vão para programas de biodiesel, não no Brasil, mas no mundo inteiro. Daí que os preços dos óleos vegetais passaram a ser influenciados pelo preço do petróleo, e o preço do petróleo tem aumentado a cada ano, elevando junto consigo os preços dos óleos vegetais, que, por sua vez, representam o custo do biodiesel.

Esse é um fenômeno que apenas tem assustado aos técnicos do Ministério da Fazenda do Brasil, porque, de resto... Eu faço um desafio para os senhores compreenderem o que eu vou falar: se estiver subindo o petróleo na Arábia Saudita, ou em qualquer país da Opep, ninguém ficaria infeliz na Arábia Saudita. Mesmo que o *diesel* na Arábia Saudita, ou a gasolina na Arábia Saudita, aumentasse de preço, a Arábia Saudita seria muito beneficiada por qualquer incremento no preço do petróleo.



Da mesma forma, no Brasil, a cada vez que os óleos vegetais valem mais, influenciados seja pelo preço do petróleo, seja pelas outras circunstâncias que afetam as *commodities*, o Brasil está ganhando com isso. E, ao invés de termos inflação, nós temos uma realimentação muito forte da economia, por meio do desenvolvimento das regiões, da oferta de divisas e da oferta de alimentos a um custo mais barato no mercado interno, e que são eventualmente até deflacionados.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Dr. Juan, eu não costumo interromper, mas eu preciso fazer uma pergunta.

O SR. JUAN DIEGO FERRÉS – Faz muito bem. Deve interromper.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – O custo do biodiesel ainda é muito superior ao custo do óleo *diesel*. A tendência é a de se manter ou a de se equiparar? É o custo de produção. Não é o preço do biodiesel que está sendo puxado pelo preço do petróleo; é o custo de produção do biodiesel brasileiro.

O SR. JUAN DIEGO FERRÉS – Mas, de certa forma, sim. Só vou pedir desconto por esse tempo que vou gastar para responder ao Presidente. (*Risos.*) Eu só vou falar depois 2 ou 3 itens bem curtos.

Esse ponto é relevante. Noventa por cento do custo de biodiesel são de solos vegetais. Para o Brasil exportar largamente solos vegetais, temos uma exportação de mais 1,5 milhão de toneladas de óleo de soja todo ano, independentemente do que se usa para biodiesel e para o alimento no Brasil, nós também exportamos para o mundo sem querer saber para que será usado. Um milhão e meio de toneladas por ano, e era um pouquinho mais ainda. Esse valor é influenciado na exportação pelo preço do petróleo também, porque os solos vegetais são *commodities* que valorizam influenciadas pelo preço do petróleo.

Isso é muito bom para o Brasil, porque este País exporta mais da metade da soja que produz, perto de 35 a 38 milhões, estimados para a próxima safra, de soja exportada *in natura*, sem agregar valor. Por esse valor, estamos recebendo o dobro de antes.

Com o óleo acontece a mesma coisa: 1,5 milhão de toneladas que valiam, no início do programa, 350 dólares por tonelada e agora 1.200 dólares por tonelada.

Então, o Brasil está adquirindo maior valor por um volume exportado também maior, independentemente de estar gastando 2,5 milhões de toneladas de óleo de soja para produzir o biodiesel aqui.

Então, essa é a analogia que fiz com a Arábia Saudita.

(*Soa a campanha.*)

O SR. JUAN DIEGO FERRÉS – Aproveitando os minutos finais, queria mencionar o biodiesel metropolitano, que é um ponto extremamente importante, porque capta os benefícios ambientais do biodiesel de uma forma muito mais marcante, porque temos milhões de brasileiros, respirando, todo ano,



ar de qualidade ruim, e pode ser avançado rapidamente, através da Agenda Conama, que já existe, com a finalidade de reduzir o enxofre do petróleo.

Nessa Agenda, aderindo ao biodiesel, por exemplo, a meta de 20%, que denominamos de B20, poderia imediatamente haver uma melhora significativa ou uma redução de mortes ou óbitos e afastamento de trabalho.

Assim, é extremamente significativo, muito motivador para os Parlamentares poderem inserir isso nas análises, no sentido de influenciar que a Agenda Conama (Conselho Nacional de Meio Ambiente) incorpore também o biodiesel.

Já falamos um pouco dos custos relativos. Então, vamos pular isso.

É importante deixarmos bem claro os desafios para o futuro.

O crescimento do biodiesel para B7 deveria ser uma necessidade imediata, até mesmo porque formam parte da expectativa da sociedade brasileira, especialmente do setor produtivo e dos agricultores. Em não ocorrendo, estará instalando-se uma crise no setor. Isso é absolutamente claro. Aqui há outros representantes que poderão atestar isso.

Mas o crescimento, a curto prazo, até 2015 ou 2016, progressivamente até B10, poderá criar uma musculatura nas outras oleaginosas, nas outras alternativas para poderem concorrer com a soja. Estamos criando uma situação de constrangimento do desenvolvimento que iniciou até 2010. Diversas outras oleaginosas começaram a surgir e a querer aparecer, lado a lado, com o óleo de soja, e a repressão significada pelo atraso, agora, de 2010 a 2013, sem perspectiva do novo marco regulatório, termina inviabilizando esse processo, porque entendo que, ao concorrer com a soja, esta prevalecerá, pois ela está vivendo mais da venda de proteína para os alimentos do que do óleo para biodiesel.

Enquanto que, para se plantar o dendê, numa cultura que leva 5 anos para se começar a produzir, há um milhão de hectares estimulados pelo governo Lula que estão começando a ter seus projetos desestruturados. É lamentável essa situação, porque é aquele *"go, stop and go"*, *"go, stop and go"*. É uma pena, uma perda de energia, uma perda de investimentos, de que estejamos sem crescer no biodiesel nos últimos três anos.

Aqueles que acreditaram no País, não apenas no Governo, deixaram suas expectativas, digamos assim, numa indefinição, a fim de ver para que lado o Conama deve continuar.

Bem, outro ponto importante de se mencionar – é inovador, e são cinco palavras, porque não vamos falar de coisas que fazem parte do entusiasmo do futuro, mas existe uma grande perspectiva de grandes ganhos e incrementos de eficiência de produção – não apenas em materiais para biodiesel, mas também para alimentos – do desenvolvimento de algas.

Quando nós sabemos que a agricultura tem produzido às vezes mil ou às vezes 6 mil quilos de óleo por hectare, por ano, quando nós enxergamos



experiências práticas, já da ordem, por exemplo, de 20 mil hectares no mundo, que, em vez de produzir 6 mil quilos, produzem 1,5 milhão de quilos, ou seja, 1.500 toneladas por ano, por hectare, aí nós vemos que isso é importante e merece a devida atenção de qualquer nação.

Nós sempre temos ouvido falar que a atual população de 7 bilhões de pessoas no mundo não deveria poder ultrapassar 9 bilhões por impossibilidade de recursos. E a gente vê que – não é que eu esteja apregoando que deva aumentar mais a população –, mas eu digo, a criatividade, a tecnologia e a inovação, realmente, criam novos marcos que eram inimagináveis 10 anos atrás.

Nós estamos falando de produções que são 100 ou 500 vezes maiores em uma mesma área, quando, afinal, tudo se trata de captação da energia solar, através do processo fotossintético. Todas as plantas o fazem, e também as algas o fazem. E as algas fazem menos uso até de água, porque o faz em um ambiente fechado e interno, que são os fotobiorreatores, enquanto que, nas plantas, a evaporação de água torna-se muito maior, mesmo usando irrigação.

Bom, basicamente, Presidente – eu sei da limitação do tempo –, eu gostaria de agradecer a oportunidade e de esclarecer a importância do programa e, finalmente, dizer que...

(Soa a campanha.)

O SR. JUAN DIEGO FERRES – ... nós temos uma grande oportunidade e nós temos uma proposta muito clara.

A Ubrabio defende, primeiro, o B7 imediato, até para evitar uma crise maior no setor; a progressão nos próximos 2 ou 3 anos, como já vinha sendo feita, para B10, por exemplo, até 2015, 2016, naturalmente gradual, como a palavra fala, progressiva, e podendo perfeitamente alcançar o B20 em 2020.

Segundo, o transporte metropolitano, que poderia trazer imediatamente uma vantagem enorme, extraordinária, à saúde de milhões de brasileiros nas grandes metrópoles brasileiras, sem citar uma coincidência com os grandes eventos da Copa e das Olimpíadas, no Brasil, poderia fazer uma festa também em relação a esse assunto.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Dr. Juan.

O SR. JUAN DIEGO FERRES – Eu só gostaria de dizer que os Senadores vão receber o programa a oferta de ideias e de propostas da Ubrabio, que foi enviado, para contribuir com a Comissão; as nossas ideias e propostas para incluir no programa de biocombustíveis.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito bem. Muito obrigado Dr. Juan.

Havia uma grande preocupação, por parte dos transportadores, com a qualidade do biodiesel, se ele realmente responderia com relação aos motores.



Eu, por acaso, sou empresário do ramo de transporte de passageiros urbano interestadual. Fiz uma experiência, lá em Rondônia, com um ônibus com B50. Com 100 mil quilômetros, nós abrimos o motor do ônibus e estava em perfeitas condições – com B50. Só para fazer uma experiência com o biodiesel proveniente do sebo do boi, que é produzido em Ji-Paraná, por uma empresa chamada, acho, Amazon Bio, aliás, era do grupo e depois foi transferida a outras pessoas.

O resultado é muito positivo com relação à aplicação, que era uma das grandes preocupações dos transportadores, que tinham seus caminhões, seus ônibus: “Vou colocar óleo vegetal para conduzir os ônibus?” Mas funcionou muito bem e funciona, lógico, muito bem. Mas o brasileiro é assim: tem de testar para ver; tem de colocar para funcionar para saber se funciona.

Agradeço a sua colocação.

Passo a palavra agora ao Dr. Miguel Nery, gerente de projetos da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI).

Quanto tempo, Dr. Miguel; 15 minutos está bom? *(Pausa.)* Então está bem. Muito obrigado pela sua presença conosco.

O SR. MIGUEL NERY – Gostaria de agradecer o convite em nome do Presidente da ABDI, a quem eu represento aqui hoje, Presidente. Cumprimento os Senadores presentes e demais integrantes da mesa.

Cumprimento o Senador Sérgio Souza pela iniciativa e demais Senadores que participaram da elaboração do texto, considerando que toda a iniciativa que visa a elevar as fontes renováveis da nossa matriz energética sem dúvida nenhuma são sempre muito bem-vindas para a sustentabilidade do nosso Planeta e, particularmente, para a estabilidade do nosso País.

A ABDI, como instituição vinculada ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, tem por atribuição articular e coordenar o Plano Brasil Maior. Diferentemente do que muitos possam imaginar – e a mídia muitas vezes divulga –, o Plano Brasil Maior, Presidente, não foi um plano, não é um pacote, e, sim, um processo articulado que envolve 19 cadeias produtivas articuladas em conselhos de competitividade, e uma dessas cadeias produtivas, dentro da própria governança do Plano Brasil Maior, se dá exatamente nos Conselho de Competitividade de Energias Renováveis.

Dentro do Conselho de Competitividade de Energias Renováveis temos quatro subgrupos e, com relação à matéria especificamente, dois desses subgrupos dizem respeito exatamente a etanol e a biodiesel, que são biocombustíveis. Portanto, a nossa participação aqui, além de alguns comentários que faremos logo em seguida acerca do mérito do texto em si, segundo a visão da própria ABDI, seria exatamente pontuar a quantas anda, no âmbito do Plano Brasil Maior, o conjunto de proposições que nós chamamos de agenda setorial.

A bem da verdade, todos os 19 conselhos de competitividade e mais nove coordenações sistêmicas foram orientadas para elaborar diagnósticos



setoriais a partir dos quais foram montadas matrizes SWOTs com identificação de oportunidades, forças, fraquezas e ameaças, e, em seguida, a definição de diretrizes no sentido de promover a competitividade desses setores.

Por favor, o próximo.

O Plano Brasil Maior tem como foco a inovação tecnológica e o adensamento produtivo, entendendo exatamente que não há que se ter país desenvolvido se não houver indústria desenvolvida – palavras da nossa Presidenta Dilma – e, portanto, dentro desses dois focos, entende-se como prioridades criar e fortalecer competências críticas da economia nacional; aumentar o adensamento produtivo e tecnológico, fortalecendo nos diversos setores a possibilidade de adoção de critérios para conteúdo local; ampliar mercados internos e externos para as empresas brasileiras e garantir um crescimento social e ambientalmente sustentável.

Próximo.

Na verdade, na elaboração dessas agendas setoriais, o próprio Plano Brasil Maior pressupõe um mapa estratégico que envolve a criação e o fortalecimento de competências críticas e o adensamento produtivo e tecnológico; a ampliação de mercados e o desenvolvimento sustentável.

Próximo, por favor.

Aí, já descendo objetivamente nas duas fontes energéticas, do ponto de vista das diretrizes para a agenda setorial de bioetanol, na discussão que envolve o conselho de competitividade em que participam diversos ministérios, representantes do setor empresarial e também representantes de empresas que tenham investimentos em inovação, além dos trabalhadores, esse escopo de participantes entendeu que deveriam ser adotadas medidas que buscassem exatamente atender às diretrizes aqui agora apresentadas. Portanto, para a ampliação do mercado consumidor, entende-se importante revisar a estrutura tributária dos combustíveis com vistas a tornar o etanol competitivo em relação à gasolina; tornar permanentes mecanismos de estoques reguladores para promover a estabilidade aos preços durante todo o ano e evitando sazonalidades; ampliar a competitividade da bioeletricidade, visando maior oferta da rede elétrica – hoje há grande possibilidade de adoção de turbinas geradas a partir do etanol, com geração de energia a partir do etanol –; apoiar o desenvolvimento de novos produtos baseados no bioetanol, por meio da álcoolquímica e biorrefinarias; promover padronização internacional do bioetanol, o que implicaria exatamente a “comoditização” dessa matéria-prima, desse insumo, e apoiar iniciativas que conduzam ao aumento da eficiência dos motores no uso do etanol, inclusive veículos híbridos e multicomcombustíveis.

Próximo, por favor.

Já, com relação ao adensamento produtivo e tecnológico da cadeia de valor, entende-se importante financiar e criar linhas especiais para ampliar a produção de cana; incentivos a investimentos em novas usinas; melhorar a



infraestrutura logística para distribuição do bioetanol; fomentar mudanças inovadoras de negócios de produção de energia a partir da cana, que não restringem a produção de combustíveis líquidos, com vistas ao aumento de sua eficiência energética; fomentar desenvolvimento de tecnologia de colheita; incentivar o aumento da produtividade da primeira geração e fomentar a segunda geração; e ampliar programa de inovação e qualidade dos processos agrícolas e industriais para o setor sucroenergético.

Próximo.

Ainda com relação ao adensamento produtivo, avaliar o marco regulatório – acho que esse é o papel aqui da Casa, quando tramita um projeto com a robustez como o Projeto de iniciativa do Senador Sérgio Souza –; aprimorar mecanismos e programas de modernização para indústrias de bens de capital para o bioetanol; além de incentivar a produção de bioetanol a partir da cana-de-açúcar.

Já com relação à criação e fortalecimento das competências críticas, é importante promover a formação e a qualificação de recursos humanos para a cadeia de valor do bioetanol.

Próximo.

Uma vez definidas as diretrizes no âmbito do Conselho de Competitividade de Energias Renováveis – Subgrupo Bioetanol, concebeu-se como principal agenda estratégica a necessidade, de fato, de criar um programa de competitividade para o bioetanol, considerando, portanto, a necessidade de se ter políticas compensatórias para aumentar a sua competitividade.

Do ponto de vista de desdobramentos para esse programa, e isso são fatores que podem ser incorporados na proposta hoje aqui, no Projeto de Lei em tramitação nesta Casa, entendemos que seria fundamental observar aspectos relativos à competitividade do etanol em relação à gasolina, sem dúvida; mecanismos de financiamento de estoques reguladores; maior participação dessa fonte na matriz energética nacional a partir de dispositivos específicos; transformar bioetanol em *commodities* internacional; aumento de eficiência dos motores do uso de etanol; crédito para ampliar a produção de cana; investimentos em novas usinas e expansão da capacidade – é muito importante para que nós não tenhamos um gargalo entre a oferta e a demanda; produtividade da primeira geração e fomento da segunda geração; e modernização da indústria de Bens de Capital para o bioetanol.

Próximo.

Já com relação ao biodiesel, Sr. Presidente e demais participantes dessa audiência, o Conselho de Competitividade de Energias Renováveis do Plano Brasil Maior entendeu, no âmbito da ampliação do mercado consumidor, ser uma tarefa fundamental a de desonerar a exportação do biodiesel.

Com relação ao adensamento produtivo e tecnológico das cadeias de valor, aumentar a competitividade do biodiesel; ajustar o sistema tributário



federal e estadual, minimizando a oneração de produtos industrializados; revisar o modelo de comercialização do biodiesel; revisar o modelo de negócios do setor; intensificar investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação, visando o desenvolvimento de oleaginosas com alto rendimento e potencialidade; intensificar o investimento de P, D & I para o desenvolvimento de biodiesel a partir de novas matérias-primas.

Com relação ao fortalecimento de competências críticas, seria o caso de promover a capacitação técnica e a assistência técnica em extensão rural, no âmbito da cadeia do biodiesel.

Próximo.

Então, da mesma forma como se tem o bioetanol, o biodiesel, nós trabalhamos, portanto, as diretrizes e, a partir delas, trabalhamos a agenda estratégica, que envolve exatamente estimular o uso de biodiesel em mercados específicos, particularmente, simplificando regras para uso, e propor desoneração tributária. Também consideramos importante promover a exportação de biodiesel. Para tanto, cabe propor a desoneração da cadeia produtiva do biodiesel para exportação.

Próximo.

Bem, esses são os aspectos, Sr. Presidente, que eu salientaria, que foram levantados e que estão hoje no conjunto das medidas que estão sendo analisadas, no âmbito do Plano Brasil Maior, pelo conjunto das instituições de Governo e da iniciativa privada, visando exatamente elaborar o Programa de Biodiesel e de bioetanol a que me referi.

Do ponto de vista do mérito do Projeto em si, fizemos uma análise no âmbito da ABDI. Gostaria de, mais uma vez, ressaltar a importância desse Projeto para efeito do fortalecimento de biocombustíveis na matriz energética nacional, o que, sem dúvida, favoreceria uma elevação da participação de fontes renováveis nessa nossa matriz. Então, dito isso, eu chamaria a atenção pontualmente para alguns aspectos que eu gostaria que fossem registrados nesta audiência.

O primeiro aspecto que nós identificamos com relação ao mérito do texto do Projeto de Lei, Sr. Presidente, diz respeito à criação do Conselho Interministerial de Biocombustíveis, chamado aqui de CIB, ao qual nós perguntamos se já não existe uma instância própria, denominada Câmara Setorial de Açúcar e Alcool, e se, neste caso, não atenderia a esse aspecto.

O outro aspecto diz respeito à governança, que acho que é importante constar nesse texto, mas que aqui remete uma competência para o Ministério da Agricultura, e eu gostaria depois que a própria representante da Agência Nacional do Petróleo aqui pudesse esclarecer. Acho que remete competências que, salvo engano, hoje já são da própria ANP, revertendo essas competências para o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Então, seria o último fato importante a ser analisado pela Comissão, Sr. Presidente.



Um outro aspecto que consideramos muito importante é que esse texto, em que pese trazer um aspecto muito significativo com relação à busca de definições sobre veículos automotivos que possam utilizar biocombustíveis, particularmente etanol... Recentemente o Governo lançou o regime tributário especial automotivo – isso no mês de maio de 2012 – e mais recentemente também instituiu o Programa Inovar Auto, que é o Programa que cria condições para que haja investimentos em inovação. Entendemos que os arts. 11 e 12 desse Projeto de Lei, Sr. Presidente, de certa forma, os dispositivos aqui constantes, estão relativamente contemplados no conjunto desses outros dois instrumentos, tanto o regime automotivo e, mais recentemente, o próprio Programa Inovar Auto, particularmente porque, do ponto de vista da busca por uma etiqueta com relação à eficiência energética, entendemos que o Inmetro já tem um programa, desde 2008, um programa que se robustece a cada dia, e entendemos também que boa parte dos dispositivos que aqui constam do Projeto de Lei, para efeito do próprio regime automotivo e do próprio Inovar Auto, foram medidas exaustivamente negociadas com o próprio setor produtivo, Governo e trabalhadores, de tal sorte que acho que mereceria uma apreciação para que esta Casa não avançasse, ou até desconstituísse dispositivos que hoje estão, a nosso ver, relativamente consistentes para efeito de retomada da competitividade da indústria automobilística nacional.

Também chamaria a atenção para o fato de que o próprio regime em si aponta para o fortalecimento da indústria nacional, particularmente com aspectos relativos à etiquetagem, visando à sua integralização até o ano de 2007. Portanto, não entendemos que deveria ser uma medida adotada de forma estanque tão somente porque já temos, na legislação setorial, aspectos que foram efetivamente negociados e acordados com o setor.

Com relação ao Programa Nacional de Cooperativas de Pequenos Produtores, trazemos aqui uma indagação sobre a efetiva existência de pequenos produtores de etanol, particularmente porque entendemos que a agricultura de cana-de-açúcar é uma agricultura extensiva. E não sei se um programa desses não seria inócuo.

São aspectos que levantamos aqui apenas para discussão, Sr. Presidente, para que a Casa assim os aprecie.

E, para finalizar a nossa contribuição aqui, da ABDI (Associação Brasileira de Desenvolvimento Industrial), chamaria atenção para a criação do Fundo de Apoio ao Bioetanol, fundo esse para o qual, me parece, num primeiro momento, havia uma previsão de receita própria. E, ao não ter sido incorporada no texto essa receita, o Fundo ficou sem uma fonte específica.

Trazemos aqui a dúvida, portanto, se é cabível a criação de um fundo cujo conjunto de receitas, na verdade, é composto efetivamente de receitas esporádicas. E não seriam receitas efetivamente que trouxessem o necessário



lastro financeiro para que houvesse os investimentos a que se propõe o próprio Projeto de Lei em si.

Então, *grosso modo*, Sr. Presidente, essas são as nossas contribuições, esperando ter trazido, aqui, para o debate um conjunto de aspectos que certamente poderão estar melhor representando o texto final apresentado pelo Senador.

O SR. SÉRGIO SOUZA (Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Dr. Miguel Nery.

Passo a palavra, pela ordem, ao Senador Sérgio Souza.

O SR. SÉRGIO SOUZA (Bloco/PMDB – PR) – Sr. Presidente, estou um pouco preocupado com o nosso horário.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Estamos.

O SR. SÉRGIO SOUZA (Bloco/PMDB – PR) – Está para abrir a Ordem do Dia e, abrindo a Ordem do Dia, temos de derrubar esta reunião. E eu gostaria muito de ouvir todos os setores, todos aqueles que se sentam à mesa. A Ordem do Dia abre às 16h. São 16h14min. Então, acredito que, nos próximos 15 a 20 minutos, deve abrir a Ordem do Dia, e nós teremos de nos dirigir ao plenário do Senado Federal.

Então, sugiro a V. Ex^a que nós pudéssemos fazer o mais rápido possível, para podermos ouvir todos aqueles que querem falar, pois a Relatoria e a Comissão de Agricultura gostariam de ouvi-los.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito bem.

Passo a palavra, então, ao Dr. Francesco Giannetti, assessor jurídico da Unica (União da Indústria de Cana-de-Açúcar).

Não interrompi as outras duas exposições, porque o assunto era da maior importância. Então, interromper ficaria não apenas indelicado, mas eu entendo que a contribuição foi muito importante para esta Comissão, tanto do Dr. Juan quanto do Dr. Miguel.

Dr. Francesco, o senhor tem...

Pois não, Senador Casildo Maldaner.

O SR. CASILDO MALDANER (Bloco/PMDB – SC) – Também quero... Eu sei que não é fácil conciliar a Ordem do Dia e esta Comissão. Sei da importância que têm. Se pudermos ouvir a todos, acho que faz parte. Eu já coloquei o assessor, o Dr. Cláudio, de ouvido ligado ao plenário. Se chegar a Ordem do Dia, e precisarmos nos deslocar, nós iremos. Senão, podemos ir ficando, enquanto não tiver a importância de votação. Vamos levando, pela importância que tem. Então, quero comungar com o Sérgio, mas ao mesmo tempo com a ideia...



Inclusive, não consegui assistir à palestra, à exposição que fez aqui o Presidente do Conselho Superior da Ubrabio, o Dr. Juan Diego... Eu não consegui e não sei vai falar ou não o Presidente Executivo, que é o nosso ex-Líder, sempre Deputado Federal e Ministro Odacir Klein. Mas, se me permitir, eu sei que, da palestra que o Dr. Diego fez, há coisas que chamam a atenção de nós todos. Hoje estamos com o B5. Há uma tese de que a gente vá logo para o B7. Há um movimento no setor também para que, na Copa do Mundo, nós possamos ir para o B10.

Hoje, em São Paulo, eu consegui... Lá no Rio, houve encontro sobre o meio ambiente, aquele negócio todo, e eu consegui andar num ônibus... Há 2 mil ônibus em São Paulo que já usam B20. Nas cidades, o B20, para minimizar a questão do ar, está pegando muito bem, inclusive com reflexos no exterior. Acabei de vir de uma missão ontem, da China – éramos oito Parlamentares. Até eles debateram e perguntaram se era verdade que, no Brasil, já estão aplicando isso. Sim, nós estamos aplicando; quer dizer, só chegarmos no B20 nas cidades... Eu andei em um ônibus neste ano – não é, Dr. Donizete? –, em julho, no Rio de Janeiro, num desses ônibus de São Paulo, com o B20. Quer dizer, claro que isso tem um custo para as prefeituras, mas, por outro lado, melhora a saúde, a qualidade do ar que se respira.

O SR. SÉRGIO SOUZA (Bloco/PMDB – PR) – Voamos num avião sob bioquerosene.

O SR. CASILDO MALDANER (Bloco/PMDB – SC) – Ah, e voamos num avião de bioquerosene, claro. Essas coisas chamam a atenção e têm reflexo no mundo.

Perdoe-me, Presidente, mas não podia deixar de... Daqui a pouco, temos de sair para votar, mas eu tinha que dizer isso. Eu digo de coração: nós estamos aqui e queremos ser instrumentalizados pelos senhores, que são técnicos e nos ajudam. O Acir Gurgacz, que é o nosso Presidente da Comissão dos assuntos da agricultura no Brasil, de onde sai essa matéria-prima... Para demonstrarmos isso... Estamos aqui para ajudar e temos de ser alimentados; quer dizer, temos de ser abastecidos dessa espécie de bio, para tocarmos essa questão para frente.

Perdoe-me, Sr. Francesco, mas eu só queria colocar isso de coração, porque talvez não surja oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Senador Casildo Maldaner, pelas suas colocações.

Aproveito para registrar a presença do nosso sempre Ministro Odacir Klein. Agradeço a sua presença não somente hoje, mas sempre que há um assunto importante aqui na Comissão de Agricultura. O senhor sempre esteve junto conosco, dando sua opinião, e colaborando para que possamos seguir no caminho certo com relação a tudo o que se relaciona à agricultura brasileira.

Muito obrigado pela sua presença.



Passo a palavra ao Dr. Francesco Giannetti.

O SR. FRANCESCO GIANNETTI – Boa tarde. Apresentando inicialmente os cumprimentos da Unica ao Sr. Presidente da Comissão, Acir Gurgacz, estendo esses cumprimentos ao Senador Relator, Sérgio Souza, aos demais Senadores, aos colegas da Mesa e aos demais presentes.

Entendo que as lideranças do setor sucroenergético na semana passada, nesta Comissão, já apresentaram adequadamente os aspectos econômicos, os problemas relacionados com o crescimento e todos os aspectos das externalidades positivas do etanol, que demonstram ele merecer políticas públicas tão fortes quanto as que o biodiesel merece também, dada a sua contribuição.

Acho que, neste momento, posso contribuir com os senhores falando mais um pouco especificamente sobre o próprio Projeto de Lei do Senado nº 219, de 2010, que propõe, de fato, criar um novo marco regulatório de biocombustíveis.

Por favor, próximo eslaide.

Antes de tudo, explico a origem desse Projeto de Lei. Hoje, o Senador Sérgio Souza, aqui na Comissão de Agricultura e Reforma Agrária, é o Relator, mas a criação dele vem de 2009, por meio de requerimento feito pelo Senador Fernando Collor, o nº 47, de 2009, que constituiu um GT (Grupo de Trabalho) de biocombustíveis no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado Federal.

Esse GT de biocombustíveis foi composto pelo Senador Inácio Arruda, pelo Senador Delcídio do Amaral e pelo Senador Gilberto Goellner. Ocorreram, no âmbito desse trabalho, oito audiências, em que tiveram a oportunidade de escutar toda a cadeia produtiva, desde os produtores de cana-de-açúcar até as indústrias produtoras de biodiesel, etanol, distribuidores e indústria automotiva. E esse trabalho gerou este Projeto de Lei do Senado nº 219, que agora está em discussão nesta Comissão.

Próximo eslaide, por favor.

O que há de inovações nesse marco regulatório que acho de extrema importância e que é uma revolução?

A primeira proposta que ele fez foi reconhecer as diferenças entre a indústria de biocombustíveis e a indústria do petróleo. Obviamente, se pegarmos a Constituição hoje, no seu art. 177, todas as atividades relacionadas com a indústria do petróleo, ou a maior parte delas, especialmente na extração e no refino, provêm de um monopólio constitucional, que depois foi, de certa forma, liberalizado com uma emenda constitucional, ocorrida em 95, que deu origem à Lei do Petróleo.

Diferentemente, a indústria dos biocombustíveis, não. Desde o início da Constituição, ela sempre foi designada e atribuída para a iniciativa privada, a fim de ser realizada de acordo com os princípios da livre concorrência e da livre iniciativa.



Em função disso, a proposta era de criar de fato um marco absolutamente distinto daquele estabelecido para a Lei do Petróleo. Seria uma lei nova que falasse exclusivamente de biocombustíveis. E ela tinha um grande mérito – ela já via que os biocombustíveis não tratam apenas da industrialização de matéria-prima agrícola; ela depende da produção agrícola. Só para dar um exemplo, no caso da cana-de-açúcar, 60% do nosso custo de produção vem dela.

Então, não faz sentido se discutir um marco regulatório energético de biocombustíveis, sem se ver toda a cadeia de produção como um todo e sem ver que tanto a indústria quanto a produção agrícola merecem políticas públicas que as tornam viáveis de alguma forma.

Nesse Projeto de Lei, uma das novidades foi a criação da política nacional dos biocombustíveis, semelhante à política energética nacional, mas focada para biocombustíveis.

Só para citar os primeiros, que considero importantes, que vão na linha do que o Dr. Miguel Nery acabou de falar, do trabalho da ABDI, sobre o trabalho de sustentação do setor de biocombustíveis.

Entre os objetivos:

1º) Assegurar, de forma competitiva, em bases sustentáveis, a crescente participação de biocombustíveis na matriz de combustíveis brasileiros, ou seja, um vetor que fala: as políticas têm de viabilizar o aumento da participação. Não é só manter como estar, é crescer.

2º) Promover concorrência nas atividades, inclusive na promoção da matéria-prima.

3º) Incentivar as atividades relacionadas com a produção de combustíveis, como a cogeração de energia elétrica a partir do bagaço e outros subprodutos.

4º) Desenvolver o mercado internacional;

5º) Estimular investimentos de infraestrutura.

E assim por diante.

Ou seja, estabelece uma diretriz importantíssima que vai orientar o formulador de políticas públicas para o setor de biocombustíveis. Isso é importante. Depois veremos que já está, de certa forma, introduzida na lei atual que rege os biocombustíveis.

Vamos em frente, por favor.

Pode passar isso, para economizar tempo.

Outro ponto importante foi que esse Projeto de Lei delimitou, de forma cristalina, a competência entre os três órgãos que deveriam tratar da questão dos biocombustíveis. Um foi esse Conselho Interministerial do Açúcar e dos Biocombustíveis, citado pelo Dr. Miguel Nery, que, na verdade, seria uma evolução do Conselho Interministerial do Açúcar e do Alcool. Nada mais é do que ampliar a área de atividade desse Conselho, para que ele apreciasse também não



só as questões de etanol, mas também de biodiesel. Faz todo o sentido que isso seja feito por um único órgão. Esse órgão seria propositivo de políticas públicas.

Além disso, partindo-se do princípio que indústria não pode ser vista sem agricultura, essa lei atribuía competências para o Ministério da Agricultura, definindo que caberia a ele registrar as unidades produtoras, acompanhar a produção de biocombustíveis, elaborar o zoneamento agroecológico e participar do desenvolvimento de políticas com o Ministério de Minas e Energia.

Além disso, definia – aí outro ponto importante – atribuir à Agência Nacional do Petróleo uma competência muito maior do que ela tinha até então, que foi de poder ver, regular e autorizar todas as atividades econômicas ligadas à indústria, desde a parte industrial – processamento – até a parte final, que seria a destinação para o consumidor final ou a exportação para o mercado internacional. Tudo isso definido nesse Projeto de Lei.

Mais um eslaide, por gentileza.

Por fim, três pontos merecem atenção, que foram absolutamente inovadores no PLS nº 219. O primeiro foi em relação ao Abastecimento Nacional de Combustíveis. Pela primeira vez, surgia uma proposta de um artigo que exigia dos produtores e distribuidores comprometimento com o mercado nacional de abastecimento de combustíveis.

Como isso se daria? Isso se daria através de instrumentos definidos pela Agência Nacional do Petróleo no exercício de sua competência.

Além disso, ele trouxe duas coisas importantes, que foram na questão tributária. Pela primeira vez, há um projeto de lei que incorpora as questões da externalidade como um vetor para definir a graduação da tributação no setor. O primeiro artigo que era relevante era em relação à Cide-Combustíveis, que dizia o quê? Que quando o Executivo graduasse essas alíquotas, ele tem que graduar de tal forma que assegure competitividade dos biocombustíveis em relação aos fósseis. É exatamente o que a gente discute hoje, em face dos problemas relacionados com a política de preços em relação à gasolina, eventualmente ao *diesel*, eu não sei se é o caso.

O outro ponto que acho que era absolutamente próximo da questão do regime automotivo era a definição de um IPI graduado, de acordo com a eficiência energética desses veículos.

O que tinha importante aí? Na verdade, não é somente o problema da eficiência. O problema aí diz respeito ao aspecto específico de que os carros *flex*, hoje, têm um consumo que é muito maior quando você entra com o etanol do que você usa a gasolina. Aquela relação de 70% muitas vezes não é verdade; é 65, é 64, 62. O que precisaria ser pensado é que não apenas basta definir metas de eficiência energética. Acho que tem que haver um vetor forte para melhorar a relação de consumo entre um combustível renovável e o combustível fóssil. O que é isso? É que o carro, daqui a pouco, chegue a uma meta como era na época do



Proálcool, em que a relação era de 75%, 80%. O que isso implica? Menor política pública para fazer diferença no preço da bomba; é bom para todos.

Então, seria uma direção muito interessante que o Projeto de Lei apresentou.

Próximo eslaide.

Qual é a novidade, que acho que depois a Drª Cristiane poderá falar um pouquinho? No curso, até hoje, surgiu a Medida Provisória 532, que deslocou a competência para a ANP, e nas discussões da MP 532 você teve 8 emendas apresentadas pelo Senador Inácio Arruda, que nada mais foi que a transposição dos textos que estavam no Projeto de Lei do Senado para a forma de emendas, e a grande maioria dessas emendas foi incorporada no texto final.

Próximo eslaide, por gentileza.

O que aconteceu? A gente teve, primeiro, incorporado na política energética nacional aquelas políticas que eu mostrei para os senhores, da política brasileira de biocombustíveis. Depois, você teve um capítulo exclusivo para biocombustíveis. A gente não conseguiu uma lei separada, uma lei independente. Mas conseguimos um capítulo que trata exclusivamente desse biocombustível, e melhor, parte já do princípio de que o que o rege é livre iniciativa e ampla concorrência. E outra coisa importante que ele inseriu para o produtor e para qualquer outro da cadeia no sentido da segurança jurídica: garantiu que essa autorização dada pela agência fosse vinculada e estável. O que significa isso? A própria lei estabeleceu lá os critérios que você tem que atender para exercer atividade de produção, por exemplo, e determinou que, se você cumpre esses requisitos, você vai ficar produzindo indeterminadamente, enquanto você estiver na atividade. Isso dá garantia para quem investir hoje R\$500 milhões em um novo projeto de etanol. Você sabe que tem aquela autorização, enquanto cumprir as metas; você pode exercer. Então, é uma garantia, é uma segurança jurídica que a própria Lei nº 2.490, inspirada no Projeto de Lei nº 219, já introduziu no ordenamento jurídico.

Agora, somente para finalizar, Sr. Presidente.

Passe, por favor, para não perdermos muito tempo. Mais à frente.

Agora, o que ocorre? Houve uma transposição desse Projeto de Lei já para a Lei nº 12.490, que veio da MP 532. E aí, a pergunta que se faz: o PLS 219 perdeu a finalidade, não tem mais o que se discutir? Não. Ao contrário, a velocidade de tramitação de uma medida provisória não permite o estudo aprofundado dessas questões.

Eu acho que agora a Comissão de Agricultura e Reforma Agrária tem uma oportunidade para, primeiro, avaliar se a Lei nº 12.490 realmente está adequada, se os mecanismos que decorreram dela, como a regulação da MP, estão realizando efetivamente o que se propõem, quer dizer, garantir o fornecimento do abastecimento interno.



Outro ponto: rediscutir as atribuições do Ministério da Agricultura. Ele foi esquecido; o papel dele no desenvolvimento de políticas públicas é essencial, especialmente para biocombustíveis. Isso tem que ser definido em lei. Se sugere que isso seja revisitado, agora, no Projeto de Lei.

Outra questão que é importante são os requisitos para o exercício da atividade econômica. Infelizmente, na discussão da Medida Provisória a gente não conseguiu entrar com profundidade nesses requisitos e criou-se um grande problema. Existe uma exigência de regularidade fiscal para você permanecer na atividade. Só que isso é um problema. Por quê? Para quem entra na atividade faz todo sentido, quem deve entrar deve cumprir a regularidade, mas, a partir do momento em que se passa a exercer a atividade econômica, se se exige a regularidade fiscal, cria-se uma sanção política contra o produtor e impede que ele se defenda como contribuinte. Isso é gravíssimo e, portanto, tem de ser revisitado, especialmente para as indústrias já instaladas, especialmente aquelas do Nordeste que podem ser, de dia para noite, consideradas não conformes em relação às condições para o exercício da atividade e serem expulsas da atividade de etanol combustível. Isso merece rediscussão aqui, na Comissão.

Para finalizar, próximo eslaide.

Conceito de etanol combustível. O conceito da lei atual fala que etanol combustível é qualquer etanol que pode, potencialmente, ser usado como combustível. Isso precisa ser avaliado, para saber se é oportuno permanecer com esse conceito. O que significa? Se eu tenho um produtor que faz só álcool fino, álcool para indústria, ele, potencialmente, pode ser regulado pela Agência Nacional do Petróleo.

Outro ponto é a questão de políticas tributárias e fiscais. Com certeza, é o momento de discutirmos aqui a vinculação de políticas tributárias com as diretrizes que estão hoje na Lei nº 2.490.

Outro ponto: obrigações dos agentes econômicos. Hoje, pela lei, eles têm de fazer estocagem, têm de fazer contratação de longo prazo. Como definir as bases econômicas sustentáveis que a própria lei exige? Isso, com certeza, o que é? Linha de crédito, mecanismos de contratação eficiente e coisas similares.

Por fim, outro ponto que acho que deve ser discutido aqui, nesta Comissão, é o marco regulatório do transporte dutoviário, que, infelizmente, não teve uma evolução. Hoje, a ANP aplica, exatamente, o marco regulatório aplicado para os dutos de petróleo e ainda existe uma lei de 1982 que diz que esses dutos são sujeitos à concessão, o que não faz sentido algum, do ponto de vista da Constituição de 1988.

Em resumo, eu acho que há muito que se discutir nesta Comissão, no âmbito desse Projeto de Lei, e a Unica se coloca à disposição para o que precisar no esclarecimento e no desenvolvimento.

Obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado pelas suas colocações, Dr. Francesco, que, com certeza, ajudou muito a nossa Comissão e tem muito ainda a nos ajudar.

Passo a palavra ao Dr. Julio Cesar Minelli, que é Diretor Superintendente da Associação dos Produtores de Biodiesel do Brasil.

O SR. JULIO CESAR MINELLI – Boa tarde, Sr. Presidente. Obrigado pelo convite.

Eu não tenho apresentação, até porque ficaria repetitivo – eu sabia que o Dr. Juan estaria aqui, dando os números –, mas nós gostaríamos de colocar alguns pontos e complementar.

O motor Diesel foi inventado em 1900 e a primeira vez que ele funcionou foi com óleo de amendoim, portanto, com óleo vegetal. Apenas o petróleo teve possibilidade, por questões de custo e talvez de desconhecimento de questões ambientais durante aquele período, de prepotência sobre o produto biodegradável, o produto verde, vindo do campo, portanto, o nosso campo de petróleo em cada fazenda, em cada produtor de grãos para oleaginosas.

Foi colocada a questão de quanto foi passado para agricultura familiar. No ano passado, o próprio MDA coloca 1,5 bilhão de compras, conforme foi colocado pelo Dr. Juan. Só que tem um complemento: o MDA coloca que esse valor é superior ao orçamento da reforma agrária. Para esta Comissão, como também é de reforma agrária, esse é um dado que vem do próprio MDA. O valor repassado ao agricultor familiar pelo Programa Nacional de Biodiesel foi superior em 2011 ao orçamento de reforma agrária. Isso só reforça o êxito de um programa de governo, como o Programa Nacional de Produção e Uso de Biodiesel, programa esse que, pelo empenho dos empresários, pela crença dos empresários no programa, fez com que fosse possível adiantar as metas de 2013, quando seriam os 5% incrementados por 3 anos. Portanto, já a partir de janeiro de 2010 foi possível começar essa mistura de 5% que vem até hoje.

O que o setor vem solicitando, conversando com os setores do Governo e o setor legislativo é a necessidade de se ter um futuro, porque, quando se adiantou em 3 anos, as expectativas ficaram paralisadas. Portanto, é necessário que a gente tenha um novo marco regulatório com definições, para que haja perspectivas de em que investir.

Foi colocado nesta Mesa que, para se ter novas matérias-primas, como é o caso da palma, só para ela começar a produzir são 5 anos, mas algumas outras matérias-primas que a Embrapa está desenvolvendo, está estudando, se tem muito claro que são ciclos de 7 a 10 anos para a gente começar a ter algum resultado positivo. Portanto, o marco regulatório que dê um horizonte para os empresários, para os pesquisadores é muito importante.

Eu gostaria de colocar uma questão com relação à pergunta do Sr. Presidente com relação a preço. É difícil a gente comentar sobre preço de biodiesel porque é difícil saber quanto custa uma vida. Quantas perdas de vidas



são evitadas pelo uso do biodiesel, que tem uma condição de melhoria de qualidade de vida muito grande.

Além do mais, é um dos programas ou um grande programa que carrega consigo uma questão social muito grande, a de fomentar a agricultura familiar, de repassar valores para o agricultor familiar, fazendo com que ele consiga manter-se no campo e não vir para a cidade, trazendo mais problemas de infraestrutura para a cidade. Isso é difícil de se colocar no papel.

Mas, de qualquer maneira, uma das questões que eram colocadas, a questão de aumento de inflação, a Probio, este ano, solicitou um estudo da Fipe/USP, para avaliar essa questão de inflação. De 2008 a 2011, a conclusão foi que a inflação devida ao acréscimo do biodiesel ao *diesel* nas proporções em que ocorreu nesses anos, sendo que nos últimos 2 anos tinha sido de 5%, não passava de 0,034 pontos percentuais ao ano.

Isso quer dizer que uma inflação em torno de 6,34% ao ano, se não tivesse o biodiesel, ela seria de 6%. É muito pequeno o impacto, mas, ao mesmo tempo, o que foi gerado de valor agregado pela produção de biodiesel no Brasil teve um acréscimo de mais de R\$12 bilhões ao PIB. E isso fazendo uma consideração: você deixou de exportar grão, mas passou-se a utilizar mais óleo no Brasil para fazer o biodiesel, a ter o grão, conforme o Dr. Juan colocou, para alimentar a ave, o suíno, portanto, nós podemos a gerar proteína animal, a colaborar com a cadeia na geração de proteína animal.

Também nesse estudo da Fipe, o setor de biodiesel gera... Um litro, a mesma quantidade de biodiesel, se a gente estiver utilizando o biodiesel, produzindo o biodiesel, ele produz 113% a mais de empregos e gera 35% a mais de PIB. Portanto, aumentar a mistura de biodiesel gera um aumento direto no PIB e no número de empregos.

O B20, só como exemplo, geraria mais R\$47 bilhões de PIB anual. É um acréscimo muito grande, quer dizer, além de todas as questões ambientais.

Outra questão: o senhor, Sr. Senador, disse que andou num B20 no Rio de Janeiro. Ontem eu estive em Curitiba. A comissão da Fifa que foi fazer a inspeção da arena do Atlético que vai ser uma das sedes da Copa, ela pôde rodar num ônibus B100. Curitiba tem hoje 34 ônibus rodando com B100 sem nenhum problema. Há mais 25 ônibus B100 que entrarão em operação em janeiro de 2013.

Essas experiências estão há mais de dois anos em Curitiba sem nenhum problema, com todas as questões resolvidas, aprovadas pelas fábricas. Esses 50 mil quilômetros, Sr. Senador, do B50... A Scania, que é uma das fornecedoras de ônibus, já tirou um motor para levar para a Suécia para fazer os experimentos. Ainda não tem resultado, mas a expectativa que eles têm é de obterem resultados muito melhores. Porque a ideia não é substituir, ele não é um substituto do *diesel*, mas muito mais como um aditivo do *diesel*. Ele é mais lubrificante, portanto ajuda na manutenção do motor. Então, além de ajudar na



manutenção da nossa saúde, além de ter um cunho social importantíssimo, ele também ajuda como um aditivo ao motor. Portanto, é um programa exitoso.

O que a gente precisa realmente é de ter um futuro para que a gente possa... Há a questão: há ou não matéria-prima suficiente para atender um B20?

(Soa a campanha.)

O SR. JULIO CESAR MINELLI – Hoje temos, para atender um B10, tanto condição, a capacidade produtiva atende perfeitamente um B10 – como estava na sua apresentação, Juan – mas também temos matéria-prima. Com certeza, para desenvolver novas matérias-primas para direcionar, para ter um desenvolvimento regional, programas que possam dar esse encaminhamento, é preciso que o empresariado, que o Brasil tenha realmente uma perspectiva de longo prazo, um marco regulatório que dê essas indicações não só para o produtor, seja de matéria-prima, seja do próprio biodiesel, mas para toda a cadeia: o distribuidor, o posto de gasolina, há toda uma sequência.

Com relação aos problemas que pode ter havido no início, isso a Cristiane falou em um seminário de S10 há uns dois meses, que o biodiesel serviu para um pré-vestibular para os distribuidores – eu gravei – que tiveram que, esse ano, começar a distribuir a S50 e, a partir de janeiro de 2013, o S10. É um *diesel* melhorado, é muito melhor do que o nosso S1800, mas o biodiesel é S0. Portanto, ele é muito menos poluente e, além de tudo, é um aditivo que melhora o *diesel*.

Eu queria só finalizar com dois pontos com relação ao Projeto de Lei. Um com relação ao art. 4º. O Miguel já colocou e acho que a Cristiane pode colocar, realmente é a questão da ANP, e também o Francesco, na evolução, mencionou algumas questões que estavam definidas, como o Ministério da Agricultura... Então, a gente teria que dar uma reavaliada.

(Soa a campanha.)

O SR. JULIO CESAR MINELLI – Quanto ao art. 10, com relação à utilização de óleos vegetais, como eu disse, o primeiro motor foi a óleo de amendoim, mas a evolução fez com que a gente tivesse um desenvolvimento tecnológico e, hoje, o biodiesel tem características que não exigem adaptação e não causam problemas no motor, enquanto que, se a gente usar um óleo vegetal, ele pode vir a causar problema. Então, é uma questão de desenvolvimento tecnológico.

A outra questão que achamos essencialmente necessária que seja contemplado nesse Projeto de Lei é que, das 65 empresas hoje habilitadas a produzir, há várias empresas pequenas que também colaboram com a questão social, têm o Selo Social e não têm uma garantia de manutenção desse Selo. Para ter esse Selo há um custo. Então, seria muito importante que fosse avaliada uma condição para todas as empresas – não só para essas, mas para a manutenção também dessas –, que fosse dada uma condição de garantir que elas tivessem, talvez no leilão, uma fatia específica para isso. É preciso estudar como nós podemos fazer. A Aprobio fez uma proposição com relação a isso, mas é de se



estudar alguma outra maneira, garantindo que as empresas que fiquem fora do leilão, porque às vezes podem ficar, tenham venda garantida de modo que, no mínimo, consigam sustentar o custo que têm com o Selo Social, que tanto traz de bem para a agricultura familiar.

Eu acho que era isso. Desculpe se excedi um pouquinho o tempo, Presidente. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Dr. Julio. Quando pedi o preço do combustível foi para saber qual é a evolução.

Nós todos sabemos a importância que tem o biodiesel para a saúde da população brasileira. Não podemos colocar isso como preço, até porque o ônibus no qual o Senador Casildo andou no Rio de Janeiro tem um custo maior. Há que perguntar para a população se ela quer pagar, e é uma guerra toda vez que se coloca o preço do transporte público para a população. Nós temos que levar isso em consideração, e debater e ter cuidado para que não aumentemos o custo para a população brasileira.

É claro, buscamos sempre a melhoria da qualidade de vida, a melhoria da saúde da população. Isso é evidente.

Passo a palavra, então, à Drª Cristiane Zulivia de Andrade Monteiro, Superintendente Adjunta de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, a ANP.

Seja bem vinda, Drª Cristiane.

A SRª CRISTIANE ZULIVIA DE ANDRADE MONTEIRO – Obrigada.

Sr. Presidente, demais presentes nesta audiência, eu gostaria de agradecer, em nome do Diretor Helder Queiroz, que é responsável pela Diretoria 4, a oportunidade de participar desta audiência e de falar um pouquinho do papel da ANP na participação dos biocombustíveis na matriz nacional.

No caso, a Superintendência de Biocombustíveis e Qualidade de Produtos é a porta de entrada dos novos biocombustíveis. Quando começou o programa do biodiesel, tínhamos uma regulamentação bem simples, que era voltada para qualquer novo combustível que entrasse no mercado. E tínhamos muito medos quanto ao que poderia aparecer, então ela tinha uma série de travas.

Ao longo dos anos, desde que o programa começou, já publicamos cinco novas resoluções buscando acompanhar essa evolução e estimular o desenvolvimento desses novos combustíveis. Então, temos resoluções voltadas para o uso de misturas com biodiesel em teores maiores do que 5%; temos uma resolução, já há alguns anos, que justamente nos prepara para esses teores acima de 5%. Entendemos que teríamos que ter uma especificação, para o óleo *diesel*, especial, então temos coleta de dados, uma especificação de *diesel* experimental, com teores maiores. E recentemente publicamos uma resolução que é para biocombustíveis não especificados.



Justamente todas essas iniciativas que foram comentadas em São Paulo, no Rio de Janeiro, em Curitiba são autorizadas pela ANP. Nós sempre estimulamos o uso em frota cativa. Como nós não estabelecemos políticas, nós implementamos essas políticas, o que fazemos? Essas autorizações são uma forma de termos controle, de sabermos quais são as iniciativas, o que está sendo usado, os volumes, quais são os agentes.

Então, nós temos exemplos, em São Paulo, de B20, de uso de etanol em ônibus, de uso de *diesel* proveniente de cana-de-açúcar em ônibus; em Curitiba, de B100. Então, temos conhecimento, recebemos relatórios. Informações técnicas nós temos bastante para subsidiar qualquer ação que o Governo venha a tomar no futuro.

Em relação ao PL 219, realmente alguns dispositivos dele acabam conflitando com as alterações que ocorreram no final do ano passado. Em meados de 2011, nós recebemos o PL 219, e várias superintendências da Agência trabalharam para contribuir, para melhorar alguns dispositivos, deixando-os de acordo com a nossa regulamentação. Justamente porque estamos perto do mercado, sabemos como é o funcionamento. E encaminhamos essas sugestões.

Quando veio a Medida Provisória e a lei que alterou as novas atribuições da Agência, muita coisa que estava nas nossas sugestões foi incorporada, mas ainda há outras coisas que não foram, em relação a transporte, a transferência, a dutos.

A Agência está aberta para, caso realmente se retome a discussão desse PL, poder contribuir fazendo os devidos ajustes, considerando as alterações que já ocorreram nas nossas atribuições.

Realmente, vim para ser breve. A minha missão, aqui, era trazer essa mensagem de que a ANP está empenhada em não só trabalhar na parte de implementar as políticas, regulamentar o mercado, mas de estimular a inovação, na medida do possível, estar junto do mercado para poder trazer novas tecnologias que viabilizem a diversificação cada vez maior da nossa matriz energética.

Obrigada.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Dr^a Cristiane, pelas suas colocações, bastante breves, mas bastante objetivas e importantes para a nossa Comissão.

Passo a palavra ao signatário dessa audiência pública, Senador Sérgio Souza.

O SR. SÉRGIO SOUZA (Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Acir Gurgacz, Presidente da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária do Senado Federal.

Na verdade, desde o ano passado, viemos pensando nesse Projeto especificamente, inclusive fizemos um requerimento à Mesa do Senado Federal e foi submetido ao crivo do Plenário para que tramitasse, também, na Comissão de



Agricultura. Não estava prevista a tramitação desse Projeto aqui, na Comissão de Agricultura. E, pelo que vi de todos os Senhores, há uma relação muito forte com a agricultura, inclusive com a reforma agrária.

O Julio Cesar, como representante da Aprobio, mostrou que o setor tem colocado que muitos assentamentos, no Centro-Oeste, produzem oleaginosas especificamente para os biocombustíveis, para o biodiesel. Então, entendemos a necessidade de ouvir a Comissão de Agricultura e, por aqui, passar, para que venhamos a produzir um projeto que atenda a todos nós.

Com o Governo, há algum tempo viemos conversando, através do Ministério de Minas e Energia. Esteve recentemente comigo o Dornelles, tratando desse assunto. Tenho conversado com a Casa Civil, por meio do Gilson Bittencourt, para que possamos achar uma solução, tanto para o setor sucroalcooleiro quanto para o setor do biodiesel e do bioquerosene, que é a mais nova ou a grande novidade no setor dos bios, mais recente, inclusive, culminando com o voo de São Paulo ao Rio de Janeiro, no momento em que acontecia a Rio+20, um avião que utilizou o bioquerosene.

E algumas indústrias, inclusive, querem se instalar no Brasil para produzir o bioquerosene, e é interessante porque o grande impacto nas passagens aéreas, a justificativa que têm as empresas aéreas é a questão do querosene, e talvez aí tenhamos uma solução mais barata ou, com o tempo, desenvolvendo pesquisa, poderemos ter.

Sr. Presidente, não terei perguntas diretamente, mas gostaria de solicitar a todas as entidades aqui representadas, ao Governo, que vem através da ANP, que, nos próximos 10 dias, nos apresente sugestões a esse Projeto, porque pretendo sugerir um relatório até o final deste ano e, se possível, ainda votarmos até o final do ano aqui, na Comissão de Agricultura, para que possa, já no início do ano que vem, tramitar nas demais Comissões e, aí sim, ano que vem, redesenharmos, por fim, por meio de uma aprovação e, depois, um encaminhamento, ainda, à Câmara dos Deputados e a sanção da Presidente Dilma.

Reconheço, entendo, que já está fatiado o Projeto por várias medidas provisórias ou textos que foram incluídos, não na Medida Provisória específica, mas em outras medidas provisórias, e também algumas coisas que deixaram de ser necessárias, e outras que não estão nas medidas provisórias que podem ser corrigidas ou aplicadas aqui nesse PLS.

Eram essas as considerações, Sr. Presidente, agradecendo a presença de todos os senhores.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Senador Sérgio Souza.

O SR. SÉRGIO SOUZA (Bloco/PMDB – PR) – E do nosso eterno Parlamentar, Ministro Odacir Klein, que é muito presente nas discussões com relação aos biocombustíveis.



O SR. ACIR GURGACZ (Bloco/PDT – RO) – Sem dúvida.

Passo a palavra ao Senador Casildo Maldaner, para fazer as suas colocações.

O SR. CASILDO MALDANER (Bloco/PMDB – SC) – De minha parte, acho que inquiri-los... Não me leva a isso nesse momento, não pela questão de tempo só. Mas acho que saí abastecido, saio mais fortalecido, em relação a essa tese, para trabalharmos.

E a ideia do Senador Sérgio Souza de que, se possível, se surgirem algumas ideias, algumas propostas, que possamos, quem sabe, inserir nesta Comissão de Agricultura, aqui no Senado, para melhorarmos a proposta, acho que ela vem em boa hora.

Confesso que, quando ouvi... Inclusive estava dizendo que a palestra do Dr. Juan Diego relatava, aqui, os potenciais, aí vem o Julio Cesar dizer que em Curitiba já usa não é o B20, é o B100, eu fiquei... Aí disse que é um aditivo do *diesel*, o biodiesel é um aditivo, então, é uma espécie de um ômega do motor, não é? É uma espécie de um ômega... É alguma coisa que a gente aprende cada dia mais. E eu saio, como se diz, assim, mais energizado desta exposição de hoje aqui, no bom sentido, viu, Presidente do nosso Conselho Executivo da Ubrabio, Dr. Odacir Klein, nosso sempre Deputado e Ministro Odacir Klein.

Eu fico muito grato pela exposição, agora, essa ideia do Sérgio de alguns subsídios nos chegarem, ouviu, Francesco? O senhor que é da área jurídica, isso nos ajuda, nos ajuda. A Cristiane, que é da ANP, acho que todos os senhores que participam dessa questão, acho que é fundamental.

E, no mais, agradecer ao nosso Presidente e aos senhores que compareceram aqui a essa reunião, a essa audiência pública. Cada vez o debate ajuda a buscarmos soluções. A questão do custo, sem dúvida alguma, ele é questionável, agora, temos que pesar o custo daqui, o custo-benefício, com o tempo, vai, entra o ar puro, a saúde, botar isso na balança, qual é o futuro, aonde é que nós vamos chegar, a conservação dos motores, acho que tudo isso nos ajuda, quer dizer, alguns subsídios, isso tudo vai fazer com que as questões avancem.

Acho que nós precisamos sempre avançar mais, precisamos buscar soluções envolvendo o agronegócio, o pequeno produtor, a descentralização do desenvolvimento, fazer com que nas pequenas comunidades haja a ocupação, quer dizer, tem que medir todo esse sistema em conjunto do País para buscarmos, em sintonia, quer dizer, e aí sermos uma grande orquestra, que ela funcione harmonicamente no Brasil, no País. Acho que é isso que nós precisamos equilibrar e buscando aquilo que é o melhor, sempre evoluindo, é uma constante.

Então, esse debate eu acho que ele foi...

(Interrupção do som.)

O SR. CASILDO MALDANER (Bloco/PMDB – SC) – ...tido a ocasião de participarmos desse encontro.



O SR. PRESIDENTE (Acir Gurgacz. Bloco/PDT – RO) – Muito obrigado, Senador Casildo Maldaner.

Agradeço a participação na nossa audiência pública do Dr. Juan Diego Ferrés, do Dr. Miguel Nery, do Dr. Julio Cesar Minelli, do Dr. Francesco Giannetti e da Drª Cristiane Zulivia de Andrade Monteiro.

Cumprimento nosso Relator do PL nº 219, Senador Sérgio Souza, que tem a intenção de melhorar ainda mais esses projetos para que nós possamos dar à população brasileira uma lei cada vez mais próxima à realidade e à necessidade da população brasileira.

Agradeço aos demais participantes que estiveram conosco nessa audiência pública.

Não havendo mais nada a tratar, declaro encerrada esta reunião.

Muito obrigado a todos.

(Iniciada às 15 horas e 23 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 59 minutos.)