

RENOVABIO BUSCA REDUZIR USO DO PETRÓLEO

Comercialização de CBios em 2020 marcou pontapé inicial do programa de incentivo aos biocombustíveis

A matriz de transportes brasileira não é a atividade que representa a maior fonte de emissão de gases do efeito estufa (GEE) na atmosfera, mas com certeza ela tem muita visibilidade para a sociedade e, portanto, recebe muitas cobranças para apresentar soluções de mitigação. A substituição de combustíveis fósseis por alternativas mais sustentáveis tornou-se a grande contribuição que o segmento pode oferecer para que o País atinja as metas do Acordo de Paris – foro do setor, o desmatamento é outro ponto crucial, com foco evidente na reunião de líderes negociada por Joe Biden há uma semana. E a Política Nacional de Biocombustíveis (Renovabio), cuja operação plena completou um ano em 27 de abril, é a grande aposta na área específica de transportes.

A data marcou o começo do registro dos créditos de descarbonização (CBios) na mercado de carbono do Brasil. A criação desse ambiente de comercialização (veja quadro sobre o funcionamento do programa) fecha o ciclo da lei que criou o Renovabio em 2017, que incluiu ainda a estipulação de metas de redução de emissões para distribuidoras e importadoras de combustíveis fósseis e a certificação pela ANP das produtoras de biocombustíveis.

“O balanço desse primeiro ano do Renovabio é positivo, apesar das dificuldades de colocar de pé um programa dessa complexidade, que é o maior em descarbonização da matriz de transportes em mundo”, afirma Eustáquio Gossi, presidente da União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica). Segundo dados do Ministério de Minas e Energia (MME), foram emitidos 14,3 milhões de CBios e negociados 14,8 milhões de créditos, o equivalente a 98% da meta para o ano.

Isso ocorreu num momento particularmente turbulento, com a pandemia causando uma redução no consumo que obrigou a um corte nas metas originais. Problemas relacionados à demanda na oferta real dos

créditos registrados geraram um estresse entre as partes envolvidas e os preços deram uma disparada num período, gerando quebras dos distribuidores. A BrasilCom, entidade que reúne produtores, distribuidores, chegou a entrar na Justiça contra o que considerou uma negociação desigual.

Gossi reconhece que houve necessidade de ajustes nos processos de comercialização, mas comemora o fato de que as partes não tiveram como alvo a estrutura ou o conceito do programa. “Não houve ação questionadora às bases, como o programa de certificação, a organização da ANP, ou o sistema da Receita Federal ou dos sistemas do Serpro, por exemplo”, afirma.

Para 2021 a meta de geração de CBios foi fixada em 24,86 milhões de créditos, ou seja, 50% da comercialização já havia sido atingida no início de abril.

Gossi conta que está em negociação com o R3 para que se aproxime do modelo de convergência perfeita no mercado de CBios, ao agregar outros investidores. Como está hoje, o modelo concentra as compras em quatro empresas: BR Distribuidora, Ipiranga, Raízen e AESA, ficando com 60% dos créditos.

OPORTUNIDADES

O presidente da Unica vê no programa uma grande chance de transformar a sustentabilidade em negócio. “Além de ajudar a reduzir as emissões pela substituição de combustíveis, quando vai medir a pegada de carbono em cada passo da cadeia (para a certificação) encontro oportunidades de redução, como trocar os adubos nitrogenados no plantio ou o uso de diesel no transporte. Essas oportunidades trazem mais eficiência”, afirma Gossi.

Na outra ponta do mercado de créditos, Valéria Amoroso

O que é?

• Crédito de Descarbonização (CBio): criado em 2017 pela lei que estabelece a Política Nacional de Biocombustíveis (Renovabio)

• É um ativo ambiental emitido por produtores e importadores de biocombustíveis certificados pela ANP

• Um CBio equivale a uma tonelada de emissões evitadas, que equivale a 7 árvores em termos de captura de carbono

Como funciona?

• As metas de descarbonização são calculadas com base na proporção de combustíveis fósseis comercializados individualmente pelas distribuidoras

• Produtores de biocombustíveis buscam a certificação, com metas sobre a contribuição individual para a mitigação de uma quantidade específica de gases do efeito estufa em relação ao seu substituto fóssil

• As notas definem a quantidade de CBios a ser gerada pelas produtoras

• Distribuidoras são obrigadas a comprar CBios na proporção de sua participação no mercado de combustíveis fósseis

• A comercialização é feita no mercado de futuros do R3

• Os créditos de descarbonização não têm data de vencimento, a validade dura até que o detentor solicite a aposentadoria

Lima, diretora de Desenvolvimento do Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP), também elogia o Renovabio, e afirma que a meta precisa de alguns ajustes e inovações. “Sabemos que a descarbonização é um caminho sem volta e que não existe um modelo que seja padrão para todos os países”, comenta. Ela considera que a matriz de transportes é uma das mais difíceis de se descarbonizar porque os combustíveis fósseis são os mais eficientes e baratos há mais de um século. O petróleo, por exemplo, ainda responde por 90% do consumo total de combustíveis no mundo.

A diretora do IBP diz que o Renovabio é uma iniciativa importante que se encaixa em projetos globais de elevar a oferta de biocombustíveis na economia, mas que precisa inserir atualizações tecnológicas. “Nosso biodiesel hoje é de base éster, mas há novas tecnologias mais avançadas, como o biodiesel de hidrogênio. O diesel verde é uma alternativa igual à do diesel fóssil, sem o problema da qualidade. A regulamentação precisa incluir esse biodiesel avançado”, sugere.

No planejamento global, no entanto, as apostas continuam a recair sobre o etanol de cana e o biodiesel. No último relatório de perspectivas para os próximos 10 anos da OCDE/FAO, a previsão é que os biocombustíveis aumentem sua participação no uso global da cana-de-açúcar para cerca de 25% em 2029, em comparação com 23% estimados em 2020. Esse aumento é atribuído, exatamente, à expansão planejada do Renovabio brasileiro. (R3)

Números

CBios emitidos em 2020: **18,5 milhões**

CBios comercializados: **14,8 milhões**

Preço médio: **R\$ 43,66**

Total comercializada: **R\$ 650 milhões**

Das **141** distribuidoras de combustíveis com metas fixadas para o período, **106** cumpriram integralmente a meta, quatro apresentaram CBios em quantidade inferior à meta e **31** não apresentaram CBios.

Meta 2021: **24,8 milhões de créditos**

Fonte: ANP e MME

Oferta baixa de CBios elevou preço

Nem tudo foram flores no início das negociações de CBios na B3 em 2020. A Associação das Distribuidoras de Combustíveis (BrasilCom), que representa mais de 40 distribuidoras regionais, obteve uma liminar na Justiça Federal em novembro para que suas associadas cumprissem apenas 50% das metas de compras dos créditos de descarbonização.

Segundo Sergio Massillon, diretor institucional da entidade, a BrasilCom queria com a medida mostrar a preocupação com a efetiva disponibilidade de CBios para compra e a resultante elevação dos preços de comercialização. “Apesar de os produtores informarem o cadastro de milhares de certificados, o desequilíbrio existente entre a obrigação das distribuidoras de adquirir os títulos e a dos emissores de efetivamente autorizar a sua venda resultou em um aumento excessivo dos preços”, lembra.

De fato, a indisponibilidade de CBios durante um período levou o preço do título a mais de R\$ 60 em meados de outubro, ante R\$ 19 originais. O preço médio no ano foi de R\$ 43.

O Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP), que representa as grandes distribuidoras e que não entrou na Justiça no ano passado, compartilha dessas preocupações. “Precisamos de mecanismos para evitar que o preço se descole da realidade”, afirma Valéria Amoroso Lima, diretora de Desenvolvimento do IBP.

Ela lembra que, em alguns momentos do ano passado, a oferta de CBios foi insuficiente para que as empresas de distribuição pudessem cumprir suas metas. “Se não tiver oferta suficiente, como elas vão comprar? Se o preço subir muito, é um custo extra que vai parar no produto final. Não pode ter esse desequilíbrio que afete a demanda”, adverte.

Massillon vai além e diz que, como o programa se apresenta hoje, “há mais é que um processo de transferência de renda dos consumidores para os produtores de biocombustíveis, sem gerar incentivos às atividades tecnológicas como são o diesel verde da Petrobras e o HVO”.