

Resistência ao biocombustível brasileiro

Racionalidade ou protecionismo?

Daniel Furlan Amaral¹
Marcelo Valadares Galdos²

OS BIOCOMBUSTÍVEIS já fazem parte da realidade dos brasileiros há muito tempo. Estamos habituados a escolher com qual combustível abastecer nossos veículos. O álcool, agora também denominado etanol nos postos, pode ser adquirido na sua forma pura ou como mistura na gasolina. O biodiesel, nascido de um programa mais recente, é adicionado na proporção de 5% no diesel mineral.

Há alguns anos, o potencial de ambos para a redução das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) despertou a atenção dos formuladores de políticas públicas. O aumento da segurança energética também foi visto com bons olhos, graças à diminuição da dependência do petróleo, produto originado de poucos países e de regiões politicamente instáveis. Além disso, os efeitos positivos sobre a geração de empregos e renda no campo foram ressaltados, principalmente nos países em desenvolvimento.

Em síntese, todos os programas de biocombustíveis em curso no mundo abordam esses três elementos em graus variados, os quais dependem das necessidades e das oportunidades que se apresentam em cada país.

Mais recentemente, contudo, os biocombustíveis se tornaram alvo de críticas que colocaram em dúvida seus reais benefícios. No auge da especulação financeira de 2008, surgiu a tese de que os produtos seriam os responsáveis pelo aumento dos preços dos alimentos e de outras *commodities*. A crise econômica que se seguiu descartou essa associação, em razão do crescimento persistente da

demanda pelos produtos e pela queda nos preços das *commodities* agrícolas.

O questionamento posterior foi feito sobre as reais vantagens ambientais dos biocombustíveis para a redução das emissões de GEE. Relatórios oficiais e artigos científicos indicaram que, havendo expansão de lavouras destinadas à produção de energia em áreas com elevado estoque de carbono, o lançamento de gases na atmosfera pela mudança direta do uso do solo (LUC – do inglês *land use change*) eliminaria os benefícios da menor emissão dos biocombustíveis em relação aos combustíveis substituídos.

É totalmente factível analisar o balanço de emissões ao longo de toda a cadeia produtiva dos biocombustíveis e compará-lo ao dos combustíveis fósseis. Basta coletar dados sobre as operações de produção, distribuição e consumo, incluindo conversões de áreas nativas, quando existentes. Contudo, quando se incorporou a palavra “indireta”, um novo elemento foi trazido à discussão: o conceito de iLUC (do inglês *indirect land use change*).

O iLUC é o impacto que a expansão dos biocombustíveis em um local causaria sobre o uso da terra em outro. Em outras palavras, significa, por exemplo, a atribuição do desmatamento de uma área nativa à expansão de uma lavoura ocorrida em outro lugar.

Fica a pergunta: é possível mensurar o iLUC? Infelizmente, não. Ele se baseia em um conjunto grande de hipóteses sobre o comportamento econômico dos agentes em relação à produção, ao consumo, progresso tecnológico e aos avanços institucionais, além de fenômenos climáticos

e fitossanitários de difícil previsibilidade. Tudo isso baseado em dados passados e premissas sobre o futuro. É claro que simulações precisam de tudo isso, porém, acreditar que os resultados desses modelos podem realmente prever o futuro é outra história. Fundamentar políticas públicas em uma área em que há tão pouco consenso científico e tantas incertezas é, no mínimo, prematuro. A despeito de tudo isso, EUA e Comissão Europeia (CE) deram seguimento ao cálculo das emissões dos biocombustíveis incluindo o iLUC. Trataremos aqui apenas do que foi feito em relação ao biodiesel de soja brasileiro.

Os norte-americanos, guiados pela Environmental Protection Agency (EPA), realizaram estudos detalhados, baseados na união de ferramentas econômicas e de geoprocessamento. Após um extenso processo de consulta pública, no qual o Brasil foi ouvido com prioridade, os pesquisadores daquela instituição concluíram que o biodiesel de soja reduz as emissões de GEE em relação ao diesel em 57%. Outra conclusão foi que os efeitos indiretos (iLUC), se ocorrerem, não são significativos a ponto de reverter esse resultado.

Já a Diretiva 2009/28/EC sobre Energias Renováveis (RED) oficializou o programa europeu a ser implementado pelos 27 Estados Membros da União Europeia (UE) já em 2010. Ao contrário da EPA, o processo de consulta pública da norma europeia conduzido pela Comissão Europeia mostra-se pouco aberto e transparente, devido ao difícil acesso às etapas de cálculo das emissões dos biocombustíveis.

Pelos resultados publicados, o biodiesel de soja brasileiro não se enquadra como um biocombustível sustentável pelos critérios da RED, já que não atingiu os 35% de redução mínima de GEE. Já o biodiesel de canola e o de girassol entram automaticamente na categoria sustentável.

Coincidência? Provavelmente, não. Canola e girassol são os óleos produzidos dentro do próprio bloco europeu. Para serem classificados como sustentáveis e participarem desse mercado criado pela RED, basta que façam parte dos progra-

Produção mundial de biodiesel (mil toneladas)

País	2005	2006	2007	2008	2009	2010 ¹
Alemanha	1.669	2.662	2.890	2.819	2.500	2.550
França	492	743	872	1.815	2.000	2.300
Brasil	1	60	350	1.013	1.438	2.198
Argentina	22	44	180	960	1.160	1.820
EUA	247	823	1.482	2.305	1.800	1.650
Itália	396	447	363	595	820	870
Espanha	73	99	168	207	420	670
Polônia	100	116	80	275	490	510
Outros UE	454	823	1.340	2.044	2.190	2.650
Demais países	1	1.032	1.336	2.379	3.151	3.882
Mundo	3.455	6.849	9.061	14.412	15.968	19.100

Fontes: European Biodiesel Board e Oil World/ANP e Abiove/Cámara Argentina de Energías Renovables e Oil World/National Biodiesel Board e Oil World. 1. Previsão

mas nacionais de apoio à produção agrícola e atendam ao sistema de eco-condicionalidade, muito menos exigente que a legislação ambiental brasileira.

Para que o biodiesel de soja possa participar da RED, será exigida a certificação da produção por instituições acreditadas na CE. Estas farão um número elevadíssimo de exigências ambientais e sociais, provavelmente mais rígidas que as atuais leis brasileiras. A Comissão, inclusive, já divulgou regras detalhadas para o cálculo das emissões por LUC, as quais incluem

áreas onde não será permitida a produção agrícola para o mercado europeu de biocombustíveis.

Essas áreas sob restrição são aquelas consideradas como de elevada biodiversidade e/ou estoque de carbono, nas quais se incluem inclusive pastagens plantadas e áreas degradadas. Elaboradas por uma instituição oficial europeia, elas ignorarão todos os instrumentos e esforços brasileiros oficiais de ordenação do uso do solo caso estes não sejam reconhecidos pela UE. Ao impor exigências e custos

diferenciados para produtos nacionais e importados, a RED viola o princípio da isonomia, base da Organização Mundial do Comércio (OMC).

Cabe observar que a postura da França, segundo maior produtor de biocombustíveis da Europa, contraria a da CE. Em seu relatório de fevereiro deste ano, a Agence de l'Environnement et de la Matrice de l'Energie (Ademe) concluiu que o biodiesel de soja reduz as emissões de GEE em até 77%. Mais importante, o relatório afirma que ainda são necessários vários anos de estudo para se chegar a uma forma precisa de estimar o iLUC, e que a ausência de consenso científico torna esses cálculos improcedentes.

Diante disso, cabe ao Brasil protestar contra a postura protecionista da Comissão Europeia, que insiste em prejudicar o desenvolvimento dos biocombustíveis fora de suas fronteiras. A permanência dessa postura dificultará àqueles países alcançar suas metas de redução de GEE e o progresso dos países em desenvolvimento, aos quais será imposta mais uma barreira aos produtos nos quais são competitivos. ■

1. Economista, MSc da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove)

2. Agrônomo, pós-doutorando do Laboratório de Biogeoquímica Ambiental, Cena/USP

O programa brasileiro de biodiesel

A Lei 11.097, de 13 de janeiro de 2005, introduziu o biodiesel na matriz energética brasileira e definiu a mistura obrigatória no diesel em 2% [B2] já em 2008 e 5% [B5] a partir de 2013. A oferta adequada de óleos vegetais e a capacidade industrial suficiente permitiram a antecipação do B5 para janeiro de 2010, promovida pela Resolução nº 6/2009, do Conselho Nacional de Política Energética.

O programa brasileiro foi criado como parte da solução de diversos problemas: ambientais, com a redução das emissões de GEE; sociais, pelo incentivo à produção familiar de oleaginosas; energético, por meio da diminuição das importações de diesel mineral. A ênfase na vertente social tem como base o elevado potencial regional de produção de oleaginosas e a possibilidade de geração de empregos no campo, especialmente em regiões menos desenvolvidas.

Atualmente, o óleo de soja é responsável por aproximadamente 80% das matérias-primas utilizadas na produção. Contudo, o baixo teor de óleo da soja (em torno de 19%) e o aumento da demanda por óleos vegetais criam oportunidades à diversificação das fontes utilizadas.

Os incentivos fornecidos pela redução do PIS e da Cofins, criados para favorecer as aquisições da agricultura familiar, são ainda maiores quando estas são de matérias-primas diferentes da soja. Também estão em andamento diversos programas de apoio à pesquisa e à diversificação, tais como a palma e o pinhão-mansão.

Nesse quadro, o biodiesel oferece um cenário com boas perspectivas para o aumento da oferta de oleaginosas baseado na estruturação das cadeias produtivas e no aumento da produtividade agrícola.