

CONSOLIDAÇÃO DE COMENTÁRIOS E SUGESTÕES DE PESQUISADORES (RBTB e RBQAV) – DETEC/SEMPI/MCTI

A Coordenação Geral de Estratégias e Negócios do Departamento de Tecnologias Estruturantes da SEMPI/MCTI solicitou que pesquisadores/coordenadores de projetos estratégicos da Rede Brasileira de Tecnologia e Inovação de Biodiesel (RBTB) e da Rede Brasileira de Bioquerosene e Hidrocarbonetos Renováveis para Aviação (RBQAV) contribuíssem com a Consulta Pública nº 3/2020 da ANP, que versa sobre a proposta de especificação do diesel verde.

Nesse sentido, inicialmente enfatizamos total concordância com os termos e definições constantes na nota técnica 04/2020/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ, a qual diferencia claramente o biodiesel do diesel verde, esclarecendo que esses não correspondem ao mesmo combustível.

De acordo com a Resolução ANP 045/2014 e em consonância com as normas internacionais de qualidade (e.g, EN14214 e ASTM 6751), o biodiesel (também designado B100) é definido como “combustível composto de alquil éster de ácidos graxos de cadeia longa, produzido a partir da transesterificação e/ou esterificação de matérias-primas graxas, de gorduras de origem vegetal ou animal, e que atenda à especificação contida no Regulamento Técnico”.

Por sua vez, o diesel verde possui a composição química similar à do diesel fóssil, ou seja, é composto por uma variedade de hidrocarbonetos, sendo, no entanto, obtido a partir de fontes renováveis. Entre essas fontes renováveis, podem ser citados óleos, gorduras, etanol, gases de síntese e materiais lignocelulósicos, além de matérias-primas residuais, havendo a possibilidade do surgimento de novas fontes, advindas de avanços tecnológicos nos diferentes processos de produção. Por terem composições muito semelhantes, o diesel verde pode substituir completamente o diesel fóssil, sem quaisquer alterações em logística, infraestrutura e motores. Sendo assim, o diesel verde oferece uma importante oportunidade para aumentar o uso de combustíveis oriundos de fontes renováveis na matriz energética brasileira, sem qualquer redução na quantidade de biodiesel adicionado ao diesel.

Por outro lado, o biodiesel, definido pela Resolução ANP 045/2014 como ésteres alquílicos de ácidos graxos, possui cerca de 11% de oxigênio em sua composição e isso promove algumas alterações em suas propriedades, comparativamente ao diesel verde ou ao diesel de origem fóssil. Vale ressaltar que as vantagens e desvantagens do uso de biodiesel e de suas misturas ao diesel de petróleo estão muito bem caracterizadas e demonstradas na literatura científica.

Assim, também é imperativo destacar que o combustível derivado do coprocessamento de óleos vegetais com o diesel de petróleo não se enquadra nas definições de diesel verde ou de biodiesel (B100), uma vez que a maior parte

da matéria-prima utilizada não é oriunda de fontes renováveis. Dessa forma, tal combustível possui propriedades físico-químicas similares ao combustível atualmente classificado como diesel A, e não ao biodiesel.

A compreensão das diferenças entre os biocombustíveis que compõem ou virão a compor a matriz energética nacional é de fundamental importância para a manutenção das conquistas e do investimento feito até hoje na indústria e no agronegócio brasileiro.

Por fim, destacamos que sugestões e comentários adicionais foram elaborados no formulário específico da consulta pública, anexo a esta carta de posicionamento.

Atenciosamente,

Amanda Duarte Gondim – Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) & Coordenadora do Projeto de Gestão da Rede Brasileira de Bioquerosene e Hidrocarbonetos Renováveis para Aviação (RBQAV/SEMPI/MCTI)

Antônio Carlos Fraga - Universidade Federal de Lavras (UFLA)

Bruno Galveas Laviola – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa Agroenergia) & Coordenador do Projeto de Gestão da Rede Brasileira de Tecnologia e Inovação de Biodiesel (RBTB/SEMPI/MCTI)

Claudio José de Araujo Mota – Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)

Donato Alexandre Gomes Aranda – Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)

Eduardo Homem de Siqueira Cavalcanti – Instituto Nacional de Tecnologia (INT/MCTI) & Coordenador da Rede Sibratec Biocombustíveis (INT/MCTI)

Fátima Menezes Bento – Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

Iêda Maria Garcia dos Santos – Universidade Federal da Paraíba (UFPB)

Juliana Espada Lichston – Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)

Luiz Pereira Ramos – Universidade Federal do Paraná (UFPR)

Maria Aparecida F. César-Oliveira - Universidade Federal do Paraná (UFPR)

Nataly Albuquerque dos Santos – Universidade Federal da Paraíba (UFPB)

Nelson Roberto Antoniosi Filho – Universidade Federal de Goiás (UFG)

Paulo Anselmo Ziani Suarez – Universidade de Brasília (UnB)

Pedro Castro Neto – Universidade Federal de Lavras (UFLA)

Rafael Silva Menezes – Coordenador-Geral de Estratégias e Negócios (CGEN/DETEC/MCTI)

Roberto Bianchini Derner – Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Rosenira Serpa da Cruz – Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC)

Sérgio Peres Ramos da Silva – Universidade de Pernambuco (UPE)

Simoni Margareti Plentz Meneghetti – Universidade Federal de Alagoas (UFAL)