



Evaristo de Miranda

Engenheiro Agrônomo, tem mestrado e doutorado em ecologia pela Universidade de Montpellier (França). Com centenas de trabalhos publicados no Brasil e exterior, é autor de 45 livros, incluindo Tons de Verde (português, inglês e chinês). Pesquisador da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária desde 1980, participou e coordenou mais de 40 projetos de pesquisa e implantou e dirigiu três centros nacionais de pesquisa. Atualmente é chefe geral da Embrapa Territorial, em Campinas, SP.

Com mais agricultura no diesel, todos ganham

Terra viva - 3/03/2020 - 16:19 | Atualizado em 3/03/2020 - 16:46



(Foto: Reprodução da Internet)

- A incorporação de um combustível renovável (biodiesel) num combustível fóssil (diesel) levou a uma redução importante da poluição atmosférica, principalmente de particulados emitidos nos escapamentos e dos aerossóis orgânicos secundários (que se formam na atmosfera depois

que os aerossóis primários saem dos escapamentos). A redução beneficia especialmente as grandes cidades, onde a poluição se concentra, mas também significa menos poluentes nas estradas e nas cidades menores, em todo território nacional, pois o Brasil tem o caminhão e o ônibus como base de seu sistema de transporte de bens, mercadorias e pessoas. Essa opção também contribuiu – e continua contribuindo de maneira crescente – para a redução de emissões de carbono (CO e CO₂) para a atmosfera, em proporções significativas, dado o tamanho da frota brasileira em circulação.

- A boa notícia deste início de março é o aumento do teor de biodiesel acrescentado ao óleo diesel. Passamos de B11 (11% de biodiesel no diesel) a B12 (12% de biodiesel no diesel) graças à [Resolução 16/2018](#) do [Conselho Nacional de Política Energética](#), garantida pelo Edital do 71º Leilão de Biodiesel. Oriundo principalmente do óleo de soja, esse biodiesel extra amplia a contribuição da agropecuária no componente renovável do combustível.

- Vamos na mesma direção dos Estados Unidos, onde, hoje, até 15% de etanol e de biodiesel de milho podem ser adicionados, respectivamente, à gasolina e ao diesel. A intenção, segundo o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) é chegar a 2050 com o dobro disso: 30% de etanol e biodiesel adicionados à gasolina e ao diesel. A diferença, lá, está na aplicação da lei, que depende das refinarias e da legislação de cada estado, então não é uniforme, como aqui no Brasil.

- Muita gente acha que pode faltar óleo de soja para abastecer a população devido à demanda por biodiesel. Mas isso não acontece. Segundo cálculos da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais ([Abiove](#)), a produção de óleo de soja, em 2020 deve chegar a 6,8 milhões de metros cúbicos, 20% a mais do que o total produzido em 2019. É suficiente para atender a demanda do setor alimentício e ainda garantir o aumento de 1% de biodiesel no diesel, nesta nova fase B12.

- O B12 ampliará, isso sim, a demanda interna pelo grão de soja, melhorando a renda dos produtores. E ao continuar ampliando o componente de energia renovável em sua [matriz energética](#), o Brasil estimula novos ganhos de produtividade. O cronograma do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) prevê o aumento gradual da mistura de biodiesel no diesel até chegar aos 15% (B15), em 2023. Esse crescimento é inferior ao da produção e da produtividade da soja no país, observado nos últimos anos, portanto não faltará óleo de soja nas cozinhas do país, nem como matéria prima da bioenergia.

- Como apontam estudos do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e da Embrapa, o programa de biodiesel é uma grande conquista, tanto para os produtores como para o meio ambiente. Para saber mais, leia a publicação online “Benefícios ambientais da produção e do uso de biodiesel” no link https://www.bsbios.com/media/adminfiles/relatorio_biodiesel_p_web.pdf