

Biodiesel: emissões equivalem a 12 milhões de carros nas estradas europeias

27 de Abril, 2016

Em vez de reduzir as emissões de dióxido de carbono (CO₂), como seria de suposto, o uso de biodiesel nos transportes rodoviários está a aumentar as emissões globais dos transportes na Europa em quase 4%, segundo revela uma análise feita pela Federação Europeia dos Transportes e Ambiente (T&E), da qual a Quercus faz parte, ao mais recente estudo da Comissão Europeia sobre biocombustíveis.

Este excedente de emissões poluentes equivale a colocar cerca de 12 milhões de veículos adicionais nas estradas europeias em 2020. No âmbito desta análise da T&E, foi tido em conta o limite de 7% de contribuição dos biocombustíveis produzidos a partir de culturas agroalimentares, aprovado pela Comissão Europeia.

Após sucessivos atrasos, o estudo realizado por várias consultoras para a Comissão Europeia conclui que o biodiesel produzido a partir de soja, palma e colza apresenta emissões associadas às alterações indiretas do uso do solo (ILUC, na sigla em inglês). Estas emissões ocorrem quando são utilizados terrenos de cultivo novos ou existentes para produzir biocombustíveis e, estas por si só, ultrapassam as emissões associadas a todo o ciclo de vida do gasóleo de origem fóssil, explica a Quercus, em comunicado

A análise da T&E adiciona ainda outras emissões diretas provenientes dos biocombustíveis, associadas à lavra do terreno, à colheita das culturas, ao uso de fertilizantes, etc., e subtrai-lhes as emissões do combustível fóssil alternativo.

Em média, o biodiesel produzido a partir de óleo vegetal virgem conduz a emissões 80% mais elevadas do que o gasóleo fóssil que o substitui. Por exemplo, o biodiesel produzido a partir de soja e palma produz emissões duas e três vezes mais elevadas do que o gasóleo fóssil, respetivamente. O biodiesel é o tipo de biocombustível mais consumido na Europa, prevendo-se que, em 2020, represente quase 70% do mercado de biocombustíveis na União Europeia.

No total, prevê-se que mais de três quartos dos biocombustíveis – incluindo o bioetanol e o biodiesel – apresentem emissões de gases com efeito de estufa em todo o seu ciclo de vida equivalentes ou superiores às emissões da gasolina e do gasóleo, em 2020.

A Quercus e a T&E consideram que a Comissão Europeia revelou, finalmente, o fracasso da política europeia, ao apostar nos biocombustíveis de primeira geração, ser ainda mais estrondoso do que indicavam os estudos científicos anteriores. “Nesse sentido, a Comissão deverá assumir, de forma séria, o

compromisso de eliminar gradualmente os mandatos e os subsídios para a produção destes biocombustíveis, a nível europeu e nacional, a partir de 2020”, explica a organização ambientalista.

O limite de 7% imposto pela Comissão no ano passado aos biocombustíveis agroalimentares ajudou a reduzir o seu impacto ambiental. Contudo, este limite deve ser progressivamente reduzido a partir de 2020, já que as emissões associadas às ILUC contribuem para o seu impacto climático.

Contudo, a revisão das Diretivas das Energias Renováveis e da Qualidade dos Combustíveis não incluiu as emissões associadas às ILUC na contabilidade das emissões totais dos biocombustíveis. Por outras palavras, os biocombustíveis de maior impacto climático podem ainda contar para os objetivos da UE e receber subsídios públicos.