



USP ESALQ – ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO

Veículo: Econota

Data: 14/03/2012

Link: <http://www.econota.blogspot.com.br/2012/03/>

Caderno / Página: - / -

Assunto: Na rota dos biocombustíveis para aviões

Na rota dos biocombustíveis para aviões

Por Elton Alisson

Agência FAPESP – Representantes da FAPESP, Boeing e Embraer participaram nos dias 29 de fevereiro e 1º de março na sede da Fundação, em São Paulo, de uma reunião preparativa para a criação de um centro de pesquisa e desenvolvimento de biocombustíveis para aviação comercial envolvendo as três instituições.

O **acordo** entre as instituições, assinado em outubro de 2011, prevê a construção no Estado de São Paulo de um centro de pesquisa focado no desenvolvimento de biocombustível sustentável para aviação, que será baseado no modelo dos Centros de Pesquisa, Inovação e Difusão (CEPIDs), da FAPESP, voltados para desenvolver pesquisas na fronteira do conhecimento.

De modo a criar o centro, inicialmente será realizado um estudo, com duração prevista entre 9 e 12 meses, para o levantamento das possibilidades e dos principais desafios sociais, econômicos, científicos e tecnológicos de diferentes rotas tecnológicas para o desenvolvimento de um biocombustível para aviação no Brasil e para definir os investimentos que deverão ser realizados pelos participantes do projeto.

O estudo será orientado por uma série de oito *workshops* públicos a serem realizados ao longo de 2012 para coleta de dados. As informações serão fornecidas por diferentes integrantes da cadeia produtiva de biocombustíveis e por um Conselho Consultivo Estratégico.

O Conselho será composto por empresas aéreas, produtores e fornecedores de combustível, pesquisadores e representantes do governo, entre outros atores, que poderão exercer um importante papel tanto na implantação como na regulação dessa nova indústria. Em uma fase final do estudo, a FAPESP lançará uma chamada especial de propostas para o estabelecimento do Centro. Além dos representantes da FAPESP, Boeing e Embraer, participaram do encontro organizativo representantes de empresas que irão colaborar e participar ativamente do projeto, incluindo seu financiamento.

Durante a reunião, os participantes definiram a realização do primeiro *workshop*, que está previsto para ocorrer nos dias 25 e 26 de abril na sede da FAPESP.

Os demais *workshops* deverão ocorrer em Piracicaba, Campinas, Brasília e São José dos Campos, em instituições como a Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).

“Estamos terminando a etapa de planejamento do projeto, decidindo questões metodológicas, orçamentárias e contratuais, para darmos início aos *workshops*”, disse Luís Augusto Barbosa Cortez, coordenador-adjunto de Programas Especiais da FAPESP à **Agência FAPESP**.

O pesquisador é um dos coordenadores do projeto, juntamente com Francisco Emilio Baccaro Nigro, pesquisador do Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo (IPT).

Na opinião de Cortez, os maiores desafios para o desenvolvimento de um biocombustível para aviação estão ligados à questão da sustentabilidade. “Os maiores problemas estão mais na produção e conversão da biomassa”, afirmou.

“Será preciso produzir esses biocombustíveis a um custo competitivo e com sustentabilidade socioambiental, utilizando os recursos agrícolas racionalmente e de forma a melhorar as condições de vida das pessoas envolvidas com essa atividade”, disse.

Já na parte tecnológica, o maior desafio dos pesquisadores será desenvolver um biocombustível com as especificações do querosene utilizado atualmente na aviação e que possa substituí-lo, sem a necessidade de realizar modificações nas turbinas das aeronaves, que seguem um padrão internacional.

Matérias-primas e tecnologias

Até agora, as experiências no Brasil para o desenvolvimento de biocombustíveis, incluindo para fins automotivo e para aviação agrícola, por exemplo, foram por meio da adaptação do motor ao combustível. No caso do biocombustível para aviação comercial, de acordo com pesquisadores envolvidos no projeto, será preciso inverter essa ordem, adaptando o biocombustível ao motor. Entretanto, na avaliação de Cortez, esse desafio ainda é “menor” dos que os ligados à questão agrícola.

“Essa questão técnica de chegar a um ajuste fino de um biocombustível que possa substituir o querosene na aviação comercial não é tão crítico como os da produção e conversão da biomassa”, avaliou.

Segundo Cortez, diferentes matérias-primas – além da cana-de-açúcar – e diversas rotas tecnológicas serão estudadas durante o projeto para se chegar a um biocombustível que substitua o querosene na aviação comercial.

“Não seremos refém de apenas uma rota tecnológica. A ideia do projeto é ter várias possibilidades, porque cada região no mundo tem sua própria vocação agrícola, que está atrelada a diferentes processos”, disse.