

Home > Bioenergia >

Bioenergia

## Europa não aceita SAF de palma e nem de etanol de primeira geração

Segundo Marcelo Moreira, da Agroicone, decisões europeias são bastante questionáveis

Por **Marcelo Furtado** Publicado em 30/05/2023



Marcelo Moreira, sócio da consultoria Agroicone (Divulgação)

Embora o **Brasil tenha um potencial muito grande de produzir biocombustíveis avançados, como a bioquerosene de aviação (SAF) e o diesel verde, a partir do óleo de palma**, uma coisa por enquanto é certa: essa possível futura produção não poderá suprir o importante mercado europeu.

Isso porque a Comunidade Europeia, em uma de suas recentes diretivas técnicas, definiu que o óleo de palma não é renovável, por conta de sua imensa produção global, acima de 80%, ser produzida em países como Malásia e Indonésia de forma predatória, com desmatamento de florestas nativas.

Essa característica da produção dominante asiática fez o biodiesel de palma ser considerado na Europa o único biocombustível não-renovável. Outros biocombustíveis de primeira geração, caso do etanol e outros tipos de biodiesel (soja e outras oleoginosas), apesar de não perderem o status de renovável, passaram também, no critério rigoroso europeu, a ser classificados como de risco, com um teto de aceitação de compra, por conta da mudança direta e indireta de uso da terra.

A mesma linha de avaliação da Europa fundamentou normativa para o SAF (sustainable aviation fuel), pela qual, além do produzido a partir da palma, não poderá ser incluída nenhuma alternativa com base em matérias-primas de primeira geração, incluindo aí outras oleoginosas e o etanol de primeira geração.

A normativa para o SAF, que vale também para bio-bunker (biocombustível de navegação), só aceita rotas de produção a partir de resíduos, o que incluiria o etanol de segunda geração, com uso de bagaço e palha de cana e que é objeto de investimentos da Raízen.

Para o sócio da consultoria **Agroicone**, Marcelo Moreira, membro desde 2016 da delegação brasileira do Corsia, programa da Organização da Aviação Civil Internacional com meta de reduzir e compensar as emissões de CO2 provenientes dos voos internacionais, a decisão europeia é bastante questionável.

No caso do etanol de primeira geração, Moreira revela que a Agroicone, em um trabalho junto com a Embrapa e a Unicamp, publicaram artigo, com base em imagens de satélite, dados públicos e com modelo da Embrapa, que comprovou que, de 2000 a 2020, o padrão de expansão da cana e o balanço de emissões demonstraram que o setor retirou 9,1 bilhões de toneladas de CO2 por ano.

“A União Europeia fez o estudo dela para afirmar que o etanol de primeira geração não seria renovável para produzir o SAF. Mas acho que eles não têm força para tomar essa decisão isolada. Eles usaram a questão do uso da terra, que é algo que não se consegue checar e não confrontaram com outros cenários hipotéticos conflitantes, como o que mostramos em nosso artigo científico”, disse Moreira ao *EnergiaHoje*.

Além da retirada de carbono, a produção de etanol de cana de açúcar é também muito eficiente em gigajoule por hectare e quantidade de carbono por hectare. E o cultivo da cana ocupa apenas 2,4% da área agriculturável do País. Para Moreira, além do protecionismo, a decisão dos europeus também pode ser explicada pela orientação de uso futuro de certas tecnologias de interesse da Europa.

**Palma é oportunidade, sim**

O cenário não significa, porém, que no caso específico da palma, os investimentos previstos nos Brasil, a começar **pela planta da BBF que deve sair em 2025 para produzir SAF e diesel verde**, não devam ser incentivados, pelo contrário.

“No caso do Brasil, tem uma oportunidade. De fato, tem áreas degradadas [são 31,6 milhões de hectares disponíveis] que podem ser ocupadas com a palma e, se for feito de maneira correta, com zoneamento agroecológico do investimento, as terras podem ser realmente recuperadas”, diz.

Segundo ele, aliás, o Corsia não conseguiu criar um cálculo global para valorar o impacto da ocupação da terra pela palma, ao contrário do que fez com outras culturas, como milho, soja e cana. “Ela tem vários jeitos diferentes de produzir, ao contrário das outras culturas”, diz.

Mas aí, no caso da palma, para receber o aval do Corsia, que já orienta o planejamento de vários países para a transição de combustíveis de aviação, incluindo programas nos Estados Unidos, os cálculos deverão ser regionalizados, para contemplar as peculiaridades de cada localidade, o que favorece a palma brasileira. Medida semelhante, caso houvesse boa vontade, poderia ser adotada pelos europeus.

No caso brasileiro, por conta da tendência de ocupar e recuperar áreas degradadas para a palma, a valorização ambiental dos biocombustíveis deve ser elevada, aliado ao fato de o Brasil ser país com matriz elétrica renovável, o que aumenta a pegada ambiental, e utilizar na produção agroindustrial muita biomassa.

