

Emissões de CO² por veículos no Brasil preocupam Greenpeace

[Clique aqui para ver a notícia no site](#)

(Não Assinado)

SÃO PAULO - O aumento das emissões de dióxido de carbono (CO²) pelo uso crescente de transporte individual ao redor do mundo começa a entrar no debate de redução dos gases do efeito estufa. Quarto maior mercado de automóveis do mundo, o Brasil pode chegar a 2030 com o dobro de automóveis nas ruas, atingindo uma emissão de 88 megatoneladas de CO² equivalente por ano se não forem tomadas medidas mais ousadas para aumentar a eficiência energética dos veículos. Se alinhar suas metas aos parâmetros da União Europeia, mesmo que a frota dobre de tamanho, é possível reduzir a emissão a 67 Megatoneladas - 10% a menos do que as emissões de 2010, quando a frota era de 24 milhões de unidades e as emissões de CO² alcançaram 74,5 Megatoneladas. A conclusão é de um estudo encomendado pelo Greenpeace à Coppe/UFRJ, que avaliou cenários de emissões de CO² com base em metas de eficiência energética de automóveis.

- Temos uma frota de automóveis que cresce rapidamente. É preciso que o consumo de combustível seja mais eficiente. Hoje, o Brasil não tem regras de redução de emissão de CO² a serem alcançadas pelos veículos, apenas metas voluntárias de aumento de eficiência - explica o pesquisador William Wills, autor do estudo "Eficiência Energética e Emissões de Gases de Efeito Estufa" encomendado pela ONG. As emissões do setor de transporte prometem ser as de maior crescimento do mundo até 2050, puxadas principalmente pelo aumento de renda e da demanda vertiginosa por carros em países emergentes e de grandes mercados, como China, Índia e Brasil, segundo as primeiras informações atribuídas ao novo relatório do Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas da ONU (IPCC).

De acordo com o Observatório do Clima, entre 1990 e 2012, as emissões do setor de transportes no Brasil cresceram 143%. Até 2009, os automóveis representavam 38% das 170 milhões de toneladas de CO² apenas pelo setor de transporte rodoviário no país - mais que o dobro do percentual de ônibus (14%) e caminhões (14%). De acordo com as estimativas do Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários, publicado pelo governo em 2011, as emissões podem alcançar 270 milhões de toneladas de CO² em 2020 e 40% virão de automóveis.

O CO² é o maior responsável pelo efeito estufa, responde por 50% do aquecimento global. Sua permanência na atmosfera é longa: mais de 200 anos.

Wills explica que o Brasil tem um programa de incentivo para o aumento da eficiência energética dos automóveis, o que gera redução na emissão de poluentes.

O programa, batizado de Inovar-Auto, foi o cenário de referência do estudo encomendado pelo Greenpeace. As metas do Inovar estão atreladas a incentivo fiscal, com redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). A meta básica é alcançar uma economia de energia de 12,08% nos automóveis até 2017, em relação a 2011. Neste caso, os automóveis passariam a emitir 140,8 gramas de CO² por quilômetro rodado, permanecendo constante nas projeções até 2030. É com base neste dado que foi calculada a emissão total por ano, até 2030.

Na melhor das hipóteses estabelecidas pelo programa, segundo Wills, os automóveis com maior benefício fiscal (com economia energética de 18,84% em relação a 2011) emitiriam 130 gramas de CO²/Km em 2017, mesma meta estabelecida pela União Europeia para 2015.

A União Europeia estabeleceu uma meta de alcançar uma emissão de 95 gramas CO²/km até 2021. A montadora que não atingir pagará multa baseada no número de unidades vendidas e na quantidade de

emissão acima da meta. A ideia do estudo do Greenpeace é que o Brasil alcance a meta junto com a Europa, sem qualquer atraso. Num cenário intermediário, com o Brasil alcançando as metas europeias com dois anos de atraso, em 2023, as emissões totais dos automóveis no país chegariam a 68 megatoneladas CO² equivalente em 2030.

- Ao ganhar eficiência, os carros conseguem se movimentar com menos combustíveis. Isso significa economia de custo de transporte e menos poluição do ar nas grandes cidades, além da redução do CO² - diz Wills.

Nos últimos anos, o principal vilão da emissão de gases do efeito estufa no Brasil foi o desmatamento. Dados do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação mostram que, em 2005, o desmatamento respondia por 57% das emissões de CO² no país. Em 2010, o percentual caiu para 22%. O uso de energia percorreu o caminho inverso: passou de 16% para 32% no período - e é nele que se encaixa a queima de combustível dos automóveis.

O estudo encomendado pelo Greenpeace já incorporou o uso da tecnologia flex e usou como parâmetro que os carros são abastecidos com 50% de álcool e 50% de gasolina. É preciso lembrar que a frota também não é renovada 100% a cada ano e, por isso, foi calculado também os parâmetros de renovação e sucateamento.

- O Brasil é e continuará sendo nos próximos anos um dos maiores mercados de automóveis do mundo. Montadoras e governo precisam viabilizar meios para que os carros produzidos aqui sejam mais limpos e eficientes. É hora de as montadoras serem coerentes e adotar padrões similares aos que elas já têm lá fora - afirma Iran Magno, coordenador da campanha Clima e Energia do Greenpeace.