

FÓRUM NORDESTE 2023



FÓRUM NORDESTE 2023

DESAFIOS E OPORTUNIDADES NOS SETORES DE
BIOCOMBUSTÍVEIS E ENERGIAS LIMPAS



Mediadores Renato Cunha (E), Pedro Robério Nogueira, Eduardo Monteiro e João Campos acompanham palestra de Plínio Nastari

PAULO ALMEIDA

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 10
CARLOS ANDRÉ CARVALHO

O presidente da Datagro, Plínio Nastari, durante o painel que apresentou no 12º Fórum Nordeste, afirmou que é necessário aumentar o uso de combustíveis neutros em emissão de carbono no mundo inteiro, e que o Brasil já vem seguindo esse exemplo. A palestra teve como mediadores o presidente do Grupo EQM, Eduardo de Queiroz Monteiro; o prefeito do Recife, João Campos; o presidente do Sindicato da Indústria do Açúcar e do Alcool de Pernambuco (Sindaçúcar-PE), Renato Cunha, e o presidente do Sindaçúcar de Alagoas, Pedro Robério Nogueira.

“Desde que começamos essa aventura no Brasil (chegada dos carros movidos a álcool), em 1975, intensificando o uso do etanol, o Brasil já substituiu 3,54 bilhões barris de gasolina; é um país que se louva corretamente de ter a benesse de possuir reservas de petróleo hoje estimadas em 13,4 bilhões de barris”, explicou.

A meta em 2017 (decidida na COP 23, na Alemanha), disse o palestrante, era passar a produção do etanol dos 11 bilhões de litros para 500 bilhões de litros em 2030 e depois para 1,12 trilhão de litros em 2050 para atingir os objetivos do

■ **Presidente da Datagro defendeu o aumento do uso de combustíveis neutros em emissão de carbono. O exemplo vem sendo seguido no Brasil**

Os desafios do combustível do futuro

Acordo de Paris. “A gente sabe que isso não vai ser possível, e o custo vai ser mais alto. Mas há países que já se conscientizaram desse potencial; o Brasil é um deles e outros estão indo na esteira”, afirmou.

Um dos diferenciais do setor apontado por Plínio é a enorme transversalidade com outros. “Ele conversa com o setor automobilístico, de bens de capital, de fertilizantes, de máquinas e implementos agrícolas, químico. Portanto, tudo que ocorre nesse setor acaba tendo impactos em muitos outros dentro da economia”, destacou. O Brasil, revelou ele, é o terceiro maior consumidor mundial de energia para transporte do mundo, atrás apenas dos EUA e da China.

“Temos assistido a uma diversificação crescente. Já tínhamos o

açúcar, fomos na direção do etanol e da bioeletricidade. Estamos agora iniciando o etanol de segunda geração. Já caminhamos bastante em bioplásticos e na alcoolquímica, nos pellets de bagaço, a integração com o etanol de milho, a extração de levedura e agora a captura de CO2 para produção de combustíveis sintéticos e toda uma bioquímica que vai nos levar à produção de combustível sustentável de aviação e combustíveis que vão substituir o bunker marítimo”, enumerou.

Essa ampla diversificação, acrescentou, está fazendo com que o setor, tendo à frente o etanol, esteja caminhando na direção da missão zero de carbono. “Em breve, vamos estar sendo reconhecidos por emissão negativa; na verdade, a emissão negativa talvez já tenha sido atin-

gida. Nós é que não estamos medindo direito”, arriscou.

Perspectivas do mercado

Quantos às perspectivas em termos de mercado, Plínio disse que hoje o etanol de primeira geração representa 111 bilhões de litros, o que equivale a aproximadamente 86 milhões de toneladas, mas, com a reforma do etanol, abre-se um mercado de mais de 200 milhões de toneladas.

O debate em torno da existência de uma competição na agricultura entre alimento e energia é, para Plínio, uma falácia que precisa ser combatida. “O Brasil e outros países em condições similares têm com-

“

Desde que começamos essa aventura no Brasil (chegada dos carros movidos a álcool), em 1975, intensificando o uso do etanol, o Brasil já substituiu 3,54 bilhões barris de gasolina.”

PLÍNIO NASTARI, PRESIDENTE DA DATAGRO

provado que existe uma integração virtuosa entre agricultura alimentar e agricultura energética. A agricultura energética viabilizando e impulsionando a alimentar”, disse. E citou mais de uma dezena de exemplos que comprovam sua tese. Na visão dele, a agricultura energética pode, sim, aumentar significativamente não só a oferta de bioenergia como de alimentos.

“A gente pode aumentar a produção de biogás e etanol 2G, ampliando significativamente a geração energética. Ao mesmo tempo, podemos fazer a integração de cana e milho, a recuperação de solos

CONTINUA NA PÁGINA 12

FÓRUM NORDESTE 2023



RICARDO FERNANDES

Autoridades, empresários e especialistas acompanham a exposição que tratou sobre a transição energética, descarbonização e os biocombustíveis

“A opção de rota tecnológica e os investimentos vão ser determinados pela métrica de eficiência e sustentabilidade que for definida pela regulação.”

PLÍNIO NASTARI, PRESIDENTE DA DATAGRO

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 11

degradados para produção de mais combustível de primeira e segunda geração; e novas técnicas de multiplicação da cana podem alavancar muito a produtividade agrícola por meio não só do que já foi feito recentemente”, analisou.

Plínio acredita que o etanol está tomando a gasolina viável e permite às montadoras atingirem as metas de emissão mais ambiciosas que estão sendo definidas pela regulação, mas para que isso ocorra será necessário atenção sobre a definição da métrica de sustentabilidade. “A opção de rota tecnológica e os investimentos vão ser determinados pela métrica de eficiência e sustentabilidade que for definida pela regulação”, explicou.

Segundo ele, há três métricas de emissão do carbono: tanque à roda, que mede só a emissão de cano de escape e utilizada no Brasil; poço (ou campo) à roda, que considera a origem da energia utilizada e as emissões geradas com essa energia; e, ainda segundo ele, a mais completa: berço ao túmulo, que considera não só a origem da energia como o carbono emitido na construção e no descarte nos equipamentos utilizados para essa mobilidade. “Essa é métrica que todos nós deveríamos perseguir como sociedade”, defendeu.

Ele disse que ao se comparar as opções de motorização existentes, pode-se notar que a tecnologia do veículo eletrificado híbrido flex já conta, em nível de infraestrutura de distribuição, com mais de 41,8 mil postos de abastecimento de etanol que demoram cinco minutos para abastecer e não trazem impacto ao consumidor.

Já o veículo eletrificado plug-in híbrido, detalhou ele, pode contar com essa rede de abastecimento ou com a carga da bateria do veículo nas residências. “Essa carga leva cerca de cinco horas. “No caso do abastecimento com o etanol, gera

uma autonomia de 600 km; com a bateria, tem uma autonomia de 45 km, desde que não ligue o ar-condicionado. O impacto é baixo ou médio”, avaliou.

O veículo elétrico à bateria, que no Brasil conta com apenas 3.250 pontos de recarga, 94% deles convencionais (wall box), leva sete horas para carregar, e apenas 6% desses mais de 3 mil pontos são de carga rápida (uma hora). Eles permitem uma autonomia de 230 km, mas o impacto é médio ou alto.

“Um carro a bateria convencional carrega 1.200 quilos de bateria dentro do seu assoalho, gastando energia, inclusive, para transportar essas baterias, e utiliza muito mineral. Um

ADEMAR FILHO/ESPECIAL PARA A FOLHA



“Para poder cumprir com os acordos do clima da Europa, a gente sabe que o Brasil vai ser necessário, que possamos fazê-lo, preservando na nossa região emprego, renda, distribuição e oportunidade.”

JOÃO CAMPOS, PREFEITO DO RECIFE

único veículo elétrico a bateria utiliza minerais que seriam capazes de gerar a bateria suficiente em seis veículos híbridos plug-in e em 53 veículos híbridos convencionais, como os que já estão disponíveis no Brasil”, revelou.

Os potenciais do Nordeste

No final da palestra, o prefeito João Campos falou sobre os potenciais do Nordeste para o setor. Pegando como gancho um dos tópicos da apresentação de Plínio, o prefeito disse o futuro dos automóveis, por exemplo, ainda está no campo

O BRASIL E OS BIOCOMBUSTÍVEIS



Eletrificação veicular não será suficiente para evitar as mudanças climáticas.

Para limitar o aumento da temperatura em 1,5 °C até 2050 será necessário utilizar combustíveis neutros em carbono simultaneamente à eletrificação, tanto em países desenvolvidos como em desenvolvimento.

As reservas provadas de petróleo e condensados (incluindo o Pré-Sal) somaram, em dezembro de 2022, 13,40 bilhões de barris.

O volume de gasolina substituída por etanol, entre 1975 e 2022, foi de 3,54 bilhões de barris.

No ritmo atual, todo ano mais 164 milhões de barris são substituídos sem a necessidade de novos investimentos, porque é renovável – opera por fluxo, e não estoque.

Os biocombustíveis permitem que as montadoras atendam às metas de emissão mais restritivas.

Biocombustíveis como etanol, biogás e biometano, usados de forma complementar, vão dar longevidade e sustentabilidade ambiental para o uso das reservas de combustíveis tradicionais, de forma econômica e acessível ao consumidor.

O Brasil é o terceiro maior país consumidor de energia utilizada em transporte, com 89 milhões de toneladas de petróleo eq., abaixo dos EUA (581) e China (241)

Fonte: painel apresentado por Plínio Nastari

ARTE: FOLHA PE

das incertezas, mas uma das certezas dele é que o Nordeste tem uma matriz energética limpa e que o etanol, em qualquer cenário, é um grande ativo que a região possui.

“Então, a gente tem que está pronto para poder utilizá-lo em qualquer cenário”, sentenciou. Para ilustrar o potencial do Nordeste, João Campos trouxe o estado do Piauí como exemplo. Segundo ele, há lá investimentos previstos de hidrogênio verde que são do tamanho do Produto Interno Bruto

(PIB) do estado. “Para poder cumprir com os acordos do clima da Europa, a gente sabe que o Brasil vai ser necessário, que possamos fazê-lo, preservando na nossa região emprego, renda, distribuição e oportunidade em áreas que são tão vulneráveis, como a Mata Sul do Estado. Então que a gente consiga utilizar desse potencial que o mundo fala, colocando-se numa posição ativa e de protagonista”, afirmou.

CONTINUA NA PÁGINA 13