

Fotos: JEN/AL JOMED/ULTRAGAZ



FONTES

Nos anos 1930, o Brasil cozinhava a lenha. O austríaco Ernesto Igel, que já estava no país há uma década, teve a ideia de copiar o modelo europeu e criou a Empresas Brasileira de Gás a Domicílio, posteriormente Utragaz. Esta foi a primeira transição energética, da lenha para o Gás Liquefeito de Petróleo (GLP). Quase 100 anos depois chegamos ao biometano, gás renovável que marca outro grande passo no aspecto sustentabilidade.

Empresa do Grupo Ultra (listada na Bolsa de Valores, sob o ticker UGPA3), com valor de mercado acima de R\$ 30 bilhões, operando 11 milhões de botijões, com 86 milhões de entregas/ano em suas mais de 6 mil revendas, a Utragaz é uma companhia moderna, aplicando seu portfólio de produtos constantemente.

Atualmente, o Brasil tem 40% de sua frota leve (automóveis, motos e picapes) usando energia limpa e a frota pesada (ônibus e caminhões) ainda operando 86% no diesel. E é neste último segmento em especial que a Utragaz está de olho. “O Brasil é, de fato, o país do biometano, pois além da produção iniciada o faz de maneira pulverizada, com fontes diversas e locais idem. Não concentra em uma única fonte ou localidade”, observa Erik Trench, diretor de Gases Renováveis da Utragaz.

Existem basicamente três fontes para a produção do biometano: resíduos sólidos de aterros sanitários; do setor sucroalcooleiro e da pecuária. No caso da



Erik Trench, da Utragaz, explicou carregamento e funcionamento do Posto

parceria com a Jomed, é utilizado o gás de aterro, adquirido a partir da biodigestão de resíduos. Este processo gera o biogás, que é separado das moléculas de CO₂ e de nitrogênio. Feito isso, no próprio aterro, o gás é injetado na carreta de transporte, de 6.000 m³ ou 12.000 m³ (variando conforme o tamanho do veículo disponibilizado), e devidamente lacrado e liberado. Com isto, a carreta dirige-se ao Posto de Abastecimento de Guarulhos para carregar o sistema local. O lacre, explica Trench, é importante para o comprador do biometano e também para que não haja “greenwashing” no aspecto sustentabilidade, evitando que haja hipoteticamente o carregamento da carreta uma vez e se dizer que o fez por duas ou três vezes...

VEÍCULOS

Ivanovik Marx e Daniel Bandeira, da Scania, falaram sobre legislação e desenvolvimento dos produtos da montadora sueca, que opera em São Bernardo do Campo/SP, no Brasil, e das parcerias, destacando esta com a Jomed. Para servir ao Projeto do Biometano, existem cavalos mecânicos de 420 cv e de 460 cv, com caixa de câmbio ajustada (para trocas mais rápidas) a fim de que o motor tenha mais torque e eficiência, sendo ágil e econômico.

A fim de colaborar com esta transição, a Scania facilita o financiamento de pesados – com vantagens superiores em relação ao motor diesel – e projeta vender 2 mil unidades até dezembro.

