



## **Entidades voltam à carga para confundir a opinião pública sem base em dados técnicos e estudos**

*Nota de representantes dos setores automotivo, de peças, máquinas e equipamentos, transportes e de importação de diesel se coloca contra política de combustíveis renováveis iniciada em 2005 pelo atual presidente Lula*

Desde 2021, quando das primeiras manifestações das entidades dos setores automotivo, de peças, máquinas e equipamentos, transportes e de importação de diesel contra os biocombustíveis e em favor do diesel fóssil, a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), a Associação dos Produtores de Biocombustíveis do Brasil (Aprobio) e a União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene (Ubrabio) oferecem uma larga quantidade de pesquisas e estudos conduzidos por entidades sérias e referendados pela ANP e pelo MME

[Atendimento às recomendações do Relatório de consolidação dos testes e ensaios para validação da utilização de Biodiesel B15 em motores e veículos](#)

[Relatório de consolidação dos testes e ensaios para validação da utilização de Biodiesel B15 em motores e veículos](#)

A manifestação desta quinta-feira (09/03) é claramente contra a política de combustíveis renováveis iniciada em 2005 pelo atual presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva. Uma política que, além de reduzir a emissão de poluentes provenientes de combustíveis fósseis e minimizar gastos com a importação bilionária de diesel, também gera oportunidades de promoção socioeconômica para milhares de agricultores familiares, dá destinação ao excedente de óleo de soja e óleos residuais e gordura animal, e agrega valor às cadeias de soja e de proteína animal, com influência positiva sobre o preço de alimentos para os consumidores.

Desde 2005, o setor do biodiesel no Brasil tem construído sua história baseada em pesquisas científicas, em evidências concretas e resultados comprovados pelo MME e ANP. Não se trata de um trabalho restrito ao mercado brasileiro, mas é fruto de um consenso internacional, que reúne entidades das mais variadas, inclusive de representantes do setor de transportes em vários países e dos mais renomados órgãos ambientais dos Estados Unidos e da Europa, como a Agência de Proteção Ambiental (Environmental Protection Agency – EPA) e a Agência Europeia do Ambiente (European Environment Agency - EEA).



Na verdade, o tema do preço do diesel B parece ser a única perspectiva dessas entidades que sempre defenderam a manutenção do status quo, que privilegia o combustível fóssil em detrimento dos biocombustíveis. A defesa do atraso, porém, é desmontada quando se observam os inúmeros documentos emitidos por entidades sérias em defesa do meio ambiente, da descarbonização e dos compromissos com o clima.

Trata-se de uma visão de equivocada e na direção contrária aos objetivos de construir um futuro mais sustentável, um legado para as gerações futuras daqueles que assinam a nota das entidades em defesa dos combustíveis fósseis e do atraso.

Mais uma vez, solicitamos que essas entidades que hoje se manifestam contra a descarbonização do setor de transportes apresentem os referidos documentos que dizem comprovar as alegações infundadas contra a política de biodiesel.

As associações do setor do biodiesel também sugerem que as signatárias dessa manifestação observem o mercado internacional. Hoje, não há quem defenda no mundo avançado mais incentivos ao uso de combustíveis fósseis. Pelo contrário, a ordem do dia nas economias sólidas é a descarbonização das matrizes energéticas, em especial do setor de transportes, hoje intensivo em uso de diesel fóssil. Um exemplo desse novo olhar para os biocombustíveis vem dos Estados Unidos, onde pelo menos quatro empresas já oferecem veículos com garantia de fábrica aptos a usarem o B20 – ou seja, 20% de mistura de biodiesel ao diesel fóssil. Seria, portanto, o caso de perguntar às matrizes aqui no Brasil dessas montadoras representadas pela ANFAVEA porque não se espelham na experiência bem-sucedida dos EUA.

É importante ressaltar que as entidades que defendem o biodiesel e a descarbonização da economia, signatárias desse documento, não manifestam qualquer restrição à adoção de diferentes rotas tecnológicas para biocombustíveis, desde que respeitem as definições da ANP. O setor está aberto a novos entrantes e tecnologias para a produção de biodiesel (éster) e também apoia o fomento e a entrada de novas rotas tecnológicas de biocombustíveis e produtos que venham a deslocar o consumo de diesel fóssil por biocombustíveis com melhores características ambientais, como é o caso do diesel verde (HVO).

O tema dos biocombustíveis avançados também é apoiado pelas entidades que assinam essa nota, que entendem e defendem que esses biocombustíveis avançados também devam ser contemplados por legislação específica.



## **QUALIDADE**

A manifestação das entidades que criticam o biodiesel não explica quais são as bases técnicas e documentais que sustentam as afirmações contra a qualidade do biodiesel. Eles esquecem que a maior parte da mistura nesse combustível ainda é diesel fóssil. Nenhum dano a máquinas e motores foi comprovado pela ação direta ou indireta da utilização do biodiesel nas misturas já aprovadas pelos fabricantes de motores e equipamentos e pelo Ministério de Minas e Energia (MME) e pela ANP.

## **ESPECIFICAÇÃO**

A especificação do biodiesel brasileiro, definido pela RANP 45/2014, já tem parâmetros muito mais severos do que os que são praticados na Europa, o que faz do produto brasileiro um produto superior. Não por acaso, o Brasil liderou o maior programa de testes do mundo. Cabe também ressaltar que toda a produção de biodiesel nacional é acompanhada de relatório de conformidade do produto. Caso não atenda ao que dispõe a resolução da ANP, o biodiesel não pode ser comercializado.

Há, inclusive, grupos de usinas que passaram a entregar seus produtos, de forma espontânea, com parâmetros ainda mais restritivos do que os pedidos pela ANP e já houve manifestação do setor solicitando à ANP ainda maior rigor em alguns parâmetros, buscando aprimorar ainda mais as especificações. A melhoria do setor é contínua.

## **AVANÇO TECNOLÓGICO**

O complexo agroindustrial do biodiesel representa um importante instrumento de desenvolvimento do parque tecnológico e industrial brasileiro. A utilização do biodiesel é a prova de que o setor trabalha para se ajustar às inovações tecnológicas adotadas pelos países mais desenvolvidos do mundo. O produto é sinônimo de avanço tecnológico, a exemplo do que aconteceu no uso do etanol.

## **COMPROMISSO COM O AVANÇO**

Em relação à importação de tecnologias veiculares mais modernas, a previsão de aumento da mistura está posta pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) desde outubro de 2018. Desde então, os produtores de biodiesel não se furtaram a melhorar seus processos e promover a atualização das especificações técnicas do produto.



Cabe aqui perguntar: o setor automotivo fez o que para melhorar as especificações de seus motores, preparando-os para lidar com combustíveis mais modernos e sustentáveis?

### **COMPROMISSO AMBIENTAL**

As declarações dos manifestantes precisam ser confrontadas com seus compromissos com a Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio). O posicionamento tem consequências diretas numa extensa cadeia de produção que gera emprego para a população e receita para o Estado, desenvolve a economia nacional com investimento, apoia o pequeno agricultor, reduz a emissão de gases de efeito estufa, melhora o meio ambiente e a qualidade de vida do cidadão e evitar mortes.

### **ACORDO DO CLIMA**

Além disso, o biodiesel já se transformou em um dos mais importantes instrumentos do governo brasileiro para cumprir os acordos internacionais de descarbonização, previsto no Acordo do Clima. A utilização do biodiesel reduz em cerca de 80% das emissões de gases de efeito estufa em relação do diesel fóssil.

### **ECONOMIA**

As associações que aqui apresentam suas informações representam o setor econômico que abrange agricultores familiares, produtores rurais, fornecedores de equipamentos, agroindústrias de extração de óleo vegetal e produção de farelos, indústrias de insumos químicos, fornecedores de gorduras animais descartadas, de tecnologias e serviços relacionados à produção do biodiesel. A cadeia produtiva emprega mais de 1,5 milhão de pessoas e já investiu mais de R\$ 10 bilhões no país.

### **DESENVOLVIMENTO**

O biodiesel proporciona expressivo desenvolvimento em todas as regiões do País com aproveitamento dos potenciais produtivos locais e significativa participação no esforço nacional da agenda da sustentabilidade global. Vetor de interiorização do parque industrial, atualmente com 59 unidades localizadas em 15 estados de todas as regiões.

### **REDUÇÃO DA DEPENDÊNCIA**

Entre 2008 e 2020, o biodiesel proporcionou a redução na importação de 47 bilhões de litros de diesel fóssil. Isto representou uma economia de mais de US\$ 30 bilhões que deixaram de ser remetidos ao exterior. Em 2020 foram importados 11,8 bilhões de litros de diesel A um custo de US\$ 4 bilhões. O



volume total de consumo de Diesel B atingiu 57,5 bilhões de litros, enquanto a produção de biodiesel foi de 6,4 bilhões de litros. Se não fosse o biodiesel o país teria que importar adicionalmente esses mesmos 6,4 bilhões de litros de diesel de petróleo.

## **DIÁLOGO**

Por fim, reforçamos que o setor de produção de biodiesel sempre se manteve aberto ao diálogo em todo o período de avanços dos biocombustíveis, e continuará a buscar o diálogo, visando o melhor para o Brasil e os brasileiros.

### **INFORMAÇÕES PARA A IMPRENSA**

#### **ABIÓVE – FSB Comunicação**

Dulcelene Jatobá – [abiove@fsb.com.br](mailto:abiove@fsb.com.br) - 16 99125-5500

#### **APROBIO – Analítica Comunicação**

Eduardo Ritschel – [eduardo.ritschel@analitica.inf.br](mailto:eduardo.ritschel@analitica.inf.br) – 11 9 9688-0850

#### **UBRABIO – Bancillon Comunicação**

Edjalma Borges - [comunicacao@ubrablo.com.br](mailto:comunicacao@ubrablo.com.br) - 61 9 9124-1136

Deco Bancillon - [contato@bancillon.com.br](mailto:contato@bancillon.com.br) - 61 9 9216-6864