

Sembrar benzina

Els problemes del camp pinten negre el futur de molts pagesos. Però, si el conreu de producció alimentària, afectat pels acords del comerç internacional, no presenta un futur esperançador, una nova sortida pot ajudar a fer que, si més no una part de les hectàrees condemnades a l'abandonament, passin a ser del tot rendibles i, al mateix temps, es conservin milers de llocs de treball.

L'alternativa consisteix a sembrar plantes oleaginoses per obtenir-ne combustible ecològic per a motors. Els anomenats biocombustibles, que ja utilitzen des de fa anys diversos països europeus i els Estats Units, presenten diversos avantatges, tant d'ordre ambiental com econòmic i poden ajudar un sector en plena crisi.

Durant la Segona Guerra Mundial, l'escassetat de combustible va obligar els austríacs a buscar alternatives. A partir de la patata i la blada-rave van poder resoldre, en part, la manca de gasolina o de gasoli. Però, un cop recuperada la normalitat, varen abandonar el procés.

Uns quants anys més tard, la crisi del petroli va fer tornar a valorar les alternatives. Els primers anys 80 els Estats Units varen aprofitar els excedents de soja per obtenir combustible. El 1992 ja eren 3.000 els litres consumits als Estats Units. Un gran nombre de ciutats tenen vehicles de neteja o bé transports públics funcionant a base de biocombustible. Naturalment, molts agricultors aprofiten aquest mateix producte per fer funcionar els tractors, segadores, etc. I fins i tot la indústria podria fer servir biocombustible a gran escala.

Biocombustibles, se'n poden obtenir de diverses plantes: gira-sol, soja, colza, palma i algunes altres. Mitjançant un procés, anomenat d'esterificació, s'obté un combustible equivalent al gasoli usual dels motors diesel. El gran avantatge d'aquest combustible és que els motors no necessiten cap modificació ni adaptació. Un motor diesel pot funcionar amb gasoli usual o amb biocombustible sense cap transformació. Naturalment, aquest és un dels punts principals a favor d'aquest producte.

La contaminació produïda pel biocombustible és significativament menor. Així, comparat amb el gasoli normal, observem que produeix menys de la meitat de fums, una desena part de partícules i una tercera part de HPA (hidrocarburs policíclics aromàtics).

Obtenir gasoli ecològic a partir d'oli de gira-sol és una alternativa que reduiria la contaminació i ajudaria alguns agricultors a combatre la crisi.

Als Països Catalans hi ha algunes iniciatives que poden tirar endavant.

A més a més, no produeix òxids de sofre, que són els principals causants de l'anomenada pluja àcida que afecta una bona part dels boscos europeus.

Pel què fa a l'impacte en el sector agrícola, cal considerar la gran quantitat d'hectàrees que el procés d'Unió Europea obligarà a abandonar per respectar les quotes de producció de cada estat. Així, a l'estat espanyol, els dos milions d'hectàrees avui dedicades al gira-sol han de quedar reduïdes a 500.000 –la quarta part–. Però la normativa comunitària només obliga a no dedicar aquestes hectàrees a productes alimentaris. Per tant, la producció de gira-sol per a biocombustibles resta exclosa de la reducció.

En aquests moments, Àustria és el país d'Europa que utilitza més biocombustible. Té la major part de plantes productores, quan, en aquests moments, França en té quatre i Itàlia, tres. Però els biocombustibles s'expandeixen i la prova n'és que la planta més gran es troba ara a la República Txeca. Diversos països projecten la construcció de plantes.

Als Països Catalans la producció de biocombustibles presenta bones perspectives. Així, diversos inversors han realitzat estudis que mostren la viabilitat d'una planta en llocs on es pugui assolir una producció mínima de gira-sol de 45.000 tones anuals. Les terres de ponent, en una zona que inclou territoris de l'àrea de Lleida, Tarragona i la Franja, podrien acollir una planta. Una altra podria instal·lar-se a Menorca, i les comarques de l'interior de Castelló i València també tindrien possibilitats.

Inversors catalans també estudien la viabilitat de crear plantes a Extremadura, Andalusia i Navarra. Manuel Mir i Enric Huguet, dos dels promotors de la societat Conconal, creuen que la creació d'aquestes plantes faria assolir diversos objectius, que van des d'evitar l'abandonament de terres de conreu fins a fer disminuir la contaminació i estalviar divises, mercès a la reducció de les importacions de petroli.

En el procés de producció de biocombustible a partir del gira-sol, amb 90.000 tones d'oli s'obtenen 30.000 tones de biocombustible i 60.000 de turtó –un pinso–. També s'obtenen 300 tones de fosfat per a adobs i 3.000 tones de glicerina. Aquest darrer producte pot ser utilitzat en diverses indústries: cosmètica, farmàcia, productes alimentaris, síntesi química, etc. Però el preu fa que, en moltes ocasions, la glicerina sigui substituïda per un

altre producte. Essent un subproducte de l'obtenció del biocombustible, el preu podria ser més barat que no el que és habitual.

Aquesta transformació de l'oli de gira-sol implica que no hi ha subproductes, sinó que tot s'aprofita. Tampoc no cal comprar primeres matèries foranes. Quant a la tecnologia, els americans són els que tenen la més avançada per a extreure oli i els europeus la millor per al procés d'esterificació.

D'aquesta forma, el biocombustible a partir de gira-sol o de soja o de colza, segons els productes més usual de cada país, permetria de reduir la contaminació sense necessitat de desenvolupar nous motors –cosa que requereix una inversió elevada i, en aquests moments, molt arriscada–. També reduiria les emissions d'òxids de sofre sense necessitat d'un procés que encarriria el preu del gasoli.

Ja s'han fet proves amb biocombustibles en transports públics de Barcelona i de Mataró.

A la dreta: El gira-sol, la colza o soja poden ser fonts de biocombustibles. Baix: planta d'obtenció de biocombustible.

ARXIU



combustible. Però pensen que la producció hauria d'anar acompanyada d'avantatges fiscals –tal com preveu la legislació europea– per tal d'afavorir aquests combustibles ecològics.

El problema de la contaminació fa que hom hi busqui diverses alternatives. Al Brasil, per exemple, dels 12 milions de vehicles existents, 1,2 milions funcionen amb una barreja de 79% de gasolina i 21% d'alcohol de canya de sucre i 4 milions més utilitzen tan sols alcohol. El programa Proalcohol, iniciat el 1975, ha permès de reduir un 20% les emissions de gasos d'hivernacle –com el diòxid de carboni.

Tot i així, la caiguda del preu del petroli ha fet reconsiderar al Govern brasiler aquesta política. Els ecologistes pensen que el Govern no fa bé els comptes, perquè el preu del petroli no inclou el cost de la contaminació, de les malalties que se'n deriven, ni de les pèrdues per vessaments a mar, entre alguns altres. Però el lobby del petroli és molt fort al Brasil. A més, l'ex-president Fernando Collor de Mello, cessat fa mesos per corrupció, provenia d'un estat on la producció de sucre de canya era important. En canvi, Itamar Franco està molt ben connectat amb Petrobras, el monopoli estatal del petroli.

Xavier Duran