



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0587/11	DATA: 25/05/2011
INÍCIO: 10h23min	TÉRMINO: 13h36min	DURAÇÃO: 03h12min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 03h12min	PÁGINAS: 66	QUARTOS: 39

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
ALÍSIO JACQUES MENDES VAZ – Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes — SINDICOM. PAULO MIRANDA SOARES – Presidente da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes — FECOMBUSTIVEIS. MARCOS SAWAYA JANK – Presidente da União da Indústria de Cana-de-Açúcar — UNICA. ALLAN KARDEC DUAILIBE – Diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis — ANP.

SUMÁRIO: Discussão sobre o mercado de álcool combustível.

OBSERVAÇÕES
Houve exibição de imagens. Houve intervenção fora do microfone. Inaudível. Há orador não identificado em breve intervenção.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Luiz Fernando Faria) - Declaro aberta a presente audiência pública, destinada a discussão sobre o mercado de álcool combustível, em atendimento ao Requerimento nº 30, de 2011, de autoria dos Deputados Arnaldo Jardim, Onofre Santo Agostini e Dr. Aluizio.

Participarão do debate os seguintes convidados: Sr. Alísio Jacques Mendes Vaz, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes — SINDICOM; Sr. Paulo Miranda Soares, Presidente da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes — FECOMBUSTIVEIS; Sr. Allan Kardec Duailibe, Diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis — ANP; Sr. Marcos Sawaya Jank, Presidente da União da Indústria de Cana-de-Açúcar — UNICA.

Inicialmente, eu gostaria de cumprimentar todos, em especial os senhores convidados, e dizer que esta Comissão mais uma vez cumpre o seu papel de discutir temas da agenda nacional. E este tema relevante nos dá a oportunidade, a partir desta audiência pública, de contribuir mais uma vez com o nosso País e com o bom funcionamento desse setor tão importante.

Eu informo aos Srs. Deputados e aos senhores convidados que faremos uma lista de inscrição para os debates. Os Srs. Deputados que desejarem interpelar os senhores convidados deverão dirigir-se primeiramente à Mesa e registrar o seu nome.

Informo ainda que os senhores convidados não deverão ser aparteados no decorrer de suas apresentações. Somente após encerradas as apresentações dos expositores os Deputados poderão fazer seus questionamentos, tendo cada um o prazo de 3 minutos, e o interpelado, igual tempo para responder, facultadas as réplicas e tréplicas, pelo mesmo prazo.

Antes de passar a palavra ao primeiro convidado, eu gostaria de citar algumas pessoas que estão prestigiando esta audiência pública: o Sr. Sílvio Borsari, Coordenador do Setor de Açúcar e Alcool do Ministério da Agricultura; o Sr. Manoel Bertone, Secretário de Produção e Agroenergia do Ministério da Agricultura; e a Sra. Martha Lyra, que representa aqui o Ministério de Minas e Energia.

Gostaria de informar que, em função da votação de ontem, quando adentramos a madrugada, e também da sessão extraordinária marcada pelo



Presidente da Casa para a manhã desta quarta-feira, tivemos que retardar um pouco o início da nossa audiência pública. Foi em decorrência do atraso dos Deputados. Mas eu tenho certeza de que esta audiência será extremamente importante e prestigiada pelos Srs. Deputados que aqui já se fazem presentes e por outros que já me telefonaram dizendo que estão chegando à Câmara dos Deputados, para participar desta audiência pública.

Vamos passar a palavra ao Sr. Alísio Mendes Vaz, Presidente do SINDICOM, que terá o prazo de 10 minutos para proceder à sua exposição.

O SR. ALÍSIO JACQUES MENDES VAZ - Srs. Deputados, bom dia.

Queria saudar a todos, na pessoa do Deputado Luiz Fernando Faria, Presidente desta Comissão, que é a casa do setor de combustíveis na Câmara dos Deputados, onde nós nos sentimos à vontade para discutir com pessoas que se dedicam ao conhecimento do mercado de combustíveis, do mercado de energia como um todo.

E o Deputado Luiz Fernando já é um interlocutor conhecido nosso há muito tempo. É um prazer estar de novo com V.Exa., liderando a Comissão.

Saúdo também o Deputado Arnaldo Jardim que sugeriu esta audiência pública num momento importante no setor de combustíveis em que a ANP ganha poderes ampliados sobre a produção de etanol combustível, esse produto com o qual o Brasil dá exemplo ao mundo em termos de energia renovável.

(Segue-se exibição de imagens.)

Gostaria de pedir para colocarem na tela a apresentação. Muito bem, podemos passar.

Rapidamente apresentando o SINDICOM. Estas são as empresas associadas ao SINDICOM. Temos basicamente cinco empresas que atuam no mercado de combustíveis: a PETROBRAS Distribuidora, nossa maior associada; a Ipiranga; a Cosan, que opera com a marca Esso no mercado e também é dos maiores produtores de açúcar e etanol do mundo; a Shell, também conhecida de todos; e a Ale, nossa associada mais recente do mercado de combustíveis, integrando as cinco empresas que distribuem combustíveis associadas ao SINDICOM.



As empresas do SINDICOM representam aproximadamente 75 a 80% do mercado de combustíveis em geral. O SINDICOM existe há mais de 70 anos e é sócio fundador do Instituto de Ética Concorrencial e Instituto Ético.

Rapidamente repassando para aqueles que conhecem o setor há menos tempo, temos o mercado de combustíveis estratificado em três níveis. Um nível é o de produção no qual temos as refinarias, as centrais petroquímicas que produzem gasolina, as usinas de etanol — são mais de 400 usinas no País —, os produtores de biodiesel, os formuladores de combustíveis e os importadores, que também ficariam nessa categoria de produtores. A distribuição é feita por mais de 200 empresas autorizadas pela ANP, sendo que cerca de 150 empresas operam efetivamente no mercado de combustíveis, das quais cinco são associadas ao SINDICOM. Temos o segmento de revenda, com mais de 38 mil postos, que é a face mais conhecida do mercado de combustíveis, representado aqui pelo meu colega Paulo Miranda, que está aqui embaixo, e o segmento de TRR — Transportadores Revendedores Retalhistas, que fazem uma micro distribuição de derivados de petróleo especialmente para o setor agrícola e de transportes. E, na última etapa, são os consumidores automotivos que vão aos postos e os consumidores que usam o combustível em seu processo econômico: indústria, agricultura, transportadoras, aviação.

Todos esses agentes são autorizados pela ANP. Ninguém exerce uma função no mercado de combustível sem ser autorizado pela Agência Nacional de Petróleo, aqui representada pelo Dr. Allan Kardec. Então, a ANP tem exigências para cada um desses produtores, cada um desses agentes para atuarem no mercado. Passou, com a Medida Provisória nº 532, também a ter poderes sobre os produtores de etanol, coisa que não tinha até então, mas tinha, por exemplo, sobre os produtores de biodiesel, refinarias e assim por diante.

As distribuidoras de combustível têm o papel fundamental de levar o combustível a todos os cantos do País, mantê-lo abastecido noite e dia, 365 dias por ano. A nossa estrutura de distribuição é essa que está representada aí. Não vou entrar a fundo nela, mas em cada um desses pontos assinalados no mapa existe a presença de distribuidoras tancagem para atender ao mercado naquela região. Nós compramos nas refinarias, que estão assinaladas em círculos vermelhos, e



transportamos esse produto para todo o País. Da mesma forma, adquirimos o etanol nas usinas, o levamos para nossas bases e atendemos ao mercado. Lembrando que — isso é fundamental, nós vamos falar muito sobre isso hoje — existem dois tipos de etanol: o hidratado, que é o etanol vendido nos postos para os carros *flex* ou carros a álcool; e etanol anidro, o etanol mais puro, que é misturado na gasolina pelas distribuidoras.

Este é o mercado de combustíveis em que atuamos: o principal combustível é o óleo *diesel*, seguido pela gasolina; lá o etanol hidratado, no ano passado, que correspondeu a 14% do mercado aproximadamente; a gasolina tem uma parcela expressiva; e 25% é do álcool anidro.

Esta é uma composição de preços com base na pesquisa de preços que a ANP faz semanalmente. Esta foi a pesquisa do final de abril. Então, na média Brasil o etanol estava custando, naquele momento, 2,32 reais; a gasolina, 2,89; e o *diesel*, 2,01.

Aqui nós ressaltamos a carga tributária média no País: o etanol com 22% de tributos, daquele preço de 2,32 reais, 22% correspondem a tributos; a gasolina, 38%; e o *diesel*, 24%. Na medida em que esses preços estão caindo agora, com a queda de preços do etanol, essa carga tributária ganha um peso maior.

Hoje mesmo está se realizando o dia de protesto contra a elevada carga tributária e alguns postos do País estão vendendo combustíveis sem impostos. Há reduções de 40% a 50% no preço da gasolina em função da venda sem impostos. É uma promoção para chamar a atenção, feita por algumas instituições.

Só mais 1 segundo. Chamo atenção para o fato de que a ANP pesquisa, junto aos postos, a margem com que eles estão operando. Então, esses 9% aqui seriam a margem da revenda: 9% no etanol; 11% na gasolina; 13% no *diesel*.

Fazendo a conta e descontando no preço o custo da mercadoria, os impostos e a margem da revenda, a margem de distribuição seria de 3% no etanol; 2% na gasolina; e 3% no *diesel*. Ou seja, a distribuição tem uma agregação de preços muito baixa. Nós somos atacadistas; nós compramos e distribuimos e precisamos de escala e eficiência, porque o ganho é bastante pequeno como o de qualquer atacadista.



Entrando no assunto etanol, o que nós podemos dizer, sob a nossa ótica, daquilo de que tomamos conhecimento? A última entressafra, que terminou agora, no final de abril praticamente, início de maio, foi caracterizada por reduzidos estoques disponíveis — mas esses estoques eram suficientes para o fechamento do mercado.

Entretanto, alguns aspectos precisam ser ressaltados. O consumidor prolongou o consumo do etanol hidratado mais do que todo mundo esperava. O preço bateu naquela faixa dos 70%, mas o consumidor, por razões que levariam um dia inteiro de seminário para se discutirem, continuou consumindo — mesmo o preço do etanol passando de 70% em fevereiro.

Isso, de alguma forma, pressionou os estoques que existiam, que já eram um pouco curtos. Esses baixos estoques levaram a um aumento de preço, o anidro subiu 121% de preço. Aqueles que tinham produto estocado venderam, aqueles que guardavam para vender na entressafra acabaram vendendo por um preço mais caro. O anidro subiu 121% e o hidratado subiu 47% este ano, em função dessa restrição de estoques.

Essa restrição de estoques resultou numa menor flexibilidade logística, o que nos afetou diretamente. Ou seja, o produto estava concentrado em poucas usinas, nós enviávamos os nossos caminhões para as usinas, havia um engarrafamento de caminhões. Isso gerou gargalos e atraso no atendimento do mercado. Alguns postos receberam com atraso. Houve comentários na imprensa e postos reclamando de que haveria falta de produtos. Não houve falta de produto; o produto havia. Havia uma dificuldade, sim, logística, para fazer esse produto sair da usina, ser misturado na gasolina e chegar ao posto.

A realidade efetiva, que nós todos, enquanto consumidores, sentimos, é que, devido ao esforço de distribuidoras e produtores, houve pleno abastecimento do mercado. Nenhum consumidor deixou de abastecer o seu carro. Eu desafio aqui se há alguém que deixou de abastecer, se há alguém que deixou de viajar, se há alguém que deixou de ir trabalhar por falta de combustível. Isso não aconteceu. Houve um desdobramento de esforços e, para haver maior flexibilidade, até se chegou a importar. A PETROBRAS importou gasolina e alguns produtores de etanol chegaram a importar etanol.



Só para termos uma ideia, a realidade é que o aumento da produção de etanol não tem acompanhado o aumento da frota de veículos. A frota de veículos no Brasil tem crescido de forma pujante, o consumidor vem batendo recordes na aquisição de veículos novos, o nosso mercado hoje é o quarto mercado mundial de venda de veículos. No entanto, as vendas de etanol no último ano já mostraram que não havia produtos suficientes — acho que o Marcos Jank vai falar um pouco melhor sobre isso.

A nossa demanda está muito aquecida. A demanda do mercado brasileiro, de uma forma geral, está muito aquecida. O Governo chegou, inclusive, a dar incentivos para a venda de automóveis. E a produção de etanol não conseguiu acompanhar esse ritmo, esse consumo aquecidíssimo de combustíveis. Então, esta é realidade que os números mostram: a produção e a venda de etanol vinham acompanhando esse ritmo, mas, no ano passado, já não foram suficientes.

Quanto a preços, só para os senhores terem uma ideia, tomando o final de 2010 como referência, o custo da gasolina que é misturada — gasolina A com anidro — teve um aumento que chegou a 25%. Para nós das distribuidoras, a mistura gasolina, em função do aumento do etanol, que aumentou 120%, teve uma elevação de custo de 25%.

Aqui vemos, segundo a ANP, como se comportaram os preços na distribuição e para o consumidor. Dessas duas linhas aqui, a azul é o preço final para o consumidor e a verde o preço na distribuidora. Os senhores veem que ele acompanhou, não chegou ao mesmo nível. Chegou a custar 15% a mais no início de maio e vem caindo conforme está caindo o preço da mistura.

Existe uma pequena defasagem: percebam que o pico de um está aqui e que o pico de outro está ali. Existe uma defasagem logística entre o preço lá na origem, na usina, e o preço final para o consumidor. Aposto que, na semana que vem, isto aqui já vai estar aqui embaixo. Na última semana, então, o preço estava 10% acima do preço do início do ano. Isso é para a gasolina.

Estamos tomando como referência São Paulo, o maior mercado do Brasil. O etanol hidratado também subiu aqui trinta e poucos por cento; o preço nas distribuidoras e nos postos subiu conforme essas duas curvas e está caindo numa velocidade bastante rápida, acompanhando a queda de preços nas usinas. Então,



este é o comportamento do mercado: o mercado é muito eficiente, o mercado repassa rapidamente as quedas de preço.

Em termos de perspectiva para o setor — acho que há expectativa de todos aqui —, no cenário atual, a produção atual não cresce conforme a frota; existe uma volatilidade de preços que ninguém gosta; o preço sobe demais; há uma grande repercussão; há um desgaste para todos. Os produtores desejam mais previsibilidade para a demanda por etanol. Mas quem define a demanda é o consumidor. Nós temos uma situação inédita no mundo, onde ninguém consegue projetar a demanda seja da gasolina, seja do etanol. O consumidor tem a faca e o queijo na mão; ele tem o carro e faz a decisão; a cada ida ao posto, ele pode escolher o combustível que quer.

Então, esse comportamento não tem previsibilidade e exige um grande esforço de toda a máquina que está por trás disso, para atender ao consumidor. E o novo papel da ANP será justamente este: juntamente com os agentes do mercado, estimular a produção e assegurar o abastecimento. Essa é a grande missão, esse é o dever de casa que todos temos, juntamente com a ANP.

Em termos de aumento da produção, eu não vou entrar em detalhes. São necessários investimentos, qualquer medida intervencionista assusta o investidor. Nós não podemos assustar o investimento — o Marcos vai falar sobre isso.

Enquanto a produção de etanol não crescer como um todo, o anidro é o produto que assegura o abastecimento. Então, se não há álcool para toda a safra, se não há hidratado para toda a safra, quem assegura o abastecimento é o anidro. Então, Governo e produtores devem procurar formas de estimular a produção.

Contratação.

É muito importante isso, há muita polêmica sobre isso. As principais distribuidoras contratam volumes elevados para toda a safra. O anidro tem 75% ou mais do volume contratado pelas distribuidoras. Elas têm contratos assinados e firmes para toda a safra, as principais empresas, de mais de 75% da sua previsão de demanda. O hidratado chega a 50%.

Mas, como eu disse, a demanda pode flutuar, o consumidor é que manda. A percepção do consumidor leva em conta vários fatores: preço, preferências, informações em geral. E o mercado *spot* é fundamental para que esse sistema



funcione. Ou seja, esse mercado de compra à vista, fora do contratado, é fundamental para que você consiga se adaptar às flutuações de demanda e até para precificar os contratos. Os contratos de etanol são precificados em função do mercado à vista.

Uma observação que acho que é para reflexão: o preço da gasolina não acompanha a realidade de preços internacionais. Esse é um fato. Isso não é crítica, é só para reflexão. O consumidor está sujeito às oscilações de preço do etanol, mas protegido no caso da gasolina. E o curioso é que o combustível de menor impacto ambiental, que é o etanol, fica em situação desigual com derivados de petróleo, com o combustível fóssil.

Isso dá, primeiro, ao consumidor, um estímulo a consumir gasolina. Se o preço da gasolina está congelado, eu vou consumir gasolina. E a própria política de governo fica confusa: emite sinais de possível incoerência. Ou seja, o biocombustível, eventualmente, passa por vilão da história e o combustível fóssil não.

Então, existe hoje, como eu disse, para reflexão, não é a solução que estou dando. O preço poderia ser revisto mensalmente ou periodicamente, como já é feito. A nafta, o querosene de aviação e os óleos combustíveis têm seus preços revistos, reajustados periodicamente em função dos preços internacionais. Isso daria um pouco mais de previsibilidade de preços e estimularia, na nossa opinião, a competitividade do produtor em buscar ser competitivo com a gasolina.

Quanto à atuação da ANP, não sabemos, não temos uma solução pronta: a ANP tem que fazer isso ou aquilo. Não temos ainda. Estamos discutindo com a ANP, mas lembrando: o papel ampliado da agência não pode inibir o investimento. O próprio art. 174 da Constituição registra que o Estado exercerá um planejamento indicativo para o setor privado. O Estado não pode, como eu disse, usar uma mão de ferro e impor obrigatoriedades ao setor privado.

Então, na nossa visão, para começar a entender a situação, a ANP tem que ser a referência do mercado. A ANP tem que atuar como uma espécie de farol para o mercado, orientando para uma busca eficiente e otimizada desse equilíbrio oferta/demanda. Hoje, cada agente tem suas projeções, cada um projeto um mercado diferente do outro.



Em outros países, por exemplo, nos Estados Unidos, o Departamento de Energia e o Departamento de Agricultura emitem previsões, avaliações de mercado periodicamente que norteiam todo o mercado. A bolsa de mercadorias sobe e desce em função dessas projeções dos Departamentos de Energia e de Agricultura.

Nós entendemos que a ANP tem que passar a exercer um papel muito semelhante a esse. Ela tem de projetar a oferta por safra; projetar a demanda; fazer um acompanhamento de vendas, de contratos, de estoques, por usina, por distribuidora; interagir com os agentes; dar publicidade a essas projeções; reavaliar periodicamente — isso não é uma projeção congelada, ela é reavaliada periodicamente; e apontar as necessidades de atuação pelos agentes.

Os agentes têm que ser cobrados, sejam eles produtores ou distribuidoras, no sentido de um posicionamento firme frente às demandas do mercado. Não é um mercado, pelo lado das distribuidoras, não pode ser um mercado oportunista. As empresas que estão aí — eu falo pelas nossas associadas — são empresas comprometidas com o mercado há décadas. Então, a cobrança de compromissos pela ANP passa a ser também uma coisa fundamental.

Fico à disposição dos senhores para qualquer questionamento em seguida.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Luiz Fernando Faria) - Eu quero agradecer ao Sr. Alísio Vaz a apresentação. E vamos passar agora a palavra ao Sr. Paulo Miranda, Presidente da FECOMBUSTÍVEL, que terá, da mesma forma, 10 minutos para fazer a sua apresentação.

E àqueles Deputados que chegaram após o início da nossa audiência pública, eu informo que, após a apresentação e a fala dos autores do requerimento, nós passaremos a palavra a todos os Deputados que assim o desejarem, que fizerem a inscrição na Secretaria. Terão 3 minutos para fazer seus questionamentos, réplicas e trélicas.

Sr. Paulo Miranda está com a palavra. Por favor.

O SR. PAULO MIRANDA SOARES - Bom dia a todos. É um prazer estar aqui. Agradeço a oportunidade do convite.



Na verdade, o principal parceiro do varejo, do posto de gasolina, são as companhias distribuidoras. Nosso mercado, o varejo, anda muito atrelado à distribuição.

A apresentação do Alísio Vaz já deu uma boa ideia de tudo o que está acontecendo no setor. E eu acho que teria alguns fatos relevantes no varejo para apresentar para vocês. Podemos começar?

(Segue-se exibição de imagens.)

A FECOMBUSTÍVEIS — Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Lubrificantes representa 34 sindicatos, também os revendedores de GLP e o sindicato do TRR, que é o Transportador Revendedor Retalhista.

Quanto aos agentes de mercado hoje, de acordo com a ANP, são 38.148 postos, 370 TRRs, 211 distribuidoras, 15 refinarias da PETROBRAS, 427 usinas de álcool, 40.170 revendedores e distribuidores de GLP e 68 produtores de biodiesel. Só para vocês terem uma ideia desse mercado.

Uma coisa interessante para mostrar aqui é como funciona essa cadeia.

A refinaria só pode vender para companhia distribuidora. Então, ela não vai para o varejo, para os postos e não vai também para o Transportador Revendedor Retalhista.

A distribuidora, por sua vez, pode atender o Transportador Revendedor Retalhista, pode atender também médios e grandes consumidores — transportadoras, minerações, grandes consumidores de combustível — e atende aos postos.

E os postos atuam no varejo.

Isso aqui também já foi falado, o Alísio já deu uma boa explicação. No caso do varejo, o grande problema nosso é o desabastecimento. O posto de gasolina tem que estar sempre pronto a atender ao consumidor, seja de gasolina ou de álcool, e é a face mais visível desse setor. Então, nós temos algumas dificuldades, por exemplo, com relação ao álcool, muito mais na sonegação fiscal do que em outra coisa. Temos a estimativa que em 30% do álcool comercializado no Brasil tem algum tipo de sonegação fiscal, existe alguma irregularidade no álcool comercializado no País.



Esse desafio já foi exposto aqui. Esta entressafra foi a pior da história. Segundo levantamento do ano de 2010, o mercado cresceu quase 11%. Quer dizer, o Brasil está crescendo, a classe média está crescendo, os compradores de automóveis estão comprando 3,5 milhões de veículos por ano — como mostra ali o gráfico da ANFAVEA. No ano passado, a indústria produtora de álcool cresceu 2,4%. Realmente, não acompanhou a demanda do mercado. E essa é uma preocupação da FECOMBUSTÍVEIS.

Temos 211 distribuidoras no mercado, o SINDICOM representa quatro companhias que atendem a mais ou menos 80% do mercado, e há as distribuidoras regionais, que atendem ao restante do mercado, que nós chamamos de mercado *spot*. Algumas dessas distribuidoras regionais chegaram inclusive a ficar sem álcool para atender à sua rede e, em alguns momentos, também sem gasolina. No Brasil, há uma lei federal que diz que a gasolina só pode ser vendida se tiver de 20 a 25% de anidro. Então, se a distribuidora não tiver o anidro para misturar na gasolina, mesmo que ela tenha a gasolina ela não pode colocar o produto no mercado. Nós experimentamos isso pontualmente. Em algumas regiões, alguns postos chegaram a ficar 3 dias, 4 dias sem gasolina e sem álcool para venda. E em algumas cidades pequenas, muitas vezes há um único posto.

A produção nacional de veículos já foi mostrada aqui. Este ano parece que vai ser batido um novo recorde. A estimativa da ANFAVEA é produzir 3 milhões e 600 mil veículos.

A Presidente Dilma Rousseff mandou uma medida provisória aqui para o Congresso Nacional, e nessa medida provisória há também uma alteração dessa banda de utilização do álcool anidro na gasolina, que hoje é de 20% a 25%, e a Presidente está sugerindo alargar para 18% a 25%.

A FECOMBUSTÍVEIS, através de alguns Parlamentares inclusive ligados ao nosso setor, entende que essa banda deveria ser até um pouco mais larga. Nós pedimos aos nossos Deputados que fizessem uma emenda para alargar de 10% a 25% a banda de utilização do anidro, porque, se houver na entressafra mais dificuldades, pelo menos os postos não ficarão desabastecidos, nem os consumidores. Houve casos reais: a distribuidora tinha gasolina A, gasolina pura, no



seu tanque, mas não tinha anidro para misturar na gasolina, então deixou de atender à sua rede.

Há uma preocupação da Federação com o desabastecimento, daí o entendimento de que poderíamos ter essa flexibilidade maior. Mas isso, é claro, tem que ser feito com planejamento, porque a PETROBRAS precisa de tempo para se adequar, e existem condições até técnicas a atender. A PETROBRAS tem que ajustar a gasolina pura. Mas a nossa intenção seria termos uma banda mais flexível: dependeria da produção de álcool a mistura de gasolina C.

Outro fator que foi levantado pelo Alísio realmente gera muito problema para a revenda — e nós somos a face visível desse mercado. Aqui em Brasília mesmo, que eu considero uma vitrine do mercado nacional, nós tivemos a gasolina ultrapassando 3 reais o litro. Mas o que mais incomoda é que muitas autoridades, que às vezes nem conhecem o setor, especificamente, fazem acusações de cartel, de preço abusivo.

Nessa entressafra, aconteceu uma coisa interessante: um aumento de preços muito alto no combustível sem repasse por nenhum revendedor no varejo. Nós recebemos o produto da companhia. Os preços foram aumentando de acordo com os aumentos na produção, nas usinas. Nós íamos repassando. Depois de várias acusações, fizemos algumas planilhas e mostramos os acréscimos. Aí estão alguns números: alta de 92,6% no anidro, aumento no custo da gasolina de 13,7%, na distribuição de 9,3% e na revenda de 8,4%. Mas houve algumas ocasiões em que os revendedores foram obrigados a absorver parte desse aumento, porque não conseguíamos repassar tudo para o consumidor. Abrimos mão de parte da nossa margem de comercialização, e mesmo assim houve sucessivas acusações de abuso, de cartel e tudo o mais. Nós ficamos realmente na berlinda, sendo investigados — o próprio Ministro determinou que o CADE fizesse uma investigação aqui em Brasília —, e sem que o revendedor fosse culpado por um único centavo dessa composição de preços do combustível. Ao contrário, quando o produto chegou a 3 reais o litro houve até uma barreira psicológica. Eu mesmo não consegui passar dos 3 reais — meu posto fica numa região de periferia —, e acabei mantendo meu preço nos 2,99, porque se eu passasse dos 3 reais eu iria perder metade da minha clientela. Então, acabei absorvendo uma parte desse aumento. Caiu a nossa



margem, e nós tivemos que aguardar uns 30 dias, 60 dias, até a situação começar a se normalizar.

Nós temos aqui uma composição de preços. Acho que o Alísio já mostrou este dado, do etanol. Fonte, FECOMBUSTÍVEIS. Mas este é um período curto, só deste ano.

Nós chegamos a ouvir algumas entrevistas, até do próprio Vinícius, que é o Secretário de Direito Econômico. Ele mostrava que a simples igualdade de preços, ou a simples similaridade de preços, não quer dizer cartel. No Brasil nós temos condições bem diferentes de outros países. Nós temos a PETROBRAS como única refinaria. Então, temos praticamente um preço único da gasolina A. As tarifas públicas são pagas por todos. Há piso salarial da categoria de frentistas. O SINDICOM tem quatro empresas, que detêm 80% do mercado. Então, realmente há um preço semelhante. Isso é natural. Acontece no mundo inteiro, e acontece aqui no Brasil. Às vezes o próprio consumidor acaba provocando essa semelhança, porque, se eu deixar o meu preço 2 centavos, 3 centavos acima do preço do meu vizinho, é claro que os consumidores vão abastecer no posto do meu vizinho. Então, eu acabo abrindo mão de parte da minha margem para competir com o meu vizinho. E o pior nessa história é quando a gente tem que competir com alguém que não paga todos os tributos, porque a carga tributária é muito alta. Às vezes a gente não consegue nem competir.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Luiz Fernando Faria) - Sr. Paulo, eu gostaria de solicitar que o senhor desse uma adiantadazinha na sua apresentação, para não acontecer de começarem as votações e nós termos que interromper a nossa audiência pública.

O SR. PAULO MIRANDA SOARES - Estou acabando, então.

Temos aqui uma declaração do próprio Secretário de Direito Econômico, Vinícius Marques Carvalho, sobre a situação de Brasília.

Como podemos ver que existe sonegação fiscal nesse mercado? Pela própria participação das grandes companhias. Ela tem 82% do mercado de *diesel*, tem 67% do mercado de gasolina e tem 51% do mercado de etanol. Esta é outra reivindicação da FECOMBUSTÍVEIS: que todos os impostos do etanol sejam recolhidos pelo produtor. Acho que isso já inibiria bastante todo tipo de sonegação no setor.



No Brasil, a ANP não tem entre as suas atribuições a obrigatoriedade de checar a questão tributária. Não faz parte das atribuições da ANP olhar os tributos. Nós somos fiscalizados pelas Secretarias de Fazenda. Os postos sofrem vários tipos de fiscalização: da ANP, dos PROCONs estaduais, dos PROCONs municipais, das Secretarias Estaduais de Fazenda. Existe uma fiscalização enorme nesse setor, apesar de trabalharmos com margens de Primeiro Mundo, praticamente. As margens brutas praticadas hoje pelo setor, de acordo com pesquisa da ANP, estão em torno de 14%, média nacional. E outra grande dificuldade que nós temos é a diferença de alíquotas de ICMS de Estado para Estado. Nós temos, por exemplo, São Paulo com 12% de alíquota de ICMS, Minas Gerais com 22%, o Espírito Santo com 27%, o Rio de Janeiro com 24%, Goiás com 18%, vários Estados com 25%. Essa diferença de alíquota é outro complicador com relação ao etanol.

Existe hoje também venda direta de usina para posto de gasolina. Isso é proibido pela legislação da ANP, mas existe.

Para mostrar essa concorrência, que às vezes é difícil no etanol, nós usamos esta pesquisa da ANP em São Paulo, que mostra um posto de gasolina comprando álcool a R\$1,20, quando a média em São Paulo estava em R\$1,71, e o preço máximo, em R\$1,93.

Essa é uma das distorções que nós vemos neste quadro. E é muito comum isso no País inteiro. O preço da usina era R\$1,37, e havia um posto comprando álcool a R\$1,20. Quer dizer, esse posto certamente comprou direto, sonogando ICMS e PIS/COFINS, mais ou menos 60 centavos. Esta é uma das distorções.

Agradeço aos senhores a atenção. Fico à disposição para qualquer pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Luiz Fernando Faria) - Quero agradecer ao Sr. Paulo Miranda pela apresentação.

Aproveito para registrar o telefonema do Sr. Luís Custódio, Presidente da Associação dos Produtores de Álcool e Açúcar do Estado de Minas Gerais. Disse que está atento e que gostaria muito de estar aqui hoje, mas por causa de uma pequena enfermidade não pôde comparecer.

Passarei a palavra agora ao Sr. Marcos Jank, Presidente da UNICA, que terá 10 minutos para fazer sua exposição.

O SR. MARCOS SAWAYA JANK - Muito obrigado pela oportunidade.



Quero cumprimentar o Presidente Luiz Fernando Faria e todos os Deputados presentes, na pessoa do Deputado Arnaldo Jardim, que nos convocou para esta importante audiência, na qual debatemos tema tão importante, e também o etanol no contexto da matriz energética brasileira.

Isso acontece justamente quando acabamos de passar pela volatilidade de preços, pela discussão, em curtíssimo prazo, do abastecimento da safra e, principalmente, de questões ligadas ao crescimento do setor; setor que representa 430 usinas, 70 mil fornecedores de cana, a indústria da cana-de-açúcar, chamada hoje de indústria sucroenergética, a segunda fonte de energia do Brasil, logo abaixo do petróleo e acima da hidroeletricidade, portanto um patrimônio nacional em termos de importância. Tem sua importância histórica no açúcar. O Brasil hoje representa 20% do açúcar do mundo em termos de produção e 50% do mercado mundial. O açúcar trouxe, somente nesse último ano, 13 bilhões de dólares nas exportações. O etanol e a bioeletricidade são a segunda fonte de energia do Brasil. São mais de 1 milhão de empregos distribuídos por 22 Estados e em 1.080 Municípios.

Portanto, é da maior relevância sabermos o que vai acontecer com essa indústria e como fazer para resolver esses problemas que têm acontecido de forma recorrente em termos de volatilidade de preços e os grandes desafios em relação ao crescimento dessa indústria.

(Segue-se exibição de imagens.)

A UNICA hoje representa cerca de 60% da produção brasileira de cana, açúcar e etanol. Ela atua em várias áreas: legislação, meio ambiente, estatísticas, tecnologia; e em cinco localidades: São Paulo, Ribeirão Preto, Brasília, Washington e Bruxelas. Ou seja, temos uma ação importante fora do Brasil no que se refere à consolidação do etanol como *commodity* global.

O que tem acontecido em termos de etanol?

Na verdade, houve dois grandes ciclos do etanol desde o começo desse programa nos anos 70.

O PROALCOOL foi o primeiro ciclo, com esse crescimento de nada, ou quase nada, em torno de 13 bilhões de litros. Depois, vemos aqui que essa linha fica praticamente parada até o ano 2002, com a crise do PROALCOOL. E aí o etanol



volta a crescer para os atuais 26, 27 bilhões de litros, graças ao fenômeno dos veículos *flex*.

Então, podemos dizer que, lá atrás, o primeiro ciclo esteve profundamente ligado ao PROALCOOL, à intervenção forte do Governo numa época em que o Brasil dependia 90% de petróleo importado e, na segunda fase, à decisão da indústria automobilística de transformar o Brasil no maior laboratório de carros *flex* do planeta, hoje um patrimônio nacional. Atualmente, os carros *flex* chegam a 50% da frota nacional de veículos.

Vejam aí que já chegamos a 45%, e este ano devemos chegar a 50%. Em 2020, 86% dos carros nacionais serão *flex*. Portanto, estamos caminhando rapidamente para uma frota formada quase toda de carros *flex*.

Qual é a dificuldade que a gente está vivendo hoje e por que este evento é tão importante? Porque a indústria que vinha crescendo a uma taxa de 10,4% ao ano desde o ano 2000, portanto, acompanhando o crescimento da frota *flex*, desacelerou de 2008 para frente. Neste momento, ela está crescendo 3,3% ao ano. O crescimento de 10,4% ao ano significa que nós mais do que dobramos a quantidade de cana entre 2000 e 2008. Nós saímos de 250 milhões de toneladas e atingimos 570 milhões de toneladas nesse período.

Portanto, em 8 anos a gente fez mais do que o Brasil fez entre 1532, quando a cana chegou, e o ano 2000. Em quase 500 anos, a gente chegou a 250 milhões de toneladas de cana. Em apenas 8 anos, a gente conseguiu mais do que dobrar essa quantidade, ao crescer 10,4% ao ano.

O problema é que houve uma desaceleração, fruto da crise financeira global que atingiu duramente essa indústria. Um terço da indústria entrou em dificuldades financeiras e, em vez de vermos a construção de novas usinas, nós assistimos a compras de usinas em dificuldade. Então, usinas mudaram de mão, mas não houve plantio de novas canas. Portanto, não houve produção nova; houve, na verdade, cana que mudou de mão. Essa é a grande questão que se coloca hoje.

Nós temos que fazer essa indústria voltar a crescer. Essa é uma das grandes dificuldades e talvez a mais difícil de todas. Eu diria que a dificuldade mais fácil de se resolver, e nós vamos resolvê-la, porque eu acho que a vinda do setor para dentro da ANP é muito bem-vinda no sentido de ampliar a segurança do



abastecimento, dos níveis de fiscalização, de regulação... Eu acho que isso vai ser muito positivo para a gente conseguir atuar na questão de reduzir a volatilidade de preços e coisas assim.

Mas nós temos uma outra questão muito importante, que é como fazer essa indústria voltar a crescer a uma taxa elevada de 8, 9, 10% ao ano, como ela vinha crescendo até 2008. Eu vou ter que falar um pouco disso mais adiante.

Então, conforme vocês veem aqui, de 2005 para frente, nós chegamos a ter 9, 19, 25 e até 30 novas unidades por ano e, de 2009 em diante, caiu o número de novas unidades. Neste momento, nós devemos ter um ou dois novos projetos apenas. Portanto, não existe, neste momento, apetite para novos projetos, e eu já vou falar por que não existe.

Bom, algumas pessoas alegam que o setor migrou para o açúcar. A migração para o açúcar é muito limitada. É verdade que nos dois últimos anos os preços do açúcar foram mais remuneradores do que o etanol, mas, nos 8 anos anteriores, o etanol foi bem mais remunerador do que o açúcar, tanto que podem ver que saímos de 50% da cana para o etanol, 51% para o etanol e 48% para o açúcar, chegamos a 60% para o etanol e 39% para o açúcar e voltamos agora para 55% para o etanol e 45% para o açúcar. Portanto, a migração é de, no máximo, 5% da produção da cana nesses últimos 3 anos.

Só a quebra da safra do último ano foi de 10% da produção de cana. O que realmente afetou e causou a volatilidade de preços desse último ano foi uma quebra importante da safra que afetou muito a questão da entressafra. Esse é que é o grande problema. Acho que esse é um ponto que tem que ficar claro para todos presentes. Essa migração sempre tem acontecido, mas ela é muito pequena, porque as empresas já operam quase a plena capacidade nos dois produtos — açúcar e etanol.

Um outro ponto é muito importante: a questão do hidratado. Em relação ao hidratado, a regulação se faz basicamente pelo consumidor. Acho que isso já foi colocado pelo Alísio com muita propriedade. O rei é o consumidor, e o consumidor, quando o preço do hidratado ultrapassa 70% do preço da gasolina, rapidamente migra para a gasolina. Dessa maneira, já somos regulados por isso. O preço da



gasolina é o nosso teto, porque sabemos que, quando o preço do álcool chega a 70% do preço da gasolina, existe essa natural migração.

E no Brasil a gasolina não varia de preço. Então, dá a impressão de que o problema está no etanol, porque seu preço varia muito. Ora, o petróleo, nos últimos anos, teve uma variação de preço de 27%, muito superior à do etanol. Na verdade, é o preço da gasolina não varia, embora o petróleo varie muito de preço. O etanol tem variado. A regulação é feita pelo preço da gasolina, que é tabelado. Cada vez que o preço do etanol chega acima de 70% do da gasolina, existe essa migração.

Um dado muito importante: como o preço do etanol normalmente está abaixo desses 70%, trata-se de um ganho que o consumidor embolsa por usar o produto. Nós fizemos uma conta: de 2005 em diante, a existência do etanol trouxe para o consumidor de carros *flex* um ganho de 20 bilhões de reais em relação à gasolina. Ou seja, se ele tivesse carro a gasolina e tivesse comprado apenas gasolina nos últimos 6 anos, teria gastado 20 bilhões de reais a mais com o abastecimento. Com a possibilidade de poder “flexar”, ele ganhou 20 bilhões de reais. O fato de ele poder optar por dois combustíveis é algo que só existe no Brasil. Em nenhum outro país, ele pode escolher entre dois combustíveis.

Assim, mesmo que, durante um mês ou outro, o etanol esteja mais caro do que esses 70%, na média dos últimos anos, de longe ele ganhou, pelo fato de o consumidor poder optar entre dois combustíveis. Refiro-me à parte econômica, sem contar com os outros ganhos.

A dificuldade, eu diria, mais importante sobre a qual temos que atuar no curtíssimo prazo é o que produzimos durante 7 meses e consumimos durante todo o ano. Alguém tem que estocar. Quem estoca é o produtor. As estocagens têm aumentado, mas sempre existe uma insegurança no momento da virada de cada ano, e o que vamos ter de fazer — para isso, vamos ter que trabalhar muito com o Allan Kardec e a sua equipe — é ampliar a segurança da estocagem através da *warrantagem* e de outros instrumentos, para que tenhamos mais estoques e, talvez, aumentar a pré-contratação de etanol eventualmente vinculado à própria gasolina. Isso foi falado inclusive pelo próprio Alísio, que disse que hoje 75% da compra de anidro pelo SINDICOM já são contratados.



O nosso objetivo é essencialmente reduzir a volatilidade de preços do etanol anidro, ampliar a margem de segurança do abastecimento e, obviamente, no caso do hidratado, permitir que a regulação pelo consumidor *flex* continue. Essa é a parte mais fácil de ser resolvida, porque é algo que conseguimos fazer na medida em que hoje o anidro representa 25% da produção de álcool e dá para trabalhar isso de maneira que terminemos a safra com uma segurança maior do que a que temos ao atravessar as entressafras.

A dificuldade maior, eu diria, está do lado do hidratado e do crescimento do setor. O que os dados mostram? Os dados mostram que, se pegarmos toda a demanda até 2020 e transformá-la em cana, vamos ver que existe uma demanda por açúcar, que já é relativamente dada — e eu a coloquei em verde escuro —, uma demanda por etanol de exportação, que ainda é pequena, porque, como se sabe esses mercados ainda são fechados, uma demanda por etanol/outros fins e basicamente uma demanda potencial de uso de etanol em frota *flex*.

Se estimássemos que o uso ideal de etanol em carros *flex* é 66% da frota, teríamos um potencial de uso, em 2020, de 1,3 bilhão de toneladas de cana, e estamos vendo a chance de chegar a 970 milhões. Portanto, haveria um déficit de cana da ordem de 400 milhões de toneladas em 2020, o que representa 150 novas usinas até 2020. Esse é o déficit que apontamos para os próximos 10 anos. E Investimentos de 80 bilhões de reais teriam que ser feitos no setor.

Qual a dificuldade das novas usinas? Por que elas não aparecem? Por causa, primeiro, do aumento do custo de produção da cana. E esses são dados do CONSECANA, dados retirados do pagamento da cana. A cana, que estava valendo 39 reais por tonelada, hoje, em São Paulo e no Centro-Sul, já está em 54 reais por tonelada. Portanto, houve um aumento importante no pagamento da cana, principalmente em face do custo de arrendamento de terra, custo de mão de obra e custos ligados à mecanização. E isso acaba se refletindo nessa diferença.

Em 2005, quando tivemos o último ciclo, o preço estava aqui e o custo estava aqui. Então, havia uma margem um pouco maior, e houve grandes investimentos em novas unidades. Neste momento, temos uma situação em que o preço está abaixo do custo e não há novos projetos. Se os senhores forem ao BNDES, verão que não



existem novos *green fields* em planejamento neste momento, porque não existe rentabilidade para fazer novas plantas.

O problema é basicamente este: o preço da gasolina não é alterado desde 2005, em termos de bomba. Não achamos que ele tenha de ser alterado, porque existe uma questão inflacionária. Não entendemos que seja por aí. Essa é uma questão que já foi colocado. Existe um problema, é verdade, mas poderíamos estar atuando em outras frentes para resgatar a competitividade do etanol.

Existem muitas coisas que podem ser feitas. Por exemplo, reduzir a sazonalidade do etanol no curtíssimo prazo e, no médio e longo prazos, aumentar a eficiência energética e ambiental dos veículos *flex*; incentivar programas de P&D que garantam maior produtividade, eficiência na produção; rever a estrutura tributária aplicada aos combustíveis.

Um ponto muito interessante é o uso da CIDE como um elemento regulatório que garanta a competitividade do etanol frente aos combustíveis fósseis, como foi referido pelo Alísio. A CIDE poderia ser, de maneira mais forte, o imposto que faria de fato a diferenciação entre os combustíveis renováveis e os combustíveis fósseis. E o aumento da bioeletricidade, o produto feito pelo bagaço e palha.

Enfim, precisamos de um arcabouço institucional claro, estável, perene, que restabeleça a competitividade que o etanol hidratado perdeu nos últimos anos. Esse é o ponto mais importante. Não é o aumento de preço de gasolina, mas essencialmente trabalhar na cadeia produtiva, na estrutura de impostos. Hoje, quase 50% das vendas de hidratado ocorrem no Estado de São Paulo. Por quê? Porque São Paulo cobra 12% de ICMS sobre o etanol. É o ICMS mais baixo. Quase todos os outros Estados cobram acima de 20%. Então, existe uma concentração das vendas em São Paulo. Estímulos desse tipo são fundamentais para que essa indústria sobreviva. E esta é hora de falar sobre isso com muita seriedade.

Vou mostrar um último dado bem interessante para dar um ar de esperança a todos nós. Este aqui é o preço do petróleo deflacionado desde 1976, mês a mês, em termos reais, a valores de hoje. A linha vermelha é o petróleo; a linha verde, o etanol. Eu fiz duas regressões para ajustar isso, para os senhores verem como eles se comportam.



Este é o petróleo. O petróleo sobe nos anos 70, cai, e, agora, dá uma disparada para cima. Todo mundo sabe que hoje o petróleo está na faixa de 100 dólares o barril. Dificilmente voltaremos a ter petróleo barato; ele será cada vez mais caro. Acabou a fase de petróleo barato no mundo.

Vejam o etanol. Quando começou, nos anos 70, ele valia R\$2,50 o litro. Hoje, ele vale R\$1,00 real o litro. Estamos perdendo competitividade neste momento, mas a linha de longo prazo é muito favorável ao nosso produto. Então, temos de trabalhar para continuar nessa direção, porque, além desse grande diferencial econômico, temos todos os outros ganhos em termos de geração de emprego, redução de emissões, geração de divisas, redução de poluição, interiorização, (*falha na gravação.*) energética, enfim, todos esses ganhos que são fundamentais e nos quais o Brasil é pioneiro em termos mundiais.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Luiz Fernando Faria) - Agradeço ao Sr. Marcos Jank a apresentação.

Vamos passar agora à apresentação do último convidado, o Dr. Allan Kardec, que tem a difícil missão de, daqui para frente, fiscalizar, acompanhar e regular esse setor tão importante para nossa economia.

O SR. ALLAN KARDEC DUAILIBE - Bom dia, senhoras e senhores.

Srs. Deputados, é sempre um privilégio estar aqui nesta Casa, a casa do povo. É aqui que o povo se manifesta; é aqui que conversamos; é aqui que expressamos nossas reivindicações — houve uma manifestação aqui perto; é aqui que ocorrem os debates importantes que dão transparência inclusive para a própria ANP sobre o que vai acontecer e sobre o que estamos trabalhando, e transparência também para o setor.

Quero saudar o Deputado Arnaldo Jardim e o Deputado Onofre Santo Agostini autores do requerimento, e o Deputado Fernando Faria, Presidente da Comissão, e, na pessoa deles, saudar os colegas que tomam assento à mesa.

Acredito que seja interessante a história das Agências Reguladoras, que tem 10, 12 anos, mais ou menos, uma vez que para algumas pessoas isso não está claro. Eu diria mesmo que não é incomum as pessoas confundirem a PETROBRAS com a ANP ou a ANP com a PETROBRAS.



Então, vamos mostrar um pouco o papel que a ANP desenvolve e que medidas estamos tomando em relação ao que planejamos fazer, uma vez que a MP 532 é do dia 28 de abril — portanto, editada há menos de um mês — e temos até 26 de outubro para proceder à regulação do setor.

(Segue-se exibição de imagens.)

Aqui, fazemos um breve sumário. Vamos falar um pouco sobre a política de biocombustíveis no Brasil até agora, qual é o papel da ANP, o mercado de combustíveis em termos de demanda no ciclo Otto — acho que já foi falado bastante sobre preços — e alguns comentários sobre a Medida Provisória 532.

Na política de biocombustíveis o que está definido na Lei nº 9.478? Alargar a participação dos biocombustíveis na matriz energética nacional; garantir a segurança energética; reduzir a dependência de petróleo; proteger os interesses do consumidor; promover a livre concorrência — isso é importante (promover a livre concorrência do mercado), pois vai ao encontro de uma sugestão do Alísio em relação ao intervencionismo; proteger o meio ambiente; e, obviamente, dar mecanismo ao País, mais recentemente, de concorrer em âmbito internacional.

Vamos falar um pouco sobre o papel da ANP. Como fazemos? Como essa regulamentação é feita? — e é feita com transparência. Temos a área técnica, a procuradoria e a diretoria colegiada, formada por cinco diretores — hoje tem três.

Primeiro, a área técnica propõe um projeto, que chamamos de proposta de ação; essa proposta é encaminhada à procuradoria, para ver a segurança jurídica; depois, a diretoria autoriza uma consulta em audiência pública, de forma a dar transparência à discussão. Por último, a proposta faz todo o caminho novamente: que vai da área técnica para a procuradoria e, finalmente, é aprovada pela diretoria e publicada no *Diário Oficial*.

Então, há todo um trâmite que eu gostaria de ressaltar em relação a como trabalha a ANP.

Aqui, mostramos um pouco o que o Paulo Miranda passou rapidamente, mas falamos sobre o índice de não conformidade no Brasil, que em 2001/2003 estava altíssimo e foi caindo para níveis internacionais justamente em decorrência da atuação da fiscalização e do programa de qualidade da Agência.



Já foi mostrado como a ANP verifica o mercado de combustível. Cinquenta por cento dele está com o óleo *diesel*, mas é interessante notar que, de 2009 para 2010, houve queda do consumo de etanol total de 20 para 18. Enquanto isso, um programa brasileiro, que é o biodiesel, subiu de 1,7% para 2,4%, com as usinas todas brasileiras.

Aqui também já foi falado sobre preço, mas é interessante notar o crescimento de demanda do Brasil. Não vamos falar só de preço, Srs. Deputados, vamos falar também da demanda. O Brasil vem crescendo. E é interessante notar que a nossa conhecida pirâmide social se transformou mais recentemente num losango, e isso, obviamente, se refletiu na demanda de energia e na demanda de combustíveis no Brasil.

Em 2009, mais ou menos, víamos o crescimento da gasolina e a perda de força do hidratado. Em relação à previsão de demanda, em janeiro de 2009 há uma queda brusca. Prever esse mercado é muito difícil. Foi uma decisão do Brasil, que decidiu que quem iria mandar seria o consumidor. E é isso que estamos discutindo hoje, o consumidor. A nossa é a única matriz energética no planeta em que o consumidor manda.

Aqui há uma queda. É difícil se fazer uma previsão de demanda se o consumidor diz: *“Olha, como está mais caro, eu vou migrar para o hidratado”*. E se quiser, como aconteceu agora no início deste ano, ele diz: *“Olha, eu vou esperar um mês”*. Foram 30 dias esperando: *“Olha, não vai cair o preço: Agora, está mais competitiva a gasolina.”* Não, não caiu. E ele decidiu que não ia migrar.

E aqui é evidente a não migração, a autoridade do consumidor brasileiro em relação à demanda do hidratado e da gasolina.

Aqui a demanda de gasolina A. E falamos novamente do crescimento do País: 2009, 2010 e subindo um pouco mais em 2011. A demanda continua crescendo, o Brasil continua crescendo. De 2009 para 2010, foram 8,7% em termos de demanda de combustível. No que se refere à gasolina de aviação, estamos em 16%, 17%; também de querosene de aviação há uma demanda crescente.

É isso que eu quero mostrar, que há demanda. Não vamos falar somente de preço, mas de demanda, de crescimento do País. Eu discordo de quem chama essa



crise de crise de abastecimento, porque em momento algum houve falta de combustível no Brasil. É uma realidade que enfrentamos, o crescimento do País.

Aqui, infelizmente, esses números não refletem esse percentual — é um problema da informática. Eu peguei o trabalho só com Macintosh, e ele amassa todos os números. Isso aqui é 100% e isso aqui é 0%.

Isso aqui é o crescimento dos veículos. De 2008, 2009, 2010. Olhem 2006: isso aqui é 90%. É o percentual de venda dos veículos. Os veículos vendidos no Brasil, na sua grande maioria, desde 2006, aqui se aproximam de 90%. É um número extraordinário. E isso dá a flexibilidade pela qual esta Casa lutou e também trabalhamos na ANP, a fim de deixar o consumidor decidir.

Aqui é um estudo do MME sobre a projeção de como será o futuro. É interessante que trabalhemos não só com base nesse recorte histórico do dia 25 de maio de 2011, mas do que vai ser o futuro.

O Marcos Jank falou sobre pesquisa e desenvolvimento. Temos pesquisa e desenvolvimento. Fazemos exploração, e, obviamente, há que pesquisar não só sobre o formato atual, mas também sobre novas formas de combustíveis vão surgir.

A tendência projetada pelo MME até 2030 é de redução drástica do número de veículos a gasolina, o aumento dos veículos *flex* e possivelmente do que vem por aí. Há outros combustíveis sendo pensados, assunto sobre o qual certamente esta Casa está a par.

Esta aqui é uma ideia. O Marcos Jank já falou um pouco sobre a exportação de etanol, que vem caindo desde 2008 até 2011, num volume correspondente mais ou menos a um terço de 2008.

É interessante destacar que recebemos agora a atribuição do etanol, mas já trabalhamos com biodiesel e estamos muito orgulhosos de fazê-lo. Hoje mesmo estamos terminando um leilão, o 22º. Temos 69 usinas em todo o território nacional. Usinas brasileiras que ofertam 700 milhões de litros para esse leilão. E as divisas estimadas por nós, da ANP, de 2009/2010, são de 1,2 bilhão de reais por ano, total que deixamos de importar de *diesel*.

Essa é uma ação que mostra a robustez do programa e o incentivo a esse combustível ambientalmente forte, o biodiesel. Eis aí o que está acontecendo no caso do biodiesel, que é o que regulamos de fato, até hoje, com 22 leilões.



Aqui mostra também o sucesso do programa. Temos a capacidade nominal em azul e a produção anual e a demanda em vermelho e verde, respectivamente — os anos mostrados vão de 2005 a 2010. Nossa capacidade nominal está excedente; há biodiesel sobrando no Brasil.

Agora, vou falar um pouco sobre a Medida Provisória 532. É interessante notar a evolução histórica do Brasil em relação ao biodiesel. Primeiro, em 1973, foi o choque de petróleo; depois, em 1974, o PROÁLCOOL, a adição de 15% de álcool — à época, chamávamos álcool; agora, chamamos etanol. O setor trabalhou conosco para que assim fosse chamado, para que não se confundisse álcool com etanol, justamente para evitar piadas em relação ao álcool/etanol etc. etc..

Nos anos 90, chegamos ao percentual de 20% a 25%; hoje, está de 18% a 25% da gasolina. Em 2003, lançamento do carro *flex*; em 2005, o Programa Nacional de Biodiesel. Já estamos com 5% de biodiesel no *diesel*. E, agora, em 2011, foi atribuída à ANP a responsabilidade de regular. E regular não é só fiscalizar, eu gostaria de ressaltar, é também dialogar com o setor. É o que o Alísio Vaz falou aqui, que estavam discutindo com a ANP.

Nossa regulação é transparente. Não existem soluções mágicas, soluções estapafúrdias. Elas são conversadas com o público; existem audiências e consultas públicas.

A cadeia de abastecimento os senhores conhecem muito bem. Eu chamaria a atenção para o fato de que, dos 38.400 revendedores, 35.100 revendem etanol. Ou seja, é livre ao revendedor a decisão de vender o combustível A ou B. O revendedor é livre. Nós não impomos a ele: *“Você vai ter que vender gasolina, vai ter que vender diesel”*. Não! Ele é livre. Tanto que, dos 38 mil revendedores, 35 mil vendem etanol.

Aqui são as atribuições. Vão vou ler todas elas. Mas o que havia antes em relação a biodiesel e etanol era mínimo. Basicamente, as atribuições de biodiesel viraram as de biocombustíveis. E de etanol, além das atuais, foram agregadas as de transporte e transferência.

Acredito que seja importante esta Casa discutir a boca do jacaré, o que já foi mencionado pelo Marcos Jank, e sobre a venda de veículos do ciclo Otto e a produção de cana, justamente mostrando a disparidade. Para produzir um veículo, o tempo gasto pela nossa indústria é 2 minutos; para um novo canal — o Marcos



Jank pode me corrigir — são estimados dois anos. Então, há que se ter um trabalho nessa direção.

Eu gostaria de saudar o Bertone, o Sívio, o SINDICALDAS, o MAPA, que, muito gentilmente, imediatamente depois do lançamento da medida, vieram à ANP. Passamos uma tarde inteira reunidos, com eles reclamando que não tinham almoçado, mas isso é o de menos.

Acabamos de encaminhar ao Ministério do Planejamento um expediente solicitando urgência na medida de warrantagem, que é justamente para o financiamento do estoque que vem adiante. Estamos solicitando não só que o Ministério apresse essa medida, mas que também gentilmente nos convide para a sua discussão.

Criação de grupos de trabalho. É assim que a ANP trabalha. Estamos avançando bastante no trabalho da regulação, de como vamos fazer a resolução nova. E isso realmente envolve rearranjos internos de protocolo, aquela coisa do serviço público: protocolo, distribuição e informática. Aliás, qualquer empresa que recebesse uma atribuição nova desse tipo tinha que se ajeitar para dar conta dela. E a data-limite que temos é 26 de outubro de 2011. Por isso, temos pressa e queremos apresentar a primeira minuta para a diretoria colegiada em 40 dias.

Era isso.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Luiz Fernando Faria) - A Presidência agradece ao Sr. Allan Kardec a apresentação.

Vamos passar agora à segunda fase desta audiência pública.

Já recebi solicitação do Presidente da Casa no sentido de que a encerrasse, mas acho que podemos ir tocando até o momento da votação da medida provisória no plenário da Casa. Assim sendo, solícito aos Srs. Deputados que sejam breves e objetivos nos seus questionamentos.

Vamos segurar aqui o Relator, o Deputado Arnaldo Jardim, até o término desta audiência pública.

Portanto, vou passar a palavra inicialmente, aos autores do requerimento e depois aos Deputados inscritos, que terão no máximo 3 minutos para os seus questionamentos.



Com a palavra o Deputado Arnaldo Jardim.

O SR. DEPUTADO ARNALDO JARDIM - Sr. Presidente, Deputado Luiz Fernando, quero dizer que me senti muito honrado em ser autor desse requerimento, juntamente com o Deputado Dr. Aluizio e com o Deputado Onofre Santo Agostini, aprovado por todos desta Comissão.

Quero saudar também os oradores das exposições iniciais, que foram importantes, e a presença de todos os convidados. Muitas vezes, os convidados não vêm, mandam substitutos. A presença dos nossos convidados significa uma deferência à Comissão e é muito oportuna. Por quê, Sr. Presidente? Nós não estamos fazendo esse debate ao léu. Quando propusemos o requerimento, havia uma pressão mais ostensiva, talvez, por conta do preço dos combustíveis, que chegou a ponto de gerar uma grande insatisfação na sociedade brasileira, dúvida sobre a garantia de fornecimento do combustível, insegurança em relação a essa matriz.

Foi nesse contexto que a Comissão se posicionou. E agora, embora estejamos vivendo um momento de arrefecimento um pouco das pressões, devemos pensar em uma forma de encaminhar a questão. Os próprios dados aqui apresentados demonstram que o problema pode se agravar se ele não for corrigido, se o diagnóstico não for feito de forma mais profunda. E não sou apenas eu e a Comissão que acham isso. Inclusive, hoje, no jornal *O Globo* há uma declaração creditada à Presidente Dilma, segundo a qual ela quer acelerar o debate sobre essa matéria, com o receio de que não se prevejam a tempo medidas necessárias para mais adiante.

E estamos falando, Sr. Presidente, no dia seguinte à votação do Código Florestal. Esta Casa, muitas vezes, até nos surpreende, porque vemos morosidade em liberar, licenciar empreendimentos hidrelétricos, e isso significa multiplicar as termelétricas. Muitas vezes, olha-se a árvore sem ter a dimensão da complexidade do problema da floresta, do problema ambiental.

Agora, estamos falando de um combustível, o etanol, e queremos não só que ele sobreviva, mas também que se desenvolva. Imaginem a cidade de São Paulo ou outra grande metrópole nossa sem o álcool combustível. Qual seria o grau de poluição, qual seria o grau de impacto ambiental que teríamos se não tivéssemos



essa bênção brasileira, que é o combustível verde e amarelo, o etanol? Mas ele passa efetivamente por um instante arriscado. É com essa dimensão que devemos discutir a questão.

Aproveito a oportunidade inclusive, Sr. Presidente, para fazer, na linha do que V.Exa. tem defendido já, um apelo. A Medida Provisória 532, mencionada por todos aqui, está nesta Casa e está por ser designado um Relator para ela. Acho que esta audiência não será só um evento. A Comissão tem condição de pensar o assunto de forma propositiva, de avançar algumas ideias que possam ser inseridas na própria Medida 532. E seria muito bom que um membro desta Comissão pudesse ser, como está sendo o Deputado Bacelar em relação à MP 517, Relator da Medida Provisória 532. Acho que V.Exa. pode inclusive diligenciar perante o Presidente da Casa para que se faça isso e tenhamos uma atitude proativa no que diz respeito ao setor.

As minhas perguntas são, primeiro, localizadas, para podermos completar o diagnóstico. No auge da crise, muito se falou, Sr. Presidente — e a minha primeira pergunta vai especificamente ao Dr. Marcos Jank —, sobre o seguinte aspecto: os usineiros, ávidos por lucro, estão deixando de fazer álcool porque o açúcar está dando mais. Com isso, tivemos uma diminuição na produção de etanol, pois a cana foi destinada à produção de açúcar. Já foram aqui apresentados dados sobre essa situação, mas acho muito importante que, de forma clara, possamos responder essa questão. O setor inverteu a prioridade? O setor vai produzir só açúcar? O setor decidiu abrir mão de produzir etanol?

A segunda questão parece-me chave. Quadro mostrado pelo Dr. Marcos Jank nos deixa numa situação de total apreensão. Ele diz que daqui a pouco vamos ter um déficit de 37% entre aquilo que vamos precisar de álcool e aquilo que o setor tem hoje capacidade para produzir. Como vamos lidar com isso? O que o setor está pensando, do ponto de vista do médio prazo?

E aquela escalada, anunciada por todos, de novas unidades? Eu gostaria de saber do Dr. Marcos quantas unidades de produção novas foram estabelecidas nos anos de 2008, 2009 e 2010 e qual é a projeção, do ponto de vista do setor, para que isso ocorra.

O Paulo Miranda, o Dr. Alísio Vaz e o Dr. Allan Kardec focaram mais na distribuição e sobre a necessidade de estocagem, de estoque regulador. Entre as



medidas que anunciou o Sr. Allan Kardec, ele disse que se manifestou perante o Ministério da Agricultura, aqui muito bem representado pelo Dr. Sílvio Borsari e pelo Manoel Bertone, sobre a warrantagem. Eu gostaria de saber o que o Governo está propondo para dar a garantia no sentido de transição na entressafra, de que a oscilação não ocorra da forma como tem ocorrido, o que quebra o princípio básico a que o Dr. Alísio se referiu, a presivibilidade do mercado.

Pensou-se, Dr. Alísio, num debate que fizemos aqui há 2 anos, sobre a conveniência de as distribuidoras terem contratos registrados no início do ano tanto para fornecimento de gasolina como para fornecimento de etanol. A existência desses contratos poderia dar uma estabilidade, uma previsibilidade, e, com isso, haveria uma menor oscilação de preços. A própria ANP anunciou que colocaria em consulta pública uma portaria que fixaria esses contratos antecipados. Por que isso não prosperou? Como o setor avalia isso? Que impacto poderia haver?

Da ANP, já que existe o Sistema Nacional de Estoques de Combustível — SINEC, adotado pela ANP para fazer os estoques reguladores, eu gostaria de saber, Dr. Allan, qual é a capacidade de estoque que se tem e qual é a capacidade de estoque do próprio setor produtivo para a entressafra.

É objeto da Medida Provisória nº 532 o novo papel da ANP, que deixa de atuar apenas na comercialização, distribuição e revenda e passa a atuar na regulação da produção, na importação e exportação, no transporte, na transferência, na armazenagem, na estocagem e também em tudo aquilo em que atuava. Eu entendi o planejamento, mas todos sabemos que os sinais de preço são muito importantes. Se ficarmos correndo só atrás da demanda da forma como ela espontaneamente se estabelece, acaba qualquer capacidade de planejamento. O que a ANP pensa sobre a capacidade de criar sinais de preço? Agora, por exemplo, o preço do etanol voltou a baixar, e alguns dados demonstram que em algumas cidades o consumo aumentou 50% de uma semana para outra.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Luiz Fernando Faria) - Deputado Arnaldo Jardim, só um minuto, para eu fazer um comunicado aos Srs. Deputados.

Foi iniciada a votação da Medida Provisória nº 510 — a 510 primeiro, depois a 517. Vamos dar prosseguimento à nossa audiência pública, mas eu gostaria de



solicitar aos Srs. Deputados que se dirijam ao plenário para votar e depois retornem à Comissão, para darmos continuidade ao debate do tema desta audiência pública.

Continua com a palavra o Deputado Arnaldo Jardim.

O SR. DEPUTADO ARNALDO JARDIM - Uma derradeira pergunta.

O Dr. Marcos Jank encerrou sua apresentação mostrando um mapa da oscilação do preço do petróleo, crescente. Depois mostrou outra curva, do preço do etanol, decrescente ao longo dos anos. Faltou uma curva, a do preço da gasolina como ele é apresentado ao nosso consumidor. Porque estamos falando de um combustível, no caso o etanol, e estamos discutindo como ele se comporta, como ele oscila no mercado. E ele concorre no mercado com a gasolina, cujo preço não tem oscilação de mercado. O preço do barril de petróleo, tipo Brent, chegou a 147 dólares em 2007. Em seguida, na crise de 2008, baixou até o patamar de 38 dólares, e tivemos, depois, uma retomada do preço a cerca de 70 dólares. Hoje, o preço se estabilizou: a comercialização do barril se dá entre 100 e 105 dólares. *Vis-à-vis*, isso não teve — é o que aquele gráfico do petróleo demonstrou — correlação com o preço da gasolina.

Como, então, ter um mercado em que o álcool tem uma dinâmica, a dinâmica de mercado, e o petróleo tem uma dinâmica em que seu preço é determinado por critérios macroeconômicos pelo Governo, sem correlação com o mercado? Como manter a compatibilidade desses dois produtos? Tem-se sempre uma situação em que se há de compará-los com critérios totalmente distintos, porque a formação do seu preço tem natureza e origem muito distinta.

Faço essa pergunta aos senhores: como imaginam que o mercado tenha sinais de preço, se um dos componentes a ele, mercado, deve responder, e o outro tem o seu preço formado artificialmente?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Luiz Fernando Faria) - Perfeitamente, Deputado Arnaldo Jardim. Esta Presidência vai fazer aquela solicitação sugerida por V.Exa., de que o Relator da medida provisória seja um membro desta Comissão.

Mais uma vez, tenho certeza de que o Presidente da Casa vai entender essa situação e vai prestigiar este fórum, que é o fórum mais adequado e que tem pessoas credenciadas para relatar essa medida provisória.



Antes de passar a palavra aos convidados para responder os questionamentos, eu a concedo ao Deputado Dr. Aluizio, que também é autor do requerimento, a fim de que possa fazer as suas considerações e suas indagações aos convidados. E, posteriormente, passaremos a palavra aos Srs. Deputados inscritos.

O SR. DEPUTADO DR. ALUIZIO - Muito obrigado, Excelência.

Bom dia a todos.

Primeiro, quero parabenizar os expositores. Foi assim uma apresentação brilhante, diria até cartesiana. Não se perdeu tempo com a retórica, indo-se diretamente ao cerne do problema.

Num dos dias positivos da ANP, houve uma avaliação cronológica da situação da etanol, da década de 70 até os dias de hoje.

Eu venho da cidade de Macaé, a Capital Nacional do Petróleo, mas estudei em Campos, onde fiz Escola Técnica de Química, em 1983. Naquela ocasião, vivíamos o apogeu do carro a álcool. Hoje, podemos lembrar, que a tecnologia não era suficiente para fazer com que o carro a álcool fosse a grande mercadoria.

Eu tinha um grande professor de Tecnologia de Açúcar e Álcool que dizia o seguinte: as usinas fecham, os usineiros ficam ricos e o PROÁLCOOL e o álcool acabam não funcionando.

Atualmente, nós evoluímos. O carro a álcool, hoje, é um grande sucesso. E o álcool faz parte não só de uma política de mercado, mas de uma política de energias renováveis, de sustentabilidade. Cinquenta por cento da nossa frota de automóveis é *flex*.

Então, qual é o cenário atual? A produção do etanol não vem crescendo na mesma proporção que a frota de automóveis. Os investimentos são necessários em cana e usina. Conclusão: Governo e produtores devem buscar formas de estimular a produção.

Incentivos a programas e a inovações visando aumentar a eficiência da produção e a produtividade, com conseqüente redução do custo. Conclusão: precisamos estruturar um arcabouço institucional claro, estável e perene, para o restabelecimento da competitividade do etanol hidratado combustível, criando estímulos para o aumento da produção. Alargar a participação dos biocombustíveis



na matriz energética nacional; garantir a segurança energética; proteger os interesses do consumidor; promover a livre concorrência do mercado; proteger o ambiente; e promover, conseqüentemente, a produção.

Então, fica muito claro que hoje temos uma grande defasagem entre a oferta e a demanda. E é fundamental que a ANP e o Governo consigam equacionar essa situação.

Num dia explicitamente muito positivo, faltam usinas. Cidades como Conceição de Macabu, Quissamã, Carapebus, que foram polos sucroalcooleiros tiveram suas usinas completamente fechadas. No nosso interior, no norte fluminense, onde havia cana hoje há um verdadeiro deserto, as pessoas estão desempregadas, e temos um potencial infinito, que o País não está sabendo conduzir.

Então, o problema foi muito bem exposto, e de forma muito clara, eu acho que até cartesiana; é preciso agora que o Estado, que o Estado brasileiro consiga equacionar a necessidade de investir em novas políticas energéticas com a necessidade de voltar ao campo, e é uma grande oportunidade. Então nós estamos, assim, falando em novas energias e no homem do campo, e, como o Deputado Arnaldo Jardim disse, nós acabamos de votar ontem, de derrubar ontem o Código Florestal, e esta Casa tem, por premissa, a responsabilidade de fazer com que o homem do campo, sustentabilidade e novas políticas energéticas sejam a pauta deste novo País.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Eu queria, logo após as indagações do segundo orador, autor também do requerimento, o Deputado Dr. Aluizio, só prevenir aos demais inscritos que a Ordem do Dia já se iniciou. A qualquer momento nós poderemos ser chamados para votar, se houver o pedido de verificação por algum partido.

Mas eu vou pedir que os convidados respondam aos autores, e em seguida vou passar então a palavra aos demais inscritos, conforme a lista que está à minha frente. Eu consulto: quem gostaria de responder a pergunta do Deputado Arnaldo Jardim, que me parece que foi direcionada a toda a Mesa? Eu pergunto ao Dr. Marcos se gostaria de iniciar.



(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Então, o Dr. Marcos, Presidente da UNICA, tem a palavra.

O SR. MARCOS SAWAYA JANK - Deixem-me responder brevemente os três questionamentos aqui feitos. O primeiro, sobre o açúcar, eu acho que é importante que seja respondido de uma maneira muito clara, porque se disse demais essa inverdade na mídia, isso de que o problema era a migração para o açúcar. A migração para o açúcar representou apenas 5% da produção de cana; a quebra da safra representou 10%. A quebra, em 1 ano, atingiu 10% da safra; a migração, em 3 anos, levou 5% da safra.

Realmente, se nós fôssemos traduzir essa migração em termos de etanol, ela representaria 3 bilhões de litros de etanol, dentro de uma produção de 27 bilhões de litros. A quebra da safra em 1 ano representou uma perda de 5 bilhões de litros de etanol, e a desaceleração de 2008 para frente representou uma perda de 11 bilhões de litros. Então, o que nós temos de fazer é produzir mais cana para fazer mais etanol e mais açúcar. Não se trata de açúcar ou etanol; trata-se de açúcar e etanol. Mais açúcar, mais etanol, mais bagaço, mais palha, mais empregos, mais divisas, estão entendendo? Nós temos de fazer a indústria realmente crescer, como muito bem afirmou o Deputado Dr. Aluizio.

Em relação à questão do “vai faltar”, não vai faltar etanol. Quando nós dizemos que nós estamos hoje abastecendo 45%, deixem-me deixar claro o que são esses 45%, porque está havendo uma outra confusão aqui. O que está acontecendo hoje é o seguinte: se nós traduzíssemos a frota *flex* toda em um só grande tanque, hoje esse tanque teria 55% de gasolina e 45% de etanol. É disso que nós estamos falando. Há 3 anos ele teria 55% de etanol e 45% de gasolina; portanto, isso inverteu-se. Se nós não fizermos nada, daqui a 10 anos ele vai ter 37% de etanol e 63% de gasolina. Portanto, o que vai acontecer é que os carros *flex* vão usar mais e mais gasolina, certo? É isso, basicamente.

E é o que nós não queremos. Nós queremos que aqui no Brasil se use mais e mais energia renovável. Nós temos orgulho, perante todo o mundo, de termos uma matriz cada vez mais limpa e renovável. Então, nós queremos que a frota *flex* passe dos 45%, hoje, de uso de etanol, para 50%, 55%, 60%. E a conta que eu fiz aqui é



de 66% de etanol e 33% de gasolina, que são os números que nós achamos, que a indústria automobilística acha que é o ideal, certo?

Para isso, para chegarmos a esse *mix*, 66% de etanol e 33% de gasolina, nós teremos um déficit de cana até 2020 de 400 milhões de toneladas. Então, a conta é essa; quer dizer, se nada for feito, vamos passar de 630 milhões de toneladas hoje para cerca de 1 bilhão em 2020, mas para chegarmos a 66% da frota nós precisaremos de 400 milhões de toneladas de cana adicionais. É nisso que hoje não se está investindo, e é por isso que se tem de resgatar a competitividade do hidratado. O problema não é financiamento; o problema é, essencialmente, o fato de que o hidratado perdeu competitividade frente à gasolina.

E a resposta à questão da gasolina é: o problema é a transparência na formação de preço da gasolina no longo prazo, certo? É isto que talvez esteja faltando, para sinalizar para quem vai fazer investimento: uma transparência maior na formação de preço da gasolina aqui no Brasil, que hoje não sabemos quando vai alterar-se, e também no uso da CIDE, que hoje também tem um grau de arbitrariedade muito grande.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Pergunto ao Dr. Paulo Miranda se gostaria de responder ao Deputado Arnaldo Jardim, acrescentando algo ao que foi dito pelo Dr. Marcos, ou trazendo alguma novidade.

O SR. PAULO MIRANDA SOARES - Quero só confirmar aqui, Deputado, primeiro que a FECOMBUSTÍVEIS apoia os programas de biocombustíveis no Brasil. Acho que nós fomos talvez a primeira entidade a apoiar, desde 1974, a criação do Plano Nacional do Álcool. Nós investimos dinheiro nisso, colocamos tanques, bombas, preparamos; então, nós somos amplamente favoráveis a todos os biocombustíveis fabricados no Brasil. Quer dizer, é um programa de sucesso absoluto, está consolidado, é referência mundial. O álcool no Brasil está consolidado, o *biodiesel* também está nesse caminho; quer dizer, então nós não temos de modo algum nada contra o programa.

Agora, há algumas ressalvas, algumas considerações que nós fazemos, com muita serenidade, sem briga, sem querer de repente criar alguma polêmica. Por exemplo, nós não podemos — e essa também deve ser a intenção do Governo — aumentar o preço da gasolina para deixar o álcool competitivo, não é? Eu acho que



é mais complicado. Concordo com Marcos, há uma defasagem quanto à gasolina, mas talvez o lado correto de abordarmos isso seja pensarmos na elevada carga tributária que tem o combustível no Brasil, não é? E essa seria uma forma de racionalizar, porque em alguns Estados no preço da gasolina mais de 50% são impostos. Às vezes o consumidor reclama que no posto que está vendendo a gasolina está muito cara, mas a gasolina custa R\$ 1,05 na PETROBRAS; coloca-se nela 25% de anidro; com 75% dessa gasolina a R\$ 1,05, vê-se que com R\$ 1,70...

Hoje nós estamos fazendo um movimento em várias Capitais do País, sindicatos estaduais, FECOMBUSTÍVEIS e CDL, mostrando para a população essa elevada carga tributária. Nós estamos vendendo gasolina na bomba hoje por R\$ 1,74 no meu Estado, não é? Eliminamos ali a carga tributária, uma parte dela, estamos vendendo gasolina na bomba por R\$ 1,74, só para mostrar para a população o quanto custa; afinal de contas, até o dia 30 de maio agora, todos nós brasileiros estamos trabalhando só para pagar os impostos, não é isso? A partir de junho é que nós começaremos a trabalhar (*risos*) para o nosso caixa, não é? Então, é assim.

Nós somos amplamente favoráveis a esses programas. É claro que existem algumas distorções nesse programa. Eu acho que faltou um pouco de planejamento este ano, porque várias usinas exportaram álcool. Este ano aconteceu a exportação de álcool. E quando foi constatada realmente a dificuldade, nós importamos álcool. Então, o Brasil importou 200 milhões de anidro de milho dos Estados Unidos. Quer dizer, enquanto o Presidente Lula foi lá aos Estados Unidos vender álcool para eles, este ano nós importamos álcool dos Estados Unidos. Foram 200 milhões de litros em março e depois mais cento e poucos milhões de litros. Talvez não tivesse havido essa necessidade, talvez, se a ANP tivesse já naquele instante um controle da questão dos estoques, talvez um controle mais efetivo; talvez a própria ANP já devesse ter naquele instante determinado que não fosse exportado o produto, que esse produto ficasse aqui no Brasil, não é?

Então, nós somos favoráveis ao programa. O programa do álcool no Brasil é um sucesso absoluto. Parece que a área plantada não chega a 1% da área agriculturável nacional; quer dizer, não há prejuízo para a plantação de alimentos. No Brasil temos área suficiente para plantar cana e atender toda a demanda



nacional. Mas em alguns momentos nós temos algumas dificuldades. Vejam o próprio *biodiesel*, neste momento. Nós também estamos acompanhando o programa, somos favoráveis ao programa, mas há necessidade de algumas correções. Por quê? Nós que estamos no varejo somos o para-choque de todo esse processo. Eu sou processado pelo consumidor, eu sou processado pelo PROCON, eu sou processado pelo Ministério Público, eu sou multado pela ANP; então, nós somos a face visível desse setor, e somos acusados, às vezes injustamente, porque falta a algumas autoridades o discernimento e o conhecimento específico daquela atividade, não é? E às vezes vêm aí acusações inúmeras, até de cartel, e qualquer economista sabe como funciona o mercado.

Mas eu queria só dizer isso porque eu ouvi aqui as palavras, inclusive inflamadas, do nosso Diretor da ANP, Allan Kardec, e eu queria juntar-me a ele, dizer que eu também sou nacionalista, eu apoio integralmente esse programa, e sou um empresário que vende o produto; se amanhã não tiver nem petróleo nem etanol para vender, com certeza o posto vai recarregar as baterias dos carros elétricos que virão no futuro. Vamos fazer um posto de troca de bateria lá naquele local, não é? Mas eu queria só dizer isto: realmente nós apoiamos todas essas iniciativas do Governo, só que pedimos, com serenidade, mais planejamento para esse mercado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Obrigado, Dr. Paulo Miranda.

Eu passo então a palavra ao Dr. Allan Kardec Duailibe, para que possamos conhecer a posição da ANP sobre o assunto.

O SR. ALLAN KARDEC DUAILIBE - Eu gostaria, já, uma vez que eu saudei o Deputado Arnaldo Jardim, gostaria de saudar também o Deputado Dr. Aluizio. Estamos lá próximos também na ANP, uma bela sociedade, e é interessante, porque esse programa brasileiro vem sendo atacado, Dr. Aluizio, fortemente, em termos internacionais. Nós temos defendido em fóruns internacionais o etanol, principalmente o etanol brasileiro. O *biodiesel* está consolidado internacionalmente, mas pelo etanol brasileiro nós temos duramente trabalhado nos fóruns, para esclarecer algumas mentiras que estão ditas por aí afora, em relação ao nosso programa.



A matriz energética brasileira é uma das mais limpas do mundo. Nós temos 47% da matriz energética limpa, nós temos, e compare-se isso com os países da OCDE, que giram em torno dos 13%. E isso com a nossa cana-de-açúcar, por conta desse programa, o PROÁLCOOL, por conta do trabalho dos brasileiros, por conta do trabalho dos usineiros, que são colocados em algumas situações de questionamento, mas os usineiros brasileiros, os brasileiros que trabalham nas usinas têm feito todo um trabalho, e deram uma solução para o mundo que lugar nenhum do planeta tem, com a eficiência da cana-de-açúcar, que é muito maior do que a eficiência do milho, por exemplo, produzido nos Estados Unidos, que usa muito mais combustível fóssil do que nós. Nós usamos muito menos. Então, é uma eficiência muito grande. Sei que o senhor é ambientalista, e eu gostaria só de saudá-lo dizendo estas palavras.

Dr. Arnaldo, a ANP, como eu disse, dentro desse critério de como ela trabalha, tem a área técnica, tem a procuradoria, tem a diretoria colegiada; nós estamos trabalhando em um ritmo forçado, altíssimo. A MP nº 532/11 surpreendeu-nos; de certa forma, já se falava nisso, mas não esperávamos que fosse tão rápido. Mas ela chegou, e nós estamos trabalhando soluções, conversando. Uma dessas conversas está sendo feita aqui, agora.

Então, como eu disse na minha apresentação, nós não vamos chegar com soluções mágicas, mas eu tenho confiança, eu tenho otimismo, eu tenho a aposta na nossa equipe de trabalhadores da ANP, em torno de 1.200, que são trabalhadores nacionalistas, são patriotas, estão trabalhando muito, e têm demonstrado isso, e a demonstração foi vista aqui, em termos de não conformidade; nós demonstramos isso, no nosso programa de *biodiesel*, e eu tenho a confiança de que certamente em janeiro, fevereiro, março e abril de 2012 nós vamos estar falando de outros assuntos que não esse de estoque.

Em relação à tancagem, a não ser que Paulo Miranda queira assumir um pouquinho dessa tancagem também (*risos*) — ele já está na defensiva —, a tancagem do País é basicamente feita pelas usinas e pelas distribuidoras, e numa análise simples da safra vê-se que a tancagem no País é suficiente. Nós temos tancagem. O problema que nós estamos querendo discutir envolve a Lei nº 8.176, de 1991, que versa sobre o Sistema Nacional de Estoque Estratégico. Ele é dividido



em dois, que são: a reserva estratégica, que é responsabilidade acima de nós, da CNPE, da União, e os estoques operacionais. Essa parte nós vamos assumir, nós vamos trabalhar para que não falte.

Mas a questão central, que eu gostaria de novamente levantar, não é o quê, mas é como: como é que nós vamos financiar o estoque? Essa economia em que nós vivemos é uma economia de mercado. Nós temos de respeitar o empresário brasileiro. Nós vamos respeitar os empresários brasileiros. Nós não podemos impor a um brasileiro, a um estrangeiro, a quem quer que seja que venha trabalhar no Brasil uma camisa de força, uma algema etc., porque tivemos uma grande discussão; não tivemos problema de abastecimento, nós tivemos uma grande discussão no início deste ano.

Então, é o financiamento de estoque que nós estamos propondo, e nós gostaríamos de participar da discussão da warrantagem. Nós gostaríamos de que ela fosse mais rápida. Ela tem de ser rápida, porque a safra está aí. Não é isso, Marcos? A safra já está aí. Ela vai até outubro. Então, esse financiamento tem de chegar logo, para fazer esse estoque, naturalmente.

Nós criamos, Deputado, foi muito pouco divulgado, mas a ANP, na proatividade dela, nós criamos um outro agente. Nós vimos aqui os produtores, nós vimos os distribuidores, nós vimos as refinarias, nós vimos os revendedores, mas há um outro; chama-se agente comercializador. O agente comercializador foi uma resolução da ANP, eu acredito que tenha sido de 2009, e o agente comercializador é que conversa, que faz a ponte, nesse mercado globalizado em que nós vivemos, em que as pessoas algumas vezes querem dividir uma coisa e outra, e não dá para dividir tanto. O agente comercializador conversa com a Bolsa de Mercadorias e Futuros.

Temos ainda — e aí, eu acredito que há um espaço muito grande para nós trabalharmos, obviamente dentro do diálogo, da transparência — a regulação da ANP, que é feita dentro desse parâmetro fundamental da transparência e do diálogo.

Basicamente, é isso. Imagino e espero que tenha respondido.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Eu gostaria, antes de dar a palavra ao Deputado Dr. Alísio, lembrar que nós ainda temos 7 Deputados inscritos, e o tempo é muito pouco, porque nós vamos, já estamos atravessando a sessão



extraordinária, com votação de uma MP, com três destaques, e a qualquer momento nós vamos ter que encerrar a sessão. Para não prejudicarmos, pediríamos que fossem mais sucintos, se houver oportunidade, nas exposições, já que foi apresentado todo o papel das empresas de cada um dos convidados, por ocasião do início da sessão.

Então, eu concedo a palavra ao nobre Deputado Arnaldo Jardim.

O SR. DEPUTADO ARNALDO JARDIM - Presidente Simão, eu quero só me justificar, pedindo mil desculpas aos Srs. Parlamentares e aos senhores convidados. Um dos destaques da MP 517 é de minha autoria. Nós estamos debatendo a RGR e em vários momentos já fui chamado, e preciso ir lá para fazer a defesa desse destaque no plenário, razão pela qual peço desculpas, particularmente a Alísio, por não ouvi-lo sobre os questionamentos, e aos Srs. Parlamentares também. Perdão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Deputado Arnaldo Jardim, se justificativa nesta Casa tem nome, chama-se Deputado Arnaldo Jardim (*risos*), que não para, trabalha 24 horas nesta Casa. Vá e represente-nos, defenda seu destaque, que se Deus quiser estaremos lá aprovando. Um abraço.

Dr. Alísio, que representa o SINDICOM, se puder ser sucinto, nós ainda temos sete Deputados inscritos para interrogar V.Sa.

O SR. DEPUTADO DR. ALUIZIO - Presidente, por gentileza...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Sim, Dr. Aluizio.

O SR. DEPUTADO DR. ALUIZIO - Presidente, por gentileza, eu não tenho toda essa bagagem, mas preciso ir lá, pelo menos para registrar minha presença, e já estou voltando. (*Risos.*)

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Alguma pergunta teria, direcionada a ele? Já deixou na sua apresentação, não é?

O SR. DEPUTADO DR. ALUIZIO - Já deixei bem claro meu agradecimento, pela síntese e pela capacidade de irem direto ao problema. Os senhores estão de parabéns. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Não é diferente também o meu elogio com relação ao Deputado Dr. Aluizio, que chegou, viu e venceu, nesta Casa. (*Risos.*) Vá e defenda a medida provisória.



Dr. Alísio, agora, sim; mesmo sem a presença daqueles que convidaram V.Sa., a gravação depois será distribuída a eles, com a sua resposta.

O SR. ALÍSIO JACQUES MENDES VAZ - Deputado Simão, como eu disse, é sempre um prazer estar aqui com o senhor. O senhor dá uma aula para todos nós. Por isso é que eu acho que daqui a pouco eu vou até ter interesse em — quem sabe? — participar mais ativamente nesta Casa, porque o senhor, realmente, além de um parceiro, é uma aula viva para todos nós.

Bem, tentando ser bem objetivo, então, o Deputado Arnaldo Jardim falou sobre contratos, e eu mencionei aqui e vou só reforçar: as principais distribuidoras têm, sim, uma prática de contratação bastante elevada. Como eu mencionei, e estava no *slide*, de 75% a 80% da demanda prevista pela distribuidora são contratados antecipadamente, para toda a safra.

Acontece que temos alguns problemas. Agora em maio é impossível uma distribuidora prever exatamente qual será sua venda de gasolina em novembro e dezembro. Isso é um exercício inviável, impossível. Tenta-se; ou seja, neste momento uma distribuidora assina contratos para garantir uma projeção de demanda, e contrata aí cerca de 80%; no mês que vem ela já refaz essa programação, e contrata menos ou contrata mais, e assim vai ajustando, periodicamente.

Aquilo que o Deputado mencionou, sobre já no início do ano nós apontarmos firmemente um valor, é simplesmente um exercício que não é possível. Isso é refeito a cada momento. A própria PETROBRAS, que tem um conhecimento do mercado maior do que o de todos nós, precisou importar gasolina porque errou, de alguma forma, na projeção da demanda de gasolina no mercado nacional. Houve alguma imprecisão, e ela precisou importar gasolina para complementar. E a PETROBRAS normalmente é exportadora de gasolina. Então, há também essas imprecisões, e a contratação firme, segura, com aquela previsibilidade que seria o desejo de todos, não é, não é assegurada, porque o consumidor tem, como eu disse, a faca e o queijo na mão, e pode mudar de opinião a qualquer momento.

E lá no passado, quando a ANP tentou justamente regular essa questão, havia uma discussão sobre uma norma da ANP aqui que de alguma forma obrigaria as distribuidoras a terem uma contratação registrada na Agência. Isso foi



amplamente discutido, e houve questionamento sobre se haveria base legal para a ANP exigir essa contratação. Hoje eu acho que nós podemos debruçar-nos de novo sobre isso, porque, como eu disse, as grandes distribuidoras contratam, mas existe uma quantidade de distribuidoras menores que não contratam e dificultam, conseqüentemente, a previsibilidade do mercado. Nós vamos sentar-nos com a ANP, vamos sentar-nos com a UNICA, para tentar ver se há uma forma, como eu mencionei, de haver um compromisso maior de todas as distribuidoras, não só de um grupo de distribuidoras, de ter essa contratação estabelecida e gerar previsibilidade para a produção de etanol no País.

Quanto ao preço de gasolina, como eu mencionei, chamo a atenção para uma parente incoerência de políticas de Governo. O Governo, de alguma forma, estimula a proteção da gasolina, e o etanol tem um preço livre, sujeito às intempéries, oscilações etc. Parece incoerente. O próprio artificialismo do preço gera ineficiências, como estimular o consumo de gasolina. Então, o consumidor, na medida em que ele vê o preço congelado, ele gosta. Todos nós gostamos de preço congelado e baixo. Se for feito um plebiscito a esse respeito, congela-se o preço da gasolina em R\$ 0,50 a partir de amanhã. Mas não é por aí. Eu acho que o consumidor brasileiro é maduro o suficiente, nós vivemos na economia com milhares e milhares de preços que flutuam, e por que o preço da gasolina, especificamente, especialmente sendo um combustível fóssil, objeto de questionamentos ambientais etc., que o mundo quer substituir, por que esse preço é protegido?

Eu acho que este é um debate para ser mais, digamos assim, público, e esta Casa, esta Comissão, seria um excelente ambiente para se discutir isso: por que é que essa política é mantida para um consumidor que já é maduro o suficiente para conviver com preços livres na economia, não é? Nós passamos por experiências bastantes desagradáveis no passado de preços congelados que não deram em nada. Então, preço congelado é uma ilusão para o consumidor.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Obrigado, Dr. Alísio.

Então, passo agora a palavra ao primeiro inscrito, o nobre Deputado Fernando Torres. Deputado, V.Exa. tem 3 minutos. Se possível, cumpra esse tempo,



o que será benéfico para todos nós. E também as autoridades aqui presentes terão o mesmo tempo para a resposta.

O SR. DEPUTADO FERNANDO TORRES - Serei regimental, Excelência, e gostaria que começasse o meu tempo a partir deste momento, porque o senhor me tomou 1 minuto (*risos*).

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Como é que é?

O SR. DEPUTADO FERNANDO TORRES - (*Risos.*) Serei regimental, e gostaria que meu tempo começasse neste exato momento, porque o senhor já me tomou 1 minuto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Eu não tomei, eu apenas o adverti, tendo em vista o Regimento.

O SR. DEPUTADO FERNANDO TORRES - (*Risos.*) Está bem, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - V.Exa. comece a contar a partir deste instante.

(Não identificado) - Só uma questão de ordem, Presidente: poderiam, até para a dinâmica do trabalho ficar melhor, fazer as perguntas os Parlamentares e após...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Vou fazer assim, ouvir todos os presentes e depois então passar às respostas.

O SR. DEPUTADO FERNANDO TORRES - Obrigado.

Eu gostaria de parabenizar os autores do requerimento, que não estão presentes, porque o Plenário da Casa está precisando da presença desses Deputados, e agradecer a presença ao Presidente da UNICA, ao Presidente da FECOMBUSTÍVEL, ao Diretor da ANP e ao Presidente do SINDICOM.

Agora eu ouvi várias explicações, boas, e inclusive eu tenho um requerimento nesta Casa para trazer aqui à Casa os presidentes das principais distribuidoras do País, os presidentes das maiores, da Shell, da Cosan, da PETROBRAS, das maiores do País, para que a corda não quebre sempre do lado mais fraco. Eu ouvi Paulo Miranda, na sua explicação, dizer o que os revendedores do País inteiro acham: que sempre o consumidor os culpa, diz que há formação de cartel nos postos de combustível e acha que a formação de cartel é exatamente dos revendedores de petróleo. Eu não acho que é dessa forma, e também eu quero



acreditar que não há formação de cartel neste País; por isso é que nós temos o requerimento, para haver um debate aqui nesta Casa.

Mas eu gostaria de direcionar uma pergunta ao Presidente do SINDICOM, e todos os revendedores do País têm esta dúvida, os revendedores de combustível: por que o óleo *diesel* tem uma margem bem menor do que a gasolina e o álcool? Qual é o motivo? Pelo que ouvi da explanação do Diretor da ANP, ele mostrou que 50% da venda do País são de óleo *diesel* e os outros 50% de álcool e gasolina. Nós estamos debatendo aqui o álcool, mas não temos como não falar sobre óleo *diesel* e sobre a gasolina, porque são irmãos gêmeos, ou são irmãos. Por que isso, qual o motivo? Eu não conheço de perto a margem da distribuidora, mas as conversas são de que no óleo *diesel* as distribuidoras ganham bem menos. Ganham bem menos.

E, logo após a PETROBRAS entrar na briga contra os preços, a PETROBRAS Distribuidora, por determinação da Presidente Dilma, os preços caíram; quer dizer, a PETROBRAS decidiu abaixar, diminuir em torno de 6% a sua margem, e o preço caiu. Então, se o consumidor tiver dúvida, eu até digo ao Presidente da FECOMBUSTÍVEIS que faça propaganda disso, porque o consumidor tem de saber quem é o verdadeiro culpado dos preços altos, quem é o verdadeiro culpado. É uma grande coincidência: a PETROBRAS Distribuidora anunciou uma queda no preço de 7%, não é isso? Eu não sei se estou enganado; é de 7% ou 8%? É de 6%. Anunciou essa queda, e continua obtendo lucro a PETROBRAS Distribuidora. Anunciou essa queda, e logo após os preços caíram. Então, pelo que eu vejo, pelo que eu acompanho pelos jornais, o verdadeiro culpado pelos preços altos são as distribuidoras. Então, eu quero fazer um grande debate aqui nesta Casa, convidando as principais distribuidoras para explicarem por que o motivo o preço caiu e continuam as grandes distribuidoras com suas margens de lucro boas, continuam trabalhando com suas margens de lucro.

E ainda há pessoas ainda que acham que a PETROBRAS Distribuidora deve ser privatizada. Eu sou totalmente contrário a essa privatização, até porque eu agradeço à PETROBRAS Distribuidora, neste momento, porque o preço baixou. Então, olhando, vendo este assunto sem um estudo profundo, estamos observando que o verdadeiro culpado do preço alto no mês passado, que foi por que os autores do requerimento chamaram os senhores para a Casa, para debater, o verdadeiro



culpado, pelo que estou vendo, são as distribuidoras de petróleo, as distribuidoras brasileiras, que estão praticando margens grandes, e não os revendedores de combustível. Era isso que eu queria indagar, e gostaria que o Sr. Alísio me convencesse de que não é dessa forma, até porque eu até poderia retirar nosso pedido de que as distribuidoras venham aqui à Casa mostrar quem é o verdadeiro culpado pelo aumento do combustível.

Obrigado, Sr. Presidente, e acredito que cumpri rigorosamente meu tempo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Cumpriu, cumpriu. Obrigado, Deputado Fernando Torres.

Vou passar ao segundo. Chamaremos todos os inscritos, e depois então daremos a palavra para que os expositores possam responder. O segundo presente é o Deputado Luiz Fernando Machado. V.Exa. tem 3 minutos.

O SR. DEPUTADO LUIZ FERNANDO MACHADO - Cumprirei rigorosamente, Presidente Simão Sessim, até porque informo aos colegas que já iniciamos o processo de votação lá da Medida Provisória nº 510, e seria interessante que nós estivéssemos lá também.

Quero fazer de maneira muito breve três perguntas, e extremamente objetivas, inicialmente aqui ao Presidente Marcos, com relação ao fato de o Governo estabelecer o selo de produto estratégico para o etanol, e, com esse estabelecimento do selo de produto estratégico, eu queria saber qual é a visão de Marcos: que tipo de planejamento e investimento em estrutura logística do etanol será necessário para que o País possa ter esse desenvolvimento e, melhor, suprir de maneira mais confiável essa demanda que hoje há do etanol?

Na mesma direção, nós tivemos acesso recentemente a estudos do BNDES que tratam, que indicam a necessidade, já no curto prazo, da implantação de alcooldutos, para evitar aí o estrangulamento logístico no transporte do próprio produto, e especialmente nas rotas do interior, em São Paulo e também no Centro-Oeste, especialmente no interior de São Paulo. Nós temos notícias de uma implementação na região de Ribeirão Preto, que, porém, se não me engano, já está com o cronograma absolutamente atrasado. Então, pergunto também a sua posição com relação ao esse ponto.



E com relação ao Sr. Allan Kardec, que fez aqui uma excelente exposição, eu queria aqui, Allan Kardec, obter a sua avaliação. Em 1997, ou em 1998, se não me engano, foi criada a ANP; e qual foi a evolução, em termos de quantitativo de pessoal e estrutura para o trabalho, após 1998 até o ano de 2011? Porque, quando nós tivemos estabelecido e considerado combustível, e não produto agrícola, com a Medida Provisória 521, o etanol, nós tivemos naturalmente um aumento da demanda, especialmente por fiscalização, dentre outras ações. E como a ANP estuda equacionar esse problema?

Cumprido em 2 minutos as minhas considerações, e espero ansiosamente as respostas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Muito obrigado, Deputado Luiz Fernando.

Eu convido agora o Deputado Gabriel Guimarães. V.Exa. também dispõe de 3 minutos.

O SR. DEPUTADO GABRIEL GUIMARÃES - Eu queria, Presidente, cumprimentar os autores do requerimento, Deputado Arnaldo Jardim, Dr. Aluizio, pela iniciativa tão válida de promover...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Quero lembrar também o Deputado Onofre Santo Agostini, que foi um dos autores.

O SR. DEPUTADO GABRIEL GUIMARÃES - Sem dúvida. Cumprimento os três por terem tido essa iniciativa, e quero cumprimentar também V.Exa. pela condução dos trabalhos e os demais convidados.

Eu trago aqui pontos bem objetivos, três sugestões, três propostas que entendo que auxiliariam muito o desenvolvimento do setor do biocombustível; uma delas já foi debatida na PEC 41, uma proposta de emenda à Constituição que tramitou nesta Casa sob a Relatoria do Deputado Virgílio Guimarães, que é a do ICMS. Para desenvolvermos o setor, temos de tratar de forma diferente o biocombustível, que é um combustível renovável, com todo o seu valor ambiental. Ele não pode ter uma alíquota superior à dos combustíveis fósseis. Entendo eu que deve haver uma alíquota unificada entre os Estados, e a alíquota do ICMS dos biocombustíveis deve ser equiparada à menor alíquota dos combustíveis fósseis.



Digo isso porque meu Estado sofreu muito, até mesmo no ano passado; sua alíquota de ICMS foi de 25%, uma alíquota idêntica à da gasolina, que é de 25% também. Hoje estão 22% e 27%; em São Paulo é de 12%, no Paraná 18%, na Bahia 19%, em Goiás 22%, como já nos informou Marcos Jank. Então, essa é uma das três propostas. Eu quero falar das três propostas e depois ouvir aqui os debatedores sobre a possibilidade de aplicação. Nesse caso mesmo do ICMS farei uma PEC, e quero aqui também obter o apoio de todos, após ouvir os nossos convidados.

Em relação à CIDE, concordo com o que já foi dito aqui por quase todos, pelo Sr. Paulo, pelo Sr. Marcos, que é: como a CIDE é um tributo regulador, ela deve ser regulada de forma diferenciada, até mesmo para no caso de uma entressafra incentivar o desenvolvimento do setor. A proposta é tratar da CIDE dos combustíveis renováveis, fazer uma CIDE do álcool, e dessa CIDE do álcool numa entressafra pode-se reduzir alíquota, ou majorar, se for o caso, mas sempre de forma a atender o desenvolvimento do setor. Então, essa também é talvez mais diretamente relacionada ao Sr. Allan Kardec, porque é quem pode ver a possibilidade de aplicação.

E uma outra sugestão é a de que os recursos provenientes da CIDE sejam destinados ao desenvolvimento do setor, até mesmo pelo alerta já feito aqui do Presidente da UNICA sobre a falta de novos investimentos no setor. Nós vemos muitas operações, fusões, aquisições por grandes grupos internacionais, mas nós não vemos a iniciação de novas plantas, novas usinas. E isso vale tanto para as grandes usinas, como também para que os recursos provenientes dos tributos da CIDE de biocombustíveis sejam destinados também ao desenvolvimento das pequenas unidades de produção, valorizando assim também os pequenos produtores de biocombustíveis.

Então, são três propostas. Fui bem breve aqui, e queria ouvi-los, a todos aqui, a respeito dessas propostas, o que acham da aplicabilidade etc.

Uma outra pergunta, que é mais direcionada ao Presidente Marcos Jank, é sobre como tem sido e se há o acompanhamento — eu até entendo pertinente essa pergunta, porque o desenvolvimento do setor de biocombustível se justifica pelas questões tanto ambientais como econômicas, mas obviamente tem de ser atrelado aí a um desenvolvimento sustentável, e por isso eu gostaria de saber — da



aplicabilidade do compromisso nacional trabalhista firmado entre o setor sucroalcooleiro, à época coordenado pelo Ministro Luiz Dulci, como tem sido em outros Estados. No meu Estado, Minas Gerais, eu acompanho de perto, então eu sei que está sendo aplicado, está garantido, até mesmo pela Presidência do já justificado aqui Luiz Custódio Cotta Martins. Então, quero saber se o senhor tem aí o quadro de como tem sido essa aplicação.

Fui bem breve, cumpri meu tempo. Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Obrigado, Deputado Gabriel Guimarães.

Eu passo então ao último inscrito presente, que é o Deputado Weliton Prado, a quem concedo 3 minutos.

O SR. DEPUTADO WELITON PRADO - Inicialmente eu gostaria de saudar todos e todas, parabenizar os autores do requerimento e já realmente entrar no ponto: eu acho que o Governo precisa ter uma política específica, uma política que garanta uma compensação para o álcool do nosso País. Como já foi observado aqui, do ponto de vista ambiental, não há como fazer uma comparação, em relação às emissões, com os combustíveis fósseis, e o Governo realmente tem de se posicionar. O Presidente Lula foi um grande batalhador, durante os 8 anos do seu Governo, defendendo o setor, e agora eu acho que na reforma tributária — concordo plenamente com o que Gabriel defendeu — nós temos de definir uma alíquota única para o País, não é?

Em Minas Gerais, inclusive, eu fui autor do primeiro projeto a tramitar. Eu fui Deputado Estadual por 8 anos, e apresentei o Projeto nº 1, reduzindo o ICMS do álcool. Lutamos muito, durante 8 anos, e inclusive foi uma promessa de campanha — não é? — do então candidato ao Governo Aécio Neves. Ele ganhou o Governo do Estado e durante os 4 anos não alterou a política do setor; na sua reeleição ele voltou a prometer, fez a promessa ao setor de que o álcool em Minas Gerais seria competitivo, garantiu a redução do ICMS, e não cumpriu a sua promessa.

O problema é muito sério. Nós somos um grande produtor de álcool, e não há como comparar: Minas Gerais cobrava 25%, São Paulo 12%. E quando se reduziu o ICMS, como os senhores sabem muito bem, em São Paulo, muitos diziam — e inclusive essa era a justificativa para não reduzir — que ia diminuir a arrecadação, e



o que foi que aconteceu? Aumentou a arrecadação, porque diminuiu a sonegação! As pessoas passaram a ser competitivas e a utilizar o álcool. Então, é fundamental nós garantirmos aí uma redução desse ICMS, que eu acho que é o imposto que mais pesa. Na minha avaliação, esse é o ponto principal.

Aí vai minha pergunta, inclusive para Marcos: o que é que a UNICA está fazendo em relação às gestões? E os sindicatos? Por exemplo, em Minas Gerais, Luiz Custódio é um grande batalhador, faz “ferrinho de dentista” de forma permanente, defendendo os setores, e tem um diálogo também com os Governadores, não é? Nós estivemos com Nelson Barbosa, nós discutimos esse assunto com o Secretário da Fazenda, tivemos a oportunidade de conversar com a Presidente Dilma também, por várias oportunidades, em relação a essa questão. O que é que a UNICA tem feito nesse sentido?

A outra pergunta que eu faço é: mesmo aumentando a produção, eu acho que hoje não haveria a possibilidade de nós pensarmos em um mercado para exportar o álcool; eu que tive a oportunidade de participar da COP 15, na Dinamarca, e participei também da COP 16 em Cancún, da Conferência Mundial do Clima, nós tivemos várias reuniões, inclusive defendendo o nosso etanol brasileiro, tivemos reuniões com os Parlamentares europeus, e uma grande intenção, inclusive, de eles serem um dos principais importadores do nosso produto, mas eu acho que nós não temos condições hoje, e acho até no futuro nós não vamos ter, se inclusive conseguirmos aumentar o consumo interno. Então, eu queria fazer esta pergunta: hoje há uma preocupação com o mercado internacional? Há essa perspectiva de aumento da produção? Qual seria a perspectiva futura?

Enfim, quero agradecer-lhes, parabenizá-los, e acho que temos de fazer verdadeiras fileiras no Congresso Nacional no sentido de garantir isso no bojo da reforma tributária, aprovando de uma PEC, não é? Inclusive o Senado teria essa prerrogativa legal, até por resolução, para quebrar a guerra fiscal, determinando uma alíquota máxima de 12% do nosso País.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Nós é que agradecemos, Deputado Weliton Prado, a participação de V.Exa.

Vou começar pelo Dr. Alísio, para responder as perguntas que cada um recebeu.



O SR. DEPUTADO WELITON PRADO - Sr. Presidente, mais 20 segundos, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Sim, Deputado Weliton.

O SR. DEPUTADO WELITON PRADO - Não poderia deixar de falar de uma preocupação muito grande nossa com o aumento dos combustíveis. Para mim ficou claro que teve um aumento, um ganho muito grande na margem de lucro das distribuidoras. Isso realmente aconteceu, na minha avaliação. E, inclusive, temos suspeita de possibilidade de cartel em alguns Estados. Por exemplo, aqui no Distrito Federal houve uma fiscalização. Gostaria de saber se vocês já têm mais detalhes, inclusive a ANP, nesse sentido. Em alguns Estados foi determinada uma fiscalização em relação a prática de cartel.

Então, na minha avaliação houve um ganho muito grande por parte das distribuidoras, inclusive essa combinação de preço nas revendas também. Queria saber se isso se confirma ou não, qual é o posicionamento dos senhores.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Dr. Alísio, peço que, se possível, responda dentro dos nossos 3 minutos. Repito, na medida do possível.

O SR. ALÍSIO JACQUES MENDES VAZ - Respondo inicialmente as dúvidas do Deputado Fernando Torres. Sua primeira dúvida foi quanto à margem do *diesel*. Por que as margens do *diesel* são menores? Tanto distribuidora quanto postos tradicionalmente têm margens menores no *diesel*. Isso, quando digo tradicionalmente, vem de longa data, desde os tempos em que as margens eram tabeladas. O CNP, depois DNC, tabelava as margens, e essas margens já eram menores no *diesel*. Menores do que a da gasolina e do álcool. E a explicação passa, certamente, pelos volumes. Os volumes comercializados de *diesel* são muito maiores. Então, empresas que trabalham com grandes volumes, atacadistas, distribuidoras — como nós somos — têm os custos mais reduzidos no *diesel*, uma vez que os volumes são muito maiores. Essa é a explicação sempre..

O SR. DEPUTADO FERNANDO TORRES - Os dados da ANP mostram que a quantidade vendida é de 50% de óleo *diesel* e 50% de gasolina e álcool.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Deputado Fernando Torres, é regimental não apartear o convidado. Mas, assim que ele terminar, V.Exa. terá o direito à réplica.



O SR. DEPUTADO FERNANDO TORRES - Como está um debate amigável...

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Está bem, eu vou permitir.

O SR. ALÍSIO JACQUES MENDES VAZ - Deputado, o *diesel* é o combustível mais vendido. Na “pizza” que eu mostrei, 46% do volume é *diesel*; 28%, gasolina, e 14%, álcool.

O SR. DEPUTADO FERNANDO TORRES - Vinte e oito mais 14...

O SR. ALÍSIO JACQUES MENDES VAZ - Quarenta e dois. Mas, cada um tem seus custos, você rateia os custos. E assim já fazia, estou usando o próprio histórico, o CNP na época em que tabelava os preços. A realidade de despesas rateadas pelo volume leva a essa situação.

Emendando nisso, há um fato que é muito relevante e tem a ver com a sua próxima pergunta, que foi a respeito de ganhos abusivos, excepcionais por parte de distribuidoras. A minha resposta é que os preços são definidos pela competição. As empresas são extremamente competitivas. Eu me recuso a acreditar que empresas como a PETROBRAS Distribuidora, a Ipiranga, Shell, Cosan e Esso sejam empresas ineficientes. Estejam atuando no mercado, como algumas das nossas associadas, há 100 anos no Brasil, à base de ineficiência, à base de não competir.

Dizer que esse grupo de empresas, liderado pela PETROBRAS Distribuidora, tem ganho abusivos, que a PETROBRAS Distribuidora precisa ser orientada para baixar seus preços e ter preços competitivos... Eu me recuso a acreditar que ela precise disso. Eu acredito muito na competência da equipe da PETROBRAS Distribuidora. Ela não precisa de nenhum tipo de orientação para praticar preços justos e eficientes.

Tanto é assim que pesquisa de preço da ANP mostra que o preço do álcool hidratado alcançou um pico, segundo essa pesquisa, na semana de 10 a 16 de abril, de 2,36, a média Brasil. Na semana seguinte já estava caindo para 2,33, chegando agora na última semana a 2,08 reais. Essas quedas aconteceram muito antes de qualquer manifestação de autoridade a respeito de prática de preço das distribuidoras. Esse preço caiu porque tinha de cair, pela competição, pela eficiência e pela redução de custos. Assim como o preço da gasolina, eu mostrei aqui o *slide*,



está caindo aceleradamente em função da redução de custos, da eficiência e da competitividade.

Isso acontece, a ANP acompanha isso muito de perto. Não existe, Deputado Weliton, respondendo sua pergunta, não houve ganho. Os números da ANP mostram isso, não há nenhum ganho significativo de margens nesse momento. Justamente a competição não dá espaço para ninguém ganhar dinheiro. A não ser que se acredite que haja um cartel e eu seja o líder desse cartel, que eu determine ao Presidente das minhas associadas manter os preços altos. Se for isso eu saio preso daqui.

As empresas são sérias, são empresas respeitadíssimas, não só no Brasil, algumas em todo mundo, e são empresas que se pautam pela eficiência e competição. Então, o preço cai porque caiu o custo, o preço sobe porque subiu o custo. Essa é a realidade. Há competição entre elas.

Quem não pratica preço eficiente, eu costumo dizer, quem quiser pode vender gasolina a 5 reais o litro. Eu duvido que venda. Paulo, se você quiser amanhã colocar a gasolina a 5 reais no seu posto não tem nada que o impeça. A 10 reais o litro, você poder abrir amanhã. Ah, é maluco! É maluco, não vai vender nada.

As distribuidoras se pautam pela competição intensíssima. E se eu praticar 2 centavos acima do preço do meu competidor eu vou perder mercado. Os preços caíram porque o custo caiu e a competição existe. As minhas associadas eu posso falar com toda tranquilidade, se pautam pela eficiência, pela prestação de serviços, que cumprem há décadas neste País. País todo abastecido da maneira mais eficiente possível.

Acho que as perguntas dirigidas mais diretamente a mim são essas. Quanto aos outros pontos, às outras questões de ICMS, nós também achamos que a tributação em combustível ambiental e socialmente mais interessante tem de ser menor. É um debate que esta Casa deve e pode liderar. O Marcos vai falar um pouquinho mais sobre isso.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Pergunto se, entre os nobres Deputados, alguém quer fazer a réplica.

Com a palavra o Deputado Fernando Torres.



O SR. DEPUTADO FERNANDO TORRES - Pela explicação de V.Sa. o Governo mentiu. O Governo, na semana passada, eu acompanhei pelos jornais, mandou a PETROBRAS baixar o preço em torno de 7%. Então, o Governo mentiu, as grandes distribuidoras baixaram porque a concorrência no mercado estava em um momento forte de baixar o preço, e aconteceu dessa forma. Não porque o Governo mandou. Tudo que saiu nos jornais foi mentira do Governo.

O SR. DEPUTADO WELITON PRADO - Gostaria de reforçar.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Deputado Weliton.

O SR. DEPUTADO WELITON PRADO - Gostaria de reforçar rapidamente. Essa que é a minha impressão. Porque o Governo deixou claro que não aumentou em relação ao valor que sai lá da produção, o valor seria o mesmo. Ficaria por conta das distribuidoras. O que eu sinto é que foi, inclusive, uma regra do mercado; o consumidor diminuiu o consumo. Parece que o consumo caiu em torno de 10% justamente por causa do preço.

O sentimento que a gente tem, por tudo que foi ventilado na imprensa, e depois na investigação de práticas de cartel em relação às distribuidoras e em relação às revendas também, é que o preço caiu de forma significativa depois da intervenção do Governo. Isso merece um esclarecimento melhor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Dr. Alísio.

O SR. ALÍSIO JACQUES MENDES VAZ - Eu não gostaria de deixar dúvida a esse respeito. Uma afirmação do Ministro, uma manifestação do Ministro ser verdadeira — e foi, eu acredito no que eu vi nos jornais —, não invalida a outra realidade. Se eu disser que às 6 da tarde vai anoitecer, não fui eu quem causei o pôr do sol. O pôr do sol se deu porque o sol iria se pôr às 6 da tarde.

Então, o Ministro, de alguma forma, quis ser enfático, esperava uma redução de preços que estava acontecendo. Como eu disse para o Deputado, a estatística da ANP não mente. Na semana de 10 a 16 de abril o preço do etanol hidratado atingiu seu pico e, a partir daí, começou a cair. Isso foi muito antes da manifestação do Ministro. O Ministro se manifestou duas semanas atrás, quando o preço da gasolina estava começando a cair. E o Ministro não mentiu, S.Exa. manifestou um desejo. E o que eu disse aqui é que a equipe da PETROBRAS Distribuidora não



precisaria dessa orientação de S.Exa. para reduzir os preços conforme estava adquirindo o etanol mais barato.

Uma observação, Deputado Weliton: a gasolina na refinaria não aumentou de preço, só que nós a misturamos com 25% de anidro, e o anidro aumentou 121%, mais que dobrou de preço este ano. Então, esse componente de 25% da gasolina aumentou, mais que dobrou de preço entre janeiro e abril, e esse custo foi repassado aos preços e, agora, a redução também está sendo repassada aos preços, independente — e para satisfação do Ministro — da necessidade de S.Exa. orientar. Todos os anos esses preços sobem e descem de uma maneira muito eficiente.

Eu gostaria de tranquilizá-los porque, de alguma forma, levanta-se a suspeita de que existe grande complô contra os consumidores. O que eu tento dizer aqui é que as minhas associadas são empresas tradicionais do mercado, estão abertas a qualquer tipo de investigação.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Obrigado, Dr. Alísio.

Passamos a palavra ao Dr. Allan Kardec Duailibe, Diretor da ANP, para respostas às perguntas que lhe foram direcionadas.

O SR. ALLAN KARDEC DUAILIBE - Gostaria de cumprimentar os Deputados Fernando Torres, Luís Fernando Faria, Gabriel Guimarães e Weliton Prado.

A ANP tem sido insistentemente instada, por exemplo, pelo SINDICOM, pela FECOMBUSTÍVEIS, a se manifestar em relação ao etanol, à sonegação, etc. E nós não temos a obrigação legal de fazê-lo. Os problemas fiscais são basicamente conduzidos pelas Secretarias de Estado da Fazenda e pela Receita Federal. Mas tomamos a iniciativa de trabalhar junto com as Secretarias de Estado em relação a esse problema, justamente respeitando um daqueles princípios que norteiam as obrigações da ANP, a defesa do consumidor.

Então, Deputado, nós nos reunimos com o CONFAZ, particularmente com alguns Secretários de Receita. Está aqui o nosso Superintendente de Fiscalização. Determinamos a ele que intensifique as ações a respeito da sonegação fiscal, ou seja, ações conjuntas com as Secretarias de Estado da Fazenda para que sejam



aumentadas, mais efetivas e haja o deságue necessário para coibir certas práticas ventiladas.

Mas, infelizmente, em relação à CIDE, à tributação etc., peço vênias aos Srs. Deputados para me reservar o direito de não me manifestar, porque não é nossa atribuição. Então, se V.Exas. me permitirem, vou me abster nesse caso.

Em relação à pergunta do Deputado Luiz Fernando, a ANP, conforme S.Exa. muito corretamente disse, foi criada em 1998 e na época havia 60 servidores. Hoje nós temos 784 servidores distribuídos em diversos escritórios. Um deles aqui em Brasília, outro em Salvador, outro recentemente aberto em Manaus. Nós intencionamos abrir mais escritórios, expandir mais. Nós temos ponto de apoio à fiscalização em vários Estados do Brasil. E já foram feitos agora dois concursos públicos. Um em 2004 e outro em 2008, sob a gestão deste grande homem brasileiro, chamado Haroldo Lima, com quem tenho o privilégio de conviver diariamente. Nós temos mais de 300 especialistas.

Gostaria de dizer que sou professor de origem, professor da Universidade Federal do Maranhão, e temos incentivado fortemente a formação e a capacitação de pessoal. Então, nós já temos mais de 95% dos servidores treinados — eles são obrigados a treinar; 28% têm pós-graduação, e estamos aumentando o incentivo para que façam os mestrados institucionais e eventualmente quem quiser vai ao doutorado. Acreditamos seriamente, por nossa experiência pessoal, que o novo brasileiro, esse que está se formando, não pode se esquivar da obrigação de minimamente fazer um mestrado. Por isso, estamos fortemente incentivando que esses servidores trabalhem.

Agora mesmo, submetemos ao Ministério de Minas e Energia, com vistas ao planejamento em relação à MP nº 532, a necessidade de ampliação desse quadro, principalmente nessa área que vai trabalhar mais fortemente com o setor. Então, temos sinalizações positivas. Acredito que esse problema será solucionado.

Por último, em relação ao Deputado Weliton, nós fomos e somos demandados diariamente, inclusive por Deputados desta Casa, que nos telefonam e dizem: "*Haroldo, Allan, na minha cidade o negócio está feio, como se vai fazer?*" Embora não sejamos responsáveis por preço, a gente divulga preço como forma de



acompanhar, em defesa do consumidor, para ele poder ter uma referência, se defender, eventualmente, se assim quiser.

Nós fizemos especificamente duas ações, inclusive conduzidas aqui no Distrito Federal, com o nosso servidor, o Neto — que está aqui também presente —, em relação a postos revendedores. Como eu disse, nós não temos tampouco essa obrigação de preço. E submetemos, tanto em Brasília quanto em São Luís, ao CADE-SDE, para que tomem as medidas necessárias em relação a isso.

Os documentos são robustos, são documentos dentro da competência que acredito possuem nossos servidores. E nós os submetemos, para que eles se manifestem. E dessa forma está hoje.

Acredito que tenha versado ou falado sobre as principais questões aos Srs. Deputados.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Muito obrigado ao Dr. Allan. Algum Deputado gostaria de fazer a réplica?

Deputado Luiz Fernando, com a palavra por 1 minuto, para a réplica.

O SR. DEPUTADO LUIZ FERNANDO MACHADO - Deputado Simão Sessim, gostaria apenas de obter do Allan Kardec... Temos a informação de 38.148 postos em todo o Brasil. Temos 784 servidores e não necessariamente fiscais.

Qual seria o número ideal, hoje, para que a ANP conseguisse prestar esse bom serviço que presta ao nosso consumidor, como V.Exa. aqui se referiu, que é o foco e o objetivo maior do trabalho da ANP? Qual seria o número razoável? Seria 784, 1.800, 5.000? Qual seria o número razoável hoje, na avaliação do senhor, enquanto Diretor da Agência, para que tivéssemos efetivamente uma fiscalização com qualidade nos mais de 38 mil postos existentes no Brasil? Sendo que, desses, 44% não têm vinculação com bandeiras — 56%, sim; 44%, não. Então, qual seria um número razoável, segundo uma avaliação do senhor, que é um excelente gestor da ANP?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Dr. Allan Kardec.

O SR. ALLAN KARDEC DUAILIBE - Deputado, obrigado pelas anotações.

Eu queria, além dos 38.148 que V.Exa. mencionou, acrescentar mais 40 mil pontos de revenda de gás liquefeito de petróleo; mais 76 empresas de *upstream*, de produção e exploração, e mais outros tantos pontos de revenda e abastecimento.



O número que foi submetido ao Planejamento, aos TRRs, o número que nós submetemos ao Ministério do Planejamento passa de 100. Não tenho o número apropriado, mas acredito que vá a 130 servidores novos, de acordo com diagnóstico interno, sério, que nós chamamos para cada área. Não estamos fazendo um chute. É um estudo que foi feito dentro da própria ANP. Então, o número que nós estamos submetendo é basicamente esse aí: mais de uma centena de novos servidores que nós necessitaremos para cuidar dessa área do etanol. E não é só fiscalização, existe também a área de aprovação, de fazer vistoria, etc. São vários servidores que estão nessa área.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Passamos, então, agora ao nosso expositor Dr. Paulo Miranda Soares, Presidente da FECOMBUSTÍVEIS, para as respostas às perguntas que lhe foram direcionadas.

O SR. PAULO MIRANDA SOARES - Bom, Deputado. Só pegando uma carona nas palavras do Diretor Allan Kardec, a questão da fiscalização hoje não nos preocupa mais. Nós passamos 10 anos pedindo fiscalização, procurando as autoridades e tudo o mais.

A ANP, além do corpo de fiscais que tem, ela também delega a outras entidades essa fiscalização. Então, você tem, por exemplo, o Estado de Minas Gerais. Só para citar um exemplo, Minas Gerais tem 2.600 fiscais, sendo que quinhentos e poucos fiscais foram treinados para fiscalizar o setor de combustível. Eu diria para o senhor que praticamente uma vez por semana existe um fiscal dentro do posto, na porta. Então, eu diria que a fiscalização hoje é intensa. A ANP também tem convênio com o Ministério Público, com o Corpo de Bombeiros. Eu diria que depois de algum tempo, depois de alguns ajustes, hoje o setor está amplamente fiscalizado.

Eu falei que a ANP, no início, não tinha, dentro das suas atribuições, a questão de fiscalizar a parte tributária, mas hoje, em convênio com a Fazenda, de dezembro para cá, pelo menos, a ANP tem feito um trabalho mais efetivo. O Carlos Orlando, que é o Superintendente de Fiscalização, já convidou a FECOMBUSTÍVEIS pelo menos duas vezes para sentar-se com o COTEPE, que é o Conselho Técnico que alimenta o CONFAZ, e nós temos feito essas ações direcionadas para onde nós entendemos que existe sonegação etc.



Eu acho que nesse aspecto aí está muito bem atendido. Eu acho que está muito avançado. Até pelos números da ANP, pode-se ver que o Índice de Não-Conformidade hoje e aquele Índice de Não-Conformidade ali abrangem qualquer coisa no posto. Se o fiscal da ANP estiver dentro do posto e estiver faltando uma placa de aviso para o consumidor, se houver um produto fora da especificação, se tiver uma bomba medidora fora da medida padrão, esse é um Índice de Não-Conformidade que compõe aquele índice ali. Então, eles estão abaixo de 3% hoje, o que consideramos plenamente aceitáveis para o nosso País.

Eu queria só dar uma palavrinha a respeito da afirmação do Deputado Weliton, sobre a preocupação dele em relação ao cartel. Eu diria o seguinte: primeiro, Deputado, o Brasil é basicamente jovem na questão de combate a cartéis. A nossa Lei nº 8.884, acho que é de 1994, e no nosso setor se intensificou a fiscalização de 2000 para cá.

Às vezes, por uma simples observância do Ministério Público ou de alguma autoridade, abre-se um processo, há um pedido para a Secretaria de Direito Econômico ou para a própria ANP de determinada cidade, e aí se começa um processo. Até o ano passado, havia 160 processos de investigação na Secretaria de Direito Econômico, vinculada ao Ministério da Justiça. Dos 160 processos, de 2000 até hoje, ou seja, cerca de 10 anos, em 6 casos a Secretaria de Direito Econômico considerou que tinha alguma forma de combinação, alguma coisa errada. Hoje existem lá 120 processos e a Secretaria de Direito Econômico está inclusive adotando uma postura diferente ao analisar esse processo, porque o simples paralelismo de preço não significa a existência de cartel. Quem trabalha com *commodity* sabe que uma série de coisas levam a isso.

Brasília é um caso especial. Primeiro, não se pode abrir posto de gasolina em qualquer esquina, pois existem restrições da lei de uso e ocupação do solo no Distrito Federal. Então há uma barreira de entrada que é feita pelo próprio Distrito Federal. Há ainda uma dificuldade maior, porque os terrenos também são caríssimos. Então, se eu quiser abrir um posto de gasolina, o meu investimento vai ser no mínimo 4 vezes mais caro do que no restante do País. Dessa forma, essa parte econômica, por si só, é uma forma de selecionar esses investimentos.



Em segundo lugar, existe o que a lei chama de mercado relevante. Há grupos que chegaram aqui na construção de Brasília, na década de 50, se estabeleceram, têm posto de gasolina etc. Há em Brasília três grandes grupos, que chamamos de mercado relevante, pois têm o poder de influenciar o mercado. A lei diz que acima de 20% é mercado relevante. Eu não sei o número exato de Brasília, mas a cidade tem três grandes redes que detêm uma parcela significativa desse mercado. É claro que essas redes têm a própria planilha. Mas acho até muito mais difícil criar um cartel em Brasília do que em outras cidades, porque o mercado por si só tem uma influência enorme de algumas redes.

Somos uma vitrine, pois estamos sempre na mídia aqui em Brasília, e é muito sensível a questão do preço. O brasileiro tem trauma com relação a preço. Vivemos muitos anos com inflação enorme e temos a tendência de observar preços.

Um promotor pediu-me recentemente que eu lhe mostrasse a nota fiscal da compra de gasolina, a nota fiscal de venda, e que eu levasse a minha planilha. Brincando com ele na reunião que tivemos, eu disse a ele: *“Promotor, eu nunca vi o Ministério Público pedir, por exemplo, a nota fiscal de um terno”*, e ele estava usando um naquele momento. Eu ainda sou da moda antiga e mandei fazer um terno. Tenho um alfaiate na minha cidade que faz o terno por 700 reais; você escolhe o pano, ele faz o terno e o entrega por 700 reais. Eu paguei 2.500 reais por um terno numa grande loja de rede no País.

Também nunca vi ninguém pedir à padaria a nota fiscal de compra da farinha de trigo para saber se o preço do pãozinho está caro ou alto. Eles saíram da mídia quando mudaram o preço do pãozinho de unidade para quilo e nunca mais se falou em pãozinho.

O nosso setor é extremamente vigiado. Se você entrar no *site* da ANP, tendo o nome do meu posto você pode ver por quanto eu compro e por quanto eu vendo. E as nossas margens são quase as de países de Primeiro Mundo, apesar de o Brasil não ter automação das bombas e a mão de obra ainda representar um custo relevante (40%, 50% da minha planilha).

Outra coisa. O próprio consumidor exerce, sim, papel de uniformizador de preços. Se você vai comprar um aparelho de som, um telefone, você tem que chegar ao *shopping*, parar o carro no estacionamento, descer do carro, andar, entrar numa



loja, na loja número 1, na loja número 2, na loja número 3; pedir preço, fazer um orçamento, conversar com o vendedor. No posto de gasolina, não. Nós temos placas de 10 metros de altura em que você consegue enxergar o preço da gasolina a 1 quilômetro de distância. O próprio consumidor, sentado confortavelmente, atrás do volante do seu veículo, vai passando na avenida e vai vendo o preço do posto. Na mesma avenida, você vai vendo o posto — posto A, posto B, posto C. Ele acaba exercendo esse papel. Porque, se eu vender mais caro que o meu vizinho, certamente, eu vou perder esse cliente. Então, existe aí uma série de fatores que faz com que haja realmente essa suspeita.

Por último, queria dizer o seguinte: a Lei nº 8.884 é uma lei que é muito severa com o empresário. Uma autuação, uma multa, é impagável. Ela vai de 1 a 30% do faturamento bruto anual, faturamento que nem me pertence. Porque, se eu trabalho com 14% de margem bruta, 86%, que estão no meu faturamento, vêm do custo do produto da venda.

Um postinho de 100 mil litros, se ele for autuado, e tiver uma multa de 30% do seu faturamento anual, significa que ele fatura por ano uns 3 milhões de reais e que ele vai pagar uma multa de 900 mil reais. Então, a Federação deixa bem claro que nós não concordamos com nenhum tipo de acordo em etapa alguma, principalmente no varejo. Não temos preço sugerido, não concordamos e combatemos qualquer tipo de acordo existente no setor. E, se alguém cometer esse crime, certamente, ele vai pagar muito caro por isso.

Então, acho, hoje, o Brasil está começando.

A própria lei de concorrência nos Estados Unidos é centenária. O Federal Trad Commission Americano, em 1900, já tinha determinações, inclusive dentro desse setor para dividir uma companhia de petróleo em duas, porque ela estava dominando o setor, e tudo o mais.

Então, nós ainda estamos iniciando, no Brasil, esse processo de combate. Mas, diria, a lei é extremamente severa e a Federação também já se colocou à disposição das autoridades com informações para combater qualquer tipo de conduta combinada.



Por último, alguém fez uma referência a respeito do ICMS. Em Minas Gerais, houve um aumento da arrecadação, porque o Governador subiu a alíquota da gasolina. Quer dizer, ele baixou a do álcool e subiu a da gasolina.

O SR. DEPUTADO WELITON PRADO - Que já era muito cara.

O SR. PAULO MIRANDA SOARES - É. Que já era cara.

O SR. DEPUTADO WELITON PRADO - E aumentou mais.

O SR. PAULO MIRANDA SOARES - Então, o que acontece?

Tivemos, neste ano, dois aumentos de preço. Então, nós temos aqui mercado de etanol.

O SR. DEPUTADO WELITON PRADO - Tem a cobrança por dentro, em Minas, do ICMS? A quanto chegou o percentual?

O SR. PAULO MIRANDA SOARES - O critério é o seguinte: a Fazenda tem 18 Administrações Fazendárias espalhadas. Há uma na sua cidade. E aí, da AF da sua cidade sai um fiscal, que visita 20 postos; ele pega o preço de venda daqueles 20 postos e manda para a AF de Belo Horizonte, para a central. Em cima do preço médio, existe dentro do ICMS, o que a gente chama de PMPF, Preço Médio Ponderado Fiscal. Em cima daquele preço médio, o Governo coloca então a alíquota. Em vez de ele cobrar o ICMS separado de cada um, ele cria um valor, uma estimativa do ICMS praticado no Estado.

Este ano, em Minas Gerais, o consumidor foi penalizado com 10 centavos no preço final causado por isso, pelo aumento do preço médio ponderado final. Você teve 0,6 centavos, no início do ano, 1º de janeiro, com o aumento da alíquota, e agora em 1º de maio, nós tivemos mais quatro centavos e meio por causa da atualização desse PMPF.

Então, uma coisa que a Federação defende é que, na reforma tributária, se pudesse fatiar.

Porque, o Governo, ao pegar meia dúzia de produtos, ele consegue assegurar 70, 80% da arrecadação nacional com meia dúzia de produtos; se ele pega combustível, bebidas, cigarro, tarifas de energia, o ICMS da energia elétrica — eu sei que o Deputado combateu muito isso — e outras tarifas que têm na energia elétrica, nas telecomunicações, então, com meia dúzia de produtos ele garante 80% da arrecadação.



Eu acho que essa reforma tributária poderia ser racionalizada. Como nós falamos aqui da questão do tributo do combustível, que é muito alto, o fato de mexer no combustível já seria um grande passo. Porque, com alíquotas diferentes em cada Estado, nós temos também um outro fator que prejudica muito o mercado, que é o contrabando de um Estado para outro: o Estado que tem uma alíquota menor para o Estado que tem uma alíquota maior.

Então, isso é muito comum no setor.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Obrigado, Dr. Paulo Miranda.

Pergunto se algum Deputado pretende fazer a réplica.

Deputado Gabriel.

O SR. DEPUTADO GABRIEL GUIMARÃES - Em relação apenas a esse ponto final da reforma tributária, parece-nos que essa é a intenção do Governo, que está trabalhando sob quatro enfoques. Um deles — e até tivemos a visita do Secretário-Executivo, Nelson Barbosa, e do Ministro Guido Mantega ao Senado — é debater com o Congresso a exoneração da folha de pagamento, o combate à guerra fiscal, a unificação das alíquotas interestaduais, a atualização da lei de enquadramento das micro e pequenas empresas, que há 6 anos não têm nenhuma atualização. E no ponto mais importante, que é o da guerra fiscal, pois toda guerra é insana, já cumpriu a sua finalidade de integrar e desenvolver as regiões mais necessitadas.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Obrigado, Deputado.

Por último, eu queria convidar o Dr. Marcos Jank para responder às perguntas que lhe foram dirigidas.

Com a palavra o Dr. Marcos Jank.

O SR. MARCOS SAWAYA JANK - Muito obrigado. Vamos rapidamente às respostas.

Deputado Luiz Fernando, quanto à questão da logística, de fato, eu acho que um dos desafios é o problema da logística, que hoje é feita por caminhões. E nós temos alguns projetos. Por exemplo, no caso do açúcar, o transporte por ferrovia, que está crescendo muito, e, no caso do etanol, os alcooldutos e as hidrovias.



O principal projeto que está em andamento é o da construção de um alcoolduto de 940 quilômetros, de uma empresa chamada Logum, cujos sócios são a COPERÇUCAR, a Cosan, ETH — enfim, empresas do nosso setor —, a Camargo Corrêa e TRANSPETRO, da PETROBRAS. E esse alcoolduto vai percorrer quatro Estados brasileiros: Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e São Paulo. Vai trazer álcool desses quatro Estados por via de alcoolduto e também por hidrovia, através de barcaças, até o litoral e até Paulínea, que é o principal centro.

Então, acho que esse é um mecanismo muito importante para reduzir o custo. Isso já está em andamento e a maior parte dos investidores são do setor sucroenergético.

Ainda existem alguns aspectos regulatórios importantes para agilizar esse processo. Inclusive houve uma discussão sobre este assunto em uma Comissão desta Casa e, se não me engano, algumas medidas foram colocadas e algumas emendas foram apresentadas a esta Medida Provisória nº 532, que trata da questão logística. Tais emendas são importantes e merecem ser analisadas pelos senhores.

É muito importante sairmos do caminhão e caminhar para as ferrovias, hidrovias e alcooldutos. Seria uma maneira muito inteligente de reduzir esse importante custo.

Em relação à pergunta do Deputado Gabriel, no que diz respeito à CIDE ambiental, dentro da proposta que nós temos trabalhado, mais do que usar o recurso da CIDE como subsídio para o setor é usar o próprio mecanismo da CIDE como uma maneira de reconhecer a diferença entre etanol e gasolina. Acho que seria uma coisa muito interessante, por exemplo, se transformássemos a CIDE hoje — a variação da CIDE é muito aleatória, não sabemos exatamente como ela vai variar — num imposto ambiental que reconhecesse as externalidades do etanol para a sociedade, que fizesse a diferença entre combustível renovável e combustível fóssil.

Nesse trabalho que os senhores têm em mãos há um estudo feito pelo Prof. Isaías Macedo, que talvez seja o principal especialista brasileiro na questão de redução de emissões. Ele inclusive participou do IPCC e desses grandes cálculos internacionais sobre o ciclo de vida das emissões de etanol, e ele estima que se a sociedade brasileira não tivesse o etanol, se só tivesse a gasolina, ela precisaria



gastar em torno de 35 centavos por litro para mitigar o CO₂ da gasolina. Ou seja, o etanol traz como benefício o equivalente a 35 centavos de real por litro de redução de emissões economizadas na gasolina, se todos usarem essa gasolina. Hoje a CIDE é de 23 centavos por litro. Portanto, eu acho que esse é um valor que é um parâmetro muito interessante do que poderia ser uma CIDE ambiental, uma CIDE que, de fato, fizesse essa valorização. Nós já falamos isso em outras ocasiões e achamos que esse é um parâmetro muito interessante do que poderia ser um uso inteligente da CIDE.

Em relação ao compromisso trabalhista, que eu acho que V.Exa. coloca muito bem, a coisa está avançando bastante nesses últimos tempos. O assunto agora está sendo comandado pelo Ministro Gilberto Carvalho, que substituiu o Ministro Luiz Dulci. Até para lhe dar um posicionamento de como essas coisas estão, nós já estamos na fase das auditorias do compromisso trabalhista. O PLANSEQ, que é um programa para treinamento de cortadores de cana, está com alguns atrasos, mas eu imagino que isso vai acabar sendo implementado. Nós, inclusive, em São Paulo, já fizemos um treinamento, nesses últimos dias, de mais de 200 usinas. Então, estamos já em um processo avançado de implementação do compromisso trabalhista, inclusive com um mecanismo de reconhecimento das empresas, que assinaram, e de auditorias empresa por empresa. Então, isso agora está sendo conduzido no âmbito da Secretaria-Geral pelo Ministro Gilberto Carvalho e por uma nova equipe agora que está assumindo esse controle e mais as empresas todas que participaram. Então, a coisa continua com toda a força que já teve no Governo Lula. Continua agora no Governo da Presidenta Dilma.

Em relação à questão levantada pelo Deputado Weliton sobre o ICMS — acho que é uma questão muito interessante também —, de fato existe uma diferença de ICMS muito importante entre os Estados. Talvez seja isso que explique por que se vende tanto etanol em São Paulo e tão pouco em outros Estados. É uma diferença muito importante, porque o ICMS em São Paulo é 12%. Na maioria dos outros Estados está acima de 20%. Isso faz com que, mesmo Estados canavieiros, como Minas Gerais, Mato Grosso do Sul e outros, Paraná, acabem enviando o seu etanol para São Paulo, porque tem essa diferença do ICMS. Então, nós entendemos que esse debate tem que ser feito nos Estados, principalmente com Secretários da



Fazenda dos Estados. Isso já tem acontecido. E achamos que, neste momento em que há uma discussão nacional sobre o programa, essa questão do crescimento passa pela uniformização dos impostos num nível mais baixo. Eu acho que nós temos que reconhecer as externalidades do etanol, aquilo que ele traz para a sociedade em termos de benefícios ambientais, sociais, econômicos etc. Então, a gente teria que trazer esse debate para os Estados. E nós entendemos que os Secretários estão abertos para isso, principalmente nos Estados canavieiros, que são hoje em torno de sete, oito ou nove Estados mais importantes. E temos que fomentar isso com as Secretarias de Fazenda. Já tivemos algumas reuniões nos últimos meses, mas entendemos que é muito importante essa coordenação entre o Governo Federal, o Ministério do Parlamento e os Governos Estaduais. Talvez haja muito espaço para se trabalhar isso, olhando, ao mesmo tempo, a questão da CIDE, do ICMS, do PIS/COFINS, enfim, desses impostos todos que incidem sobre o etanol, gasolina e todos os diferentes combustíveis.

Para finalizar, eu queria apenas colocar, aproveitando aqui a presença do Allan Kardec, que um dos desafios importantes que temos é realmente trabalhar essa questão da previsibilidade. O Paulo colocou aqui esta questão de que temos importado etanol nessa entressafra. Nós também importamos gasolina. A previsibilidade do etanol é muito mais difícil do que a da gasolina, porque a gasolina tem preço fixo, como já foi colocado aqui, pelo menos na refinaria, e ela é fácil de ser produzida, muito mais fácil do que o etanol, que tem uma variável climática importante. Como vocês sabem, São Pedro não se senta em nenhuma mesa de planejamento e de repente vem um susto e pode faltar produto.

Então, eu acho que nós temos que contar com o mercado externo, sim, com a possibilidade da importação, num produto que tem realmente variações importantes, causadas pelo clima. Agora, nós temos que minimizar isso da melhor forma possível.

O Brasil ainda será um grande exportador de etanol. Nós temos essa agenda. Isso representa, hoje, 10% da produção. Agora, o que nós temos que fazer é ter previsibilidade para crescer em todas as direções. Nós podemos crescer para o mercado internacional também, porque nós só estamos usando, conforme já foi dito aqui, 1,5% das terras aráveis. Nós poderemos perfeitamente utilizar mais 1% ou 2%



para atender à imensa demanda que se vai construir ao longo de uma década lá fora, se nós consolidarmos o etanol como uma alternativa para fósseis lá no mundo.

Agora, nós temos que planejar isso. E planejar, com agricultura, tem que ser muito bem-feito. Acho que esse é o principal desafio nosso, porque temos a questão do *flex*, que já é um desafio muito grande, porque não se sabe exatamente o que o consumidor vai fazer, mas também esse desafio do mercado interno *versus* o mercado externo, *versus* outros usos, a questão do açúcar...

Enfim, acho que é uma equação bastante complicada que nós temos que enfrentar, e temos elementos para fazer isso. O mais importante é que eu acho que nós, hoje, temos conhecimento. É uma coisa que só o Brasil tem, quer dizer, nós vamos ter que aprender fazendo, mas nós temos elementos para vencer essa briga.

Em relação à questão do preço da gasolina, também mencionado, nós não estamos defendendo, em hipótese alguma, que haja aumento do preço da gasolina, mas nós estamos defendendo uma transparência na formação de longo prazo do preço da gasolina. O nós defendemos é que se reveja integralmente a questão da estrutura de custos da cadeia do etanol, olhando a eficiência dos motores, a questão da infraestrutura, as questões tributárias na sua íntegra, as questões de financiamento, as questões de pesquisa e a questão da eletricidade, que é um complemento importante dos combustíveis, na forma como a gente opera.

Então, eu acho que é importante a gente olhar a fundo a competitividade e realmente trabalhar para que o Brasil tenha uma matriz energética cada vez mais limpa, renovável, exemplo para o mundo.

Mais uma vez, obrigado pela oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Bom, há algum Deputado que queira se manifestar?

Com a palavra, por 1 minuto, o Deputado Gabriel Guimarães. Já estamos com a sessão do Congresso.

O SR. DEPUTADO GABRIEL GUIMARÃES - Presidente, não sei se fui claro, mas a minha sugestão é de que a alíquota do ICMS do biocombustível nunca seja maior do que a menor alíquota dos combustíveis não renováveis.

O SR. MARCOS SAWAYA JANK - Essa também é a nossa tese, Deputado.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Simão Sessim) - Estão encerrados os debates. Considerando-se que os expositores aproveitaram as respostas para fazer suas considerações finais, vou diretamente aos agradecimentos.

Agradeço aos nobres expositores pelas suas exposições didáticas, pela forma com que conduziram as suas posições nesta audiência pública em se discutiu o mercado do álcool combustível.

Eu diria que foi uma audiência pública da maior importância. Nós estávamos realmente, nesta Comissão, buscando ouvir os órgãos pertinentes ao assunto, e parece que pegamos desde a produção à distribuição, à revenda; pegamos o caso dos canaviais na produção, na logística, na composição de preços, no cartel. Enfim, tudo foi aqui discutido.

Acho que foi uma audiência pública de fôlego. Por isso, nossos agradecimentos aos expositores pela contribuição valiosíssima que trouxeram a esta Comissão.

Estejam certos dos nossos agradecimentos, do nosso Presidente Luiz Fernando e de todos os membros desta Comissão: Dr. Alísio, do SINDICOM; Dr. Allan Kardec, da ANP; Dr. Paulo Miranda, da FECOMBUSTÍVEIS; Dr. Marcos Jank, da UNICA.

Agradeço também aos nossos colegas Deputados pela forma bastante participativa com que contribuíram para este debate, que vem coroado, sem dúvida alguma, de êxito para o objetivo a ser atendido.

Agradeço aos demais presentes, que tanto contribuíram para o êxito deste evento.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião, antes convocando os senhores membros para a reunião ordinária deliberativa a ser realizada na próxima quarta-feira, dia 1º de junho de 2011, às 10 horas, neste mesmo plenário.

Está encerrada a audiência pública.