

Ofício Nº 0099/ABRAPALMA/2022

Belém, 15 de junho de 2022.

À Sua Excelência o Senhor  
**RODOLFO SABOIA**  
Diretor-Geral da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis  
(ANP)  
Brasília – DF

Assunto: **Consulta pública – Resolução ANP Nº 50/2013.**

Senhor Diretor-Geral,

Em relação ao processo de revisão da Resolução ANP Nº 50/2013, de 23 de dezembro de 2013, que contém especificações para o óleo diesel de uso rodoviário e correspondentes obrigações de controle de qualidade, cujo processo de consulta pública está consubstanciado na Nota Técnica Nº 14/2021/SBQ-CRP/SBQ/ANP-RJ (Processo nº 48610.221724/2021-76) nós, os produtores brasileiros de óleo de palma entendemos a importância do processo decisório das agências reguladoras, baseado em ferramentas de Análise de Impacto Regulatório (AIR), e aproveitamos a oportunidade para, democraticamente apresentar as seguintes contribuições em relação ao texto do mencionado normativo:

ITEM	CONTRIBUIÇÃO	JUSTIFICATIVA
Art. 2º, inciso V	<b>Excluir definição.</b> V - óleo diesel C: óleo diesel obtido a partir de processos, tal como o coprocessamento, que envolvam a utilização de matérias-primas renováveis e não renováveis	Entendemos que essa Consulta e Audiência Pública têm como “Assunto: Revisão da Resolução ANP nº 50, de 23 de dezembro de 2013, que trata das especificações dos óleos diesel S10 e S500 de uso rodoviário.”

	concomitantemente e que atenda integralmente às especificações estabelecidas para o óleo diesel A constantes do Anexo.	Ainda que a inclusão do Diesel C configure uma simplificação que elimina a necessidade de autorização prévia, esta alteração deve ser tratada em Resolução específica com exigências específicas inerentes ao seu processo de produção e suas matérias primas e após processo de Consulta Pública específica, visto que o assunto não especificou o Diesel de coprocessamento.
Art. 4º	Art 4º O óleo diesel B de uso rodoviário comercializado no país deverá conter biodiesel em teor determinado pela legislação vigente, sendo admitida variação do teor de mais ou menos 0,5% em volume.	Inaceitável a referência utilizada na Nota Técnica mencionando o Relatório “Parâmetros Críticos do Bx”. Esse Relatório não é um documento público, impedindo assim a transparência e o pleno exercício do contraditório.
Art. 15	Art. 15. É de responsabilidade do produtor de óleo diesel A ou o importador, conforme o caso, adicionar corante <b>azul</b> ( <del>vermelho</del> ) ao óleo diesel S500 antes do produto ser fornecido ao distribuidor de combustíveis líquidos, devendo o corante estar especificado de acordo com a Tabela 4 do Anexo.	O corante vermelho do S500 deveria ser alterado para outra cor, como o Azul. O biodiesel oriundo do óleo de palma pode conter traços de corante natural que possui absorção que se confunde com a vermelha, especificada atualmente. Tal interferência pode conferir a um diesel B-S10 coloração sugestiva de mistura com Diesel S500. Esta constatação está presente em artigo científico, assinado também por colaboradores da ANP/CPT. (Nota Técnica - Quím. Nova 40 (7) - Ago 2017 Fonte: <a href="https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044">https://doi.org/10.21577/0100-4042.20170044</a> )
Art. 25		A descontinuidade do Diesel S500 e S1800 refere-se a questões ambientais e também uma adequação maior do mercado às novas tecnologias veiculares. Necessário definir um prazo para a sua descontinuidade. Aparentemente, não há justificativas colocadas para retardar a descontinuidade do Diesel S1800, cujo consumo é muito localizado e representa menos de 0,2% do consumo total de diesel fóssil. Não há justificativas para manutenção de qualquer tipo de diesel com teores acima de 10 ppm de enxofre. Na maior parte dos países do mundo, incluindo-se países da América Latina, diesel com teores acima de 10/15 ppm de enxofre foram definitivamente banidos.
Tab. 1	Ponto de Fulgor, mín °C 55,0	Por uma questão de segurança, o ponto de fulgor deve ser aumentado. Mercado Europeu trabalha com valores bem mais elevados e o valor aqui proposto está

		em linha com o especificado para o Diesel de Referência.
Tab. 1		<p>A especificação atual, europeia e americana apresentam pontos intermediários que limitam a presença de compostos leves e compostos pesados. Vide item 222 da Nota Técnica.</p> <p>No Brasil, a permissão de um ponto de fulgor mais baixo foi compensada com uma temperatura mínima para os primeiros 10% evaporados (T10). A faixa de temperatura para T50 busca assegurar um perfil adequado da distribuição de peso molecular e volatilidade do Diesel A (T50) e o limite as frações mais pesadas está presente no T85 (S500), T90 (S1800).</p> <p>Um combustível para o ciclo Diesel com elevado teor de pesados/ muito pesados pode levar a problemas de contaminação do óleo lubrificante no longo prazo. Um combustível com elevado teor de leves também pode alterar o comportamento dos motores, consumo e outros efeitos desconhecidos.</p> <p>Acrescente-se a esta alteração poderá deixar o combustível no campo muito diferente do combustível de referência (RANP 864/2021).</p>
Tab. 1	Estabilidade à oxidação, máx. Incluir para o óleo diesel B. Mín. 20h conforme Norma DIN 15751	Falta a inclusão desta análise para o Diesel B para o distribuidor, seguindo norma adequada (Rancimat). Sugere-se aceitar/ definir a realização a partir de amostras compostas (como a condutividade).
Tab. 1	Hidrocarbonetos policíclicos aromáticos, máx. 1,0 para o Diesel A S10 e Diesel A S-500.	Pela importância deste componente para as emissões de poluentes, o mesmo parâmetro deve ser aplicado também para o Diesel A S500 - pelo seu grande efeito à saúde. O teor proposto de 8% é muito elevado para compostos sabidamente cancerígenos.
Tab. 1	Deve-se incluir a medição de teor máximo de parafinas no Diesel A S10 e A S-500. Ex: 1% Norma: ASTM D 3238	A própria Nota Técnica menciona que as parafinas do diesel estão associadas com entupimentos no sistema diesel. Alguns fabricantes de veículos também mencionam isso nos manuais técnicos. É inadmissível a ANP exigir, na nova especificação de biodiesel, uma alteração do teor máximo de monoglicerídeos de 0,7% para 0,4%, com a justificativa de que poderia ser um causador

		de entupimentos. Enquanto isso, não há sequer uma proposta de medição do teor de parafinas no Diesel, sabidamente causadoras de entupimentos.
Tab. X	<p>Nova Tabela X - Especificação adicional do diesel A para fins de fiscalização.</p> <p>Teores de elementos (Al, Ca, Co, Cr, Cu, Fe, K, Li, Mg, Mn, Mo, Na, Ni, P, Pb, Pd, Pt, Sn, Sr, Ti, V e Zn), máx.</p> <p>Unidade: mg/Kg</p> <p>Limite: 1,0 por elemento</p> <p>Método: D7111 ou UOP 389</p> <p>Nota: Os teores de elementos, especificados conforme Tabela X não são exigidos obrigatoriamente no certificado da qualidade do diesel A, mas seus limites devem ser atendidos para fins de fiscalização, ficando o produtor ou importador de diesel A responsáveis pelo não atendimento aos limites estabelecidos.</p>	<p>Considerando a importância de monitorar e controlar os contaminantes metálicos no combustível:</p> <p>Incorporar características de controle de qualidade adicionais, similares aos já exigidos para o Diesel Verde (RANP 842/2021).</p>
Tab. 2		<p>Houve ajustes desde a tabela apresentada. Considera-se que os valores deveriam ser mais restritivos.</p> <p>Os limites para o PEF de 19°C já é o limite máximo para o biodiesel na especificação atual.</p> <p>Sabe-se que as propriedades de fluxo a frio do Diesel A predominam na propriedade final do diesel B.</p>

Na certeza de que nossa contribuição será democraticamente acolhida e debatida, antecipadamente agradecemos a oportunidade e nos colocamos à disposição para aprofundamento de discussões em torno do tema por sua relevância e grau de alcance de seus potenciais impactos.

Atenciosamente,

**ROBERTO YOKOYAMA**  
Presidente