

Nota à imprensa

## **Afirmações da CNT são falsas e revelam desprezo com o meio ambiente e a saúde das pessoas**

*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) repudiam essa estratégia de enganação da opinião pública e neste comunicado reforçam informações que já são de conhecimento da própria Confederação do Transporte e de toda a sociedade*

O setor do biodiesel no Brasil tem construído sua história baseada em pesquisas científicas, em evidências concretas e resultados comprovados. 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 renomadas 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).

Numa nota requeitada, lançada na sexta-feira (24/02), a Confederação Nacional do Transporte (CNT) repete uma história mal contada de dois anos atrás. Dispara inverdades e desdenha de fatos reconhecidos e demonstrados publicamente com base em vasta quantidade de documentos e informações precisas.

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) repudiam essa estratégia de enganação da opinião pública e aqui reforçam informações que já são de conhecimento da própria CNT:

- 1. Há consenso que o uso do biodiesel reduz as emissões de particulados, monóxido de carbono e hidrocarbonetos, demonstrando em farta base documental que o biodiesel reduz a poluição atmosférica e é benéfico ao meio ambiente.*
- 2. Para estar mais bem informada, a CNT pode consultar inúmeras publicações do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento do Brasil (MAPA), do Ministério das Minas e Energia (MME), do Ministério da Ciência Tecnologia e Inovação (MCTI), além da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), cujo estudo demonstra que 244 mortes são evitadas por ano na Região Metropolitana de São Paulo pelo uso do biodiesel.*
- 3. A entidade americana Clean Fuels, por meio de sua parceria contínua com a Trinity Consultants, divulgou os resultados de estudo que demonstram que a mudança para o biodiesel resulta em benefícios substanciais para a saúde, que incluem menor risco de câncer, menos mortes prematuras, redução de ataques de asma e menos dias de trabalho perdidos. O [estudo é público](#) e está disponível para a CNT.*
- 4. 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 comprovadamente as emissões degases de efeito estufa de 70% a 94%, dependendo da matéria-prima e do processo industrial, conforme estabelecido na Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), com suporte técnico da ANP, MME e da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA).*
- 5. O volume de biodiesel produzido de 2008 a 2022 (59,6 bilhões de litros), além de ter substituído a importação de diesel de petróleo no mesmo volume, evitou a emissão de 113,1 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>e*

6. No Brasil, nenhum dano a máquinas e motores foi comprovado pela ação direta ou indireta da utilização do biodiesel, nas misturas até 15% em alguns casos 20%, já aprovadas pelas montadoras, pelos fabricantes de motores e equipamentos em testes extensivos coordenados pelo Ministério de Minas e Energia (MME).

7. Em nível técnico, foram realizadas duas grandes baterias de testes de longa duração, legalmente previstas, para misturas de 10% e 15% de biodiesel ao diesel - o maior programa de testes de biodiesel do mundo.

8. 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 biocombustível brasileiro um produto superior.

9. Ainda assim, a ANP está prestes a publicar nova especificação, que vai credenciar o biodiesel como combustível adequado aos motores mais modernos (de acordo com o Proconve P8, programa baseado nas normas Euro, utilizada nos países europeus) e, com isso, encerrar a discussão sobre emissão de gases de escapamento associados ao biodiesel.

10. São inúmeros os programas de testes realizados pelo Brasil e toda a produção de biodiesel é acompanhada de relatório de conformidade do produto. Caso não atenda ao que dispõe a resolução da ANP, o biodiesel não pode ser comercializado.

11. Há grupos de usinas que passaram a entregar seus produtos, de forma deliberada, com parâmetros ainda mais restritivos do que os exigidos pelas especificações da ANP.

12. Ao aumentar a oferta de farelo no mercado brasileiro, a produção de biodiesel gera efeitos deflacionários. Segundo a entidade, um trabalho publicado no final de 2022 pelo Grupo Técnico da Agricultura, Pecuária e Abastecimento do governo de transição indica que o aumento da mistura obrigatória de 10% para 15%, com consequente aumento da oferta de farelo de soja para a indústria de rações, reduz os custos para as cadeias de carnes, ovos e lácteos gerando um efeito deflacionário de 0,25%. No computo final, o biodiesel reduziria em 0,23% os preços do combustível aos consumidores.

Sendo assim, convidamos a CNT a explicar suas declarações em confronto com seus compromissos com a Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio) e com o processo de descarbonização do planeta.

Convidamos a CNT a conhecer a experiência de seus pares nos Estados Unidos, onde a prática do B20 já é consenso e os estudos avaliam os avanços para B30 e B50. Na Indonésia, o B35 passou a ser adotado agora em fevereiro.

Empresas de veículos comerciais e de motores já estão alinhadas a esses objetivos preparando seus produtos para cumprir seus objetivos de descarbonização.

### **Uma falsa mensagem reflete falsos compromissos**

O posicionamento da CNT coloca em risco uma 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.

A proposta da CNT de um debate público não encontra eco na atitude de seus representantes. Nos últimos dois anos, o setor de produção de biodiesel se manteve aberto ao diálogo sério em todos os momentos. Nesse período, foram várias vezes convidados para participar de reunião para discutir e comprovar os pontos, mas se abstiveram desse direito.

A pergunta que fica neste momento é quais interesses a entidade verdadeiramente representa?



## INFORMAÇÕES PARA A IMPRENSA

### ABIOVE

Dulcelene Jatobá – [abiouve@fsb.com.br](mailto:abiouve@fsb.com.br) – 55 16 99125-5500

### APROBIO

Eduardo Ritschel – [eduardo.ritschel@analitica.inf.br](mailto:eduardo.ritschel@analitica.inf.br) – 55 11 99688-0850

Andreza Queiroga - [andreza.queiroga@analitica.inf.br](mailto:andreza.queiroga@analitica.inf.br) - 55 11 99599-2286

### UBRABIO

Deco Bancillon - [contato@bancillon.com.br](mailto:contato@bancillon.com.br) - 55 61 99216-6864

---

## INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

(1) Em três cenários futuros estabelecidos em estudo inédito para a transição energética no Brasil até 2050, coordenado pelo Centro Brasileiro de Relações Internacionais (CEBRI) em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e o Centro de Economia Energética e Ambiental (Cenergia), da Coppe/UFRRJ, até os anos de 2030, o etanol e o biodiesel, biocombustíveis convencionais, responderão pela maior parcela da oferta de bioenergia.

(2) O estudo destaca que, a partir de 2040, ganham destaque os biocombustíveis avançados, produzidos por meio de diversas rotas tecnológicas, tais como: o diesel verde, o bioquerosene de aviação, a gasolina verde e os biocombustíveis para uso marítimo - [https://cebri.org/media/documentos/arquivos/PTE\\_RelatorioFinal\\_PT\\_Digital\\_.pdf](https://cebri.org/media/documentos/arquivos/PTE_RelatorioFinal_PT_Digital_.pdf)

(3) “Na Caterpillar, há muito reconhecemos o valor do biodiesel sustentável e de outros combustíveis renováveis para nossos clientes que priorizaram a descarbonização de suas operações. Na verdade, as soluções de energia movidas a diesel permitiram a operação com misturas de biodiesel B20 e vários produtos de combustível de óleo vegetal hidrotratado (HVO) por mais de uma década. Com a crescente disponibilidade e adoção de combustíveis renováveis, estamos comprometidos em expandir nossas ofertas de produtos e serviços para ajudar os proprietários de equipamentos a capitalizar ainda mais os benefícios que eles oferecem.”

**Joel Feucht, vice-presidente e gerente geral para grandes mercados de sistemas de energia da Caterpillar**

(4) “Na John Deere, estamos explorando diferentes soluções de biocombustíveis. Embora nossos produtos hoje possam funcionar com 100% de diesel renovável e 20% de biodiesel, podem ser necessários combustíveis adicionais para suprir a demanda esperada”.

**Jim Noe é gerente de programa de sustentabilidade da Deere & Company**

(5) A Cummins produz uma ampla gama de motores diesel rodoviários que suportam o uso de misturas de biodiesel B20.

(6) A Indonésia acabou de adotar a mistura de 35% (B35) de biodiesel ao diesel fóssil no começo de fevereiro de 2023. A implementação do programa deve absorver 1,65 milhão de novos trabalhadores e reduzir as emissões de gases de efeito estufa em 34,9 milhões de toneladas de dióxido de carbono equivalente.

(7) A Indonésia começou a utilizar o B2.5, em 2008. Depois disso, a porcentagem de mistura foi aumentada para 10%, 15% e 20% em 2014, 2015 e 2016, respectivamente. Em 2020, o programa foi para B30 e a expectativa é de que a mistura de biodiesel continue a aumentar para 40%, 50% e 100%.

(8) A UD Trucks Indonesia (grupo japonês de veículos comerciais) apoia a política governamental daquele país de uso do biodiesel B35, sob o compromisso de enfrentar os impactos das mudanças climáticas conforme declarado na Conferência das Partes (COP)-27 da UNFCCC no Egito.

(9) “A Indonésia é o primeiro país a adaptar o programa B35, com o objetivo de superar os impactos das mudanças climáticas. Isso está de acordo com o nosso lema na UD Trucks de proporcionar uma vida melhor para o planeta e para a sociedade e para a logística”, afirmou o subdiretor da Astra Motors Indonésia RahmatSamulo em um comunicado oficial.

(10) Estudo da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio) e pela Universidade de Porto Rico demonstrou que o biodiesel pode ser ainda mais seguro do que se suporia para a saúde das células do pulmão - <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0887233316300881>.

(11) Seria possível salvar as vidas de 4 milhões de seres humanos e economizar o equivalente a US\$ 3,2 trilhões todos os anos se dobrássemos a parcela de fontes renováveis na matriz energética global até o ano de 2030. A conclusão é de um levantamento realizado pela Agência Internacional de Energia Renovável (Irena) - [https://www.biodieselbr.com/pdf/IRENA\\_REmap\\_externality\\_brief\\_2016.pdf](https://www.biodieselbr.com/pdf/IRENA_REmap_externality_brief_2016.pdf)



(12) Instituto Saúde e Sustentabilidade evidenciou que o biodiesel salva vidas - [https://www.biodieselbr.com/pdf/relatorio-final-JCEV-0907\\_FINAL.pdf](https://www.biodieselbr.com/pdf/relatorio-final-JCEV-0907_FINAL.pdf)

(13) O Brasil é o terceiro maior produtor mundial de biodiesel (6,3 bilhões de litros, dados de 2022, 1º Indonésia – 7,5 bilhões e 2º Estados Unidos – 6,5 bilhões, dados de 2021), mas pode passar a ser o 1º, utilizando sua capacidade instalada de produção atual superior a 13 bilhões de litros por ano.

(14) O Brasil tem hoje 58 usinas autorizadas para produção de biodiesel em 15 estados. O investimento nesse parque foi da ordem de R\$ 10 bilhões.

(15) O biodiesel estimula ainda o processamento da soja em grão, que agrega valor à cadeia produtiva. Desde 2008 até 2022, mais de 200 milhões de toneladas de soja foram esmagadas devido à crescente demanda por biodiesel. Isso representa 33% do total processado no período (600 milhões de toneladas).

(16) O biodiesel incorpora valor a produtos agropecuários anteriormente sujeitos ao descarte. Grande parte do sebo bovino, cerca de 40 kg por cabeça abatida, era despejada no meio ambiente, o que gerava riscos à saúde pública e degradação dos ecossistemas. Hoje, pode representar 2% do valor do boi. Utiliza-se, também, 148 milhões de litros de óleos residuais, o que ameniza o risco de entupimento dos sistemas de coleta de esgoto. Segundo a Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (SABESP), cada litro de óleo residual lançado na tubulação de esgoto contamina 25.000 litros de água. A cadeia de gorduras animais, óleos residuais e outros materiais graxos representaram 28,3% da matéria-prima destinada ao biodiesel em 2022.

(17) O emprego nas usinas de biodiesel tem remuneração de 16% a mais que a média salarial dos empregos da agroindústria. Considerando os efeitos multiplicadores do biodiesel, a elevação de cada ponto percentual pode criar um adicional de 37 mil empregos somente no complexo soja.

(18) 71.669 famílias (dados do MAPA referentes ao ano de 2021) de agricultores familiares, por volta de 300 mil pessoas, estão integradas à cadeia de produção do biodiesel, fornecendo o equivalente a R\$ 8,8 bilhões na aquisição de matérias-primas.

(19) Esses agricultores familiares receberam da indústria assistência técnica e insumos, com aumento de renda, produtividade e inclusão produtiva, o que representa um dos maiores programas de transferência de renda.

(20) A produção de biodiesel gerou PIB de R\$ 10 bilhões (dados de 2021), o que representa 2% de toda a agroindústria brasileira. Cada Real adicional de produção de biodiesel promove a inclusão de outros R\$ 4,4 na economia como um todo, considerando os encadeamentos intersetoriais.