Nas ruas da Europa

A UE sai na frente com o biodiesel, que tem a simpatia dos consumidores

Na reforma da Política Agrícola Comum de 1992, os agricultores estavam receosos com uma possível redução na área ocupada com as oleaginosas. Foi assim que a idéia para a implantação de um programa de biodiesel ganhou corpo. A Comissão Européia financiou as primeiras plantas de transesterificação e regulamentou o uso das terras reconvertidas, sem fins para a produção de alimentos. O biodiesel passou a ser produzido em escala industrial.

Mas se no começo o programa de produção de biodiesel tinha uma visão restringida à agricultura, com o tempo agregou simpatizante ligados a meio ambiente, saúde pública e energia renovável. Em termos ambientais, um quilo de biodiesel é facilmente biodegradável e evita a emissão de 3 quilos de CO2. Uma resposta para a UE cumprir as metas do Protocolo de Kyoto. Grandes corporações como a Shell e Concave (Oil Companies European Health and Safety) reconhecem e divulgam essas vantagens.

Existem também os benefícios relacionados à saúde humana. De acordo com estudos da US Environment Proteccion Agency , o biodiesel reduz em 93,6% o risco de câncer, pois diminui o lançamento de partículas químicas. São menos 67% de hidrocarbonetos, 47% de monóxido de carbono e 50% de fuligem e material particulado. O French Institutte For Health Monitoring divulga que a poluição do ar mata 3.000 pessoas por ano nas nove maiores cidades francesas. O assunto ganha maior dimensão, pois é a primeira vez onde morte e poluição aparecem em associações quantitativas.



O biodiesel facilita a redução dos gastos com a produção agrícola da UE, pois as lavouras das oleaginosas podem exigir menos insumos químicos. Um contexto em prol do desenvolvimento rural, considerado um dos pilares da PAC, uma vez que gera mais emprego.

Do ponto de vista da matriz energética, o biodiesel provoca mudança na oferta. A UE terá menor dependência do óleo importado. Cerca de 78% da reserva de petróleo do mundo está em áreas da OPEP. Na região do Mar do Norte, a situação é particularmente crítica, pois as reservas de petróleo e de gás devem se esgotar, respectivamente, em 15 anos e 25 anos.

Crescimento

A sensibilidade em torno da produção do biodiesel aumenta entre os países membros da UE, cujas regulamentações prevêem o crescimento do setor, com uma meta de consumo de 5 milhões de toneladas para 2005.

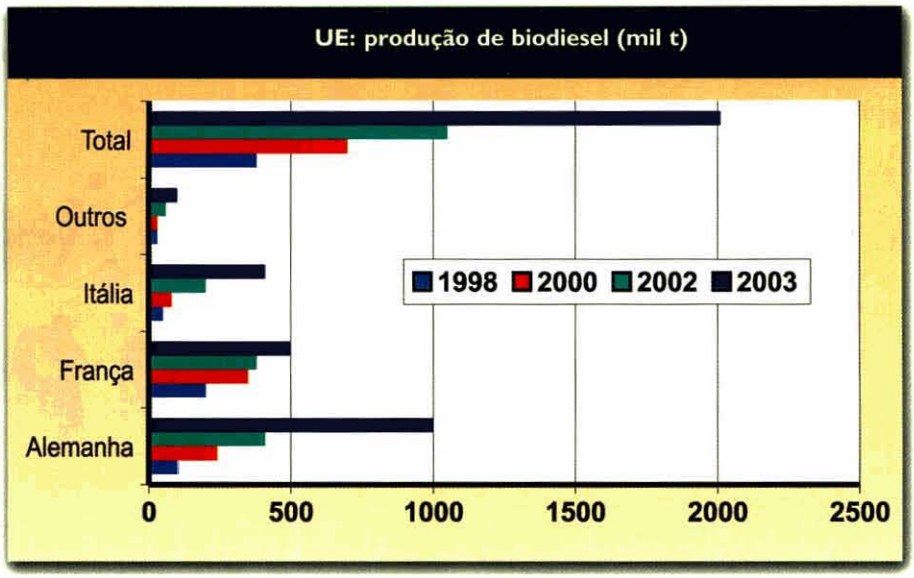
A UE é o principal produtor de biodiesel do mundo. A capacidade de produção praticamente dobrou de 1996 até os dias correntes. Em 2001, era de 1,6 milhão de toneladas. A produção se concentra em países que não taxam o produto. Alemanha, Fran-

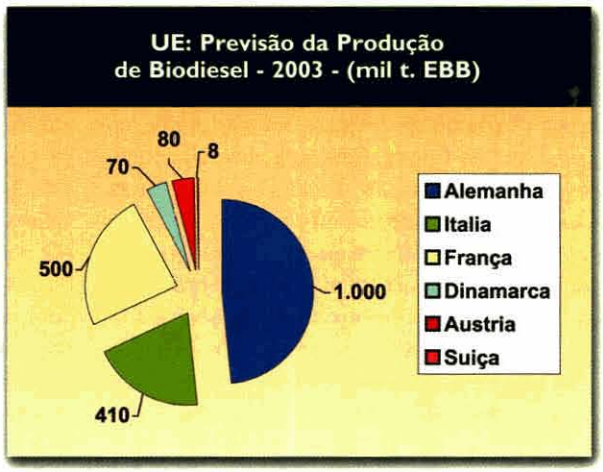
ça e Itália lideram o ranking da produção.

Os preços elevados da gasolina atraem investimentos em plantas de biodiesel na Alemanha. A capacidade de produção aumentará a médio prazo. Em 2003, já pode ter passado de 2 milhões de toneladas.

O marketing do biodiesel difere substancialmente das matérias primas vegetais. No começo o produto era vendido como alternativa do diesel comum. Quando é usado como mistura, a situação complica, pois a operação é feita nas refinarias. Os principais elos da cadeia são as refinarias de óleo, distribuidores, postos de bomba e os usuários finais.

A adesão das companhias petroquímicas e de fabricantes de carros é fundamental para o crescimento do biodiesel. É preciso dar garantia ao produto e desenvolver a engenharia dos motores. Os testes de acordo com o percentual da mistura de 2%, 30% e 100% puro de biodiesel mostrarão os resultados para cada tipo de uso. É uma questão-chave para o sucesso do programa.





Apesar da UE ainda não ser um grande mercado para o etanol, seus dirigentes dão passos no sentido de ampliar a participação de biocombustíveis na matriz energética.

Com ênfase nas questões ambientais e de preços, a abordagem difere dos Estados Unidos, onde as pressões concentram na larga expansão do bioeta-

Odor de batatas fritas na hora do rush

O alemão Rudolph Diesel, quando desenvolvia o motor conhecido com o seu nome, no final do século 19, pretendia empregar o carvão pulverizado e um óleo vegetal, o de amendoim, como combustível. Na Feira Mundial de Paris, em 1900, Diesel mostrou ser factível funcionar o motor com óleo combustível e ter na agricultura energética um meio importante para o desenvolvimento rural. Quando um veículo anda movido a biodiesel emite um cheiro de batatas fritas. Um odor muito comum no tráfego da Alemanha. Lá a matéria-prima principal é a colza, mas o girassol e a soja são muito usados na UE. Com 1.600 postos de abastecimento instalados, o biodiesel é a coqueluche nacional dos alemães, com preço de 0,76 euros por litro, enquanto o diesel convencional é vendido a 0,90 euros.Em 2003 foram produzidos no país 1,27 milhão de toneladas de colza (da família da canola), que ocupa quase a metade da área total da oleaginosa no continente (3,22 milhões de hectares). A Alemanha é o maior consumidor mundial de biodiesel, com 1,1 milhão de toneladas por ano e uma enorme rede de abastecimento. O consumo alemão representa quase 50% de toda a produção mundial de biodiesel, estimada anualmente em 2,1 milhões de toneladas. O crescimento deste mercado na Alemanha é explicado, em parte, pela completa isenção dos tributos em toda a cadeia produtiva desse biocombustível. Isso é o que o torna mais barato que o convencional. O decreto que propõe a isenção de impostos para o biodiesel entra em fase final nas discussões do parlamento alemão. A legislação diminuirá os custos: o diesel comum custa 0,86 euros e o biodiesel pode ser comprado a 0,60 euros. Com a isenção de impostos, a redução geral chegará a 20%. O consumo poderá disparar se as experiências com o produto 100% puro (B100) tiverem sucesso.

nol. Trata-se de uma diferença histórica. Na UE, a regulamentação sempre esteve associada ao uso eficiente do combustível.

A UE também regula em favor do diesel e de padrões ambientais, de modo que 35% da sua frota de veículo é tocada a diesel, cujo preço é 20% mais baixo do que a gasolina.

A regulamentação dos biocombustíveis segue as duas diretivas definidas pela Comissão Européia: 1- um nível mínimo de biocombustíveis como proporção do combustível vendido começa em 2% e alcança 5,75% em 2010; 2- uma redução nas taxas dos biocombutíveis ainda não definida, mas proposta de 50% pela Europe´s Council of Finance Ministers (ECOFIN)

Nos Estados Unidos, uma lei de abril de 2002 criou o Programa de Biodiesel para produção anual de 20 bilhões de litros. A cidade de Berkeley, na Califórnia, foi a primeira a anunciar o abastecimento de seus veículos públicos com 100% de biodiesel. A NASA testou e aprovou o produto.

A Argentina iniciou o seu programa em 2001, com o decreto governamental que isenta de impostos, por dez anos, toda a cadeia produtiva do combustível vegetal. Na Malásia, o maior produtor mundial de óleo de dendê, com produtividade de 5.000 quilos de óleo por hectare/ano, uma mega-usina começa a produção de 500.000 m3 de biocombustível por ano. Outros países, como Japão, Espanha e Itália, demonstram interesse em importar o produto. O grande impulso é a opinião pública, preocupada com fenômenos como as mudanças climáticas globais e o efeito estufa, entre outras. Uma tendência irreversível e de maior tônica para os próximos anos. ■

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA:
Biodiesel: Rafaello Garofalo. A European Overview. Secretary General EBB-European Biodiesel Board.

Tentativa para sair do papel

Devido à queima de combustíveis fósseis (carvão mineral, petróleo e gás natural), a concentração de CO2 sobe muito: nos anos 90 passou de 280 para 360 partes por milhão (ppm). Se esse aumento continuar, no final do século 21 a temperatura terá subido em média de 3 a 6°C. Isso será suficiente para derreter geleiras, espalhar doenças tropicais, promover migração em massa de espécies e mudar o padrão de chuvas. Os cientistas alertam sobre a necessidade de implementar reduções entre 60% e 70% nas emissões de gases poluentes até a metade do século 21.

A primeira reunião sobre mudança climática e o efeito estufa foi realizada em 1960 em Londres. Depois, o debate foi retomado em Estocolmo (1972) e Genebra (1979, 1987 e 1990). Em 1992, houve a assinatura da Convenção Marco sobre a Mudança Climática na Cúpula da Terra no Rio de Janeiro.

A seguir aconteceram nove reuniões das Conferência das Partes (COP), chamadas de Convenção de Mudanças de Clima, feitas pela ONU: Berlim-1995, Genebra-1996, Kyoto-1997, Buenos Aires-1998, Bonn-1999, Haia-2000,

Cronologia

- Aprovado e aberto à assinaturas em 14 de dezembro de 1997, durante a realização da 3ª Conferência das Partes da Convenção na cidade de Kyoto, Japão
- Complementa a convenção da ONU sobre mudança do clima no planeta, assinada na Conferência das Nações Unidas sobre Ambiente e Desenvolvimento no Rio de Janeiro em 1992
- Acordo internacional com metas fixadas para o controle dos gases causadores do efeito estufa
- Composto de um preâmbulo, 28 artigos e dois anexos
- Países desenvolvidos precisam reduzir em pelo menos 5,2%, em relação aos níveis registrados em 1990, as emissões dos gases no período de 2008 a 2012
- Para entrar em vigor, precisa ser ratificado por pelo menos 55 países, entre eles, os países desenvolvidos responsáveis por 55% das emissões
- Impõe a 39 países industriais a redução de suas emissões de gás carbônico e outros gases cujas emissões na atmosfera originaram o reaquecimento do planeta
- Não prevê compromissos de redução de emissões de gases para países em desenvolvimento, como o Brasil
- Compromissos serão juridicamente vinculatórios quando ratificado por 55 países cujas emissões somavam 55% do total mundial em 1990