

Mais eficiência, menos emissões

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

Estudo da Coppe/UFRJ em parceria com o Greenpeace mostra que mesmo com o dobro da frota de carros em 2030, emissões podem ser menores que atuais, caso indústria adote metas de eficiência energética europeias.

zoom



Transporte foi um dos setores cujas emissões mais cresceram ultimamente. Foto: Greenpeace/Otavio Almeida

Se a indústria brasileira de automóveis adotar meta de eficiência energética alinhada à europeia, as emissões de gases estufa dos veículos nacionais reduzirá substancialmente: mesmo que dobre o número de carros nas ruas do país em 2030 – como é estimado –, as emissões, ainda assim, seriam cerca de 10% menores que as de 2010. A conclusão é do estudo Eficiência Energética e Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), produzido pelo Coppe/UFRJ (Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro), em parceria com o Greenpeace.

“O Brasil é o quarto maior mercado de automóveis do mundo e, no entanto, estamos muito atrasados quando o assunto é eficiência energética e consumo de combustíveis dos veículos. Vários países têm adotado metas rigorosas para que seus carros reduzam o consumo energético e emitam menos gases estufa. É hora das montadoras que operam no Brasil assumirem a responsabilidade pelo impacto que têm no clima e serem coerentes ao adotar padrões similares aos que elas já têm lá fora”, diz Iran Magno, coordenador da campanha de Clima e Energia do Greenpeace.

Nos últimos anos, as emissões brasileiras do setor de transporte cresceram vertiginosamente. De 1990 a 2012, segundo o Observatório do Clima, esse aumento foi de 143%. Na próxima semana, o IPCC (Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas da ONU) divulga mais um relatório com conclusões de cientistas sobre a crise climática global. Um vazamento dos dados divulgado essa semana pela imprensa internacional mostra que, até 2050, as emissões de transporte devem ser as que mais crescem no mundo, puxadas principalmente por países emergentes.

Hoje, a única meta que o Brasil tem de eficiência energética veicular é voluntária, estipulada pelo programa Inovar-Auto, do governo federal. Este é o cenário de referência do estudo. Os cálculos da Coppe/UFRJ mostram que, caso a indústria siga essa meta – que representa um ganho de 12% em eficiência até 2017 – as emissões veiculares em 2030 seriam de 88Megatoneladas de CO2 equivalente (Mton CO2 eq). Mas se o país for mais ousado e adotar a mesma meta definida pela União Europeia –

de 1,22 MJ/km até 2021 – entre 2010 e 2030 teríamos deixado de emitir quase 2 vezes o que foi emitido pelos veículos leves em 2012.

O professor Emilio La Rovere, do Programa de Planejamento Energético da Coppe, diz que é fundamental a criação de uma política de estímulo aos fabricantes e compradores de veículos leves para se reduzir o consumo de combustíveis como gasolina, álcool e gás natural.

De acordo com o professor, que coordena o Centro de Estudos Integrados sobre Meio Ambiente e Mudanças Climáticas (Centro Clima) da Coppe, uma das alternativas é reduzir o valor dos impostos para quem fabricar veículos com mais eficiência energética. “Já os fabricantes de veículos com baixa eficiência passariam a pagar um imposto mais alto. E, como o carro é objeto de desejo de muitas pessoas, pode ser dado a elas uma redução no valor do IPVA no ato da compra. O nosso estudo mostra que tais medidas são possíveis”, afirma o professor da Coppe.

Os dados

O estudo da Coppe/UFRJ compara três cenários de eficiência energética na frota de veículos do Brasil, e aponta as diferenças entre elas nas emissões de gases estufa até 2030. Nos três casos, o ano base é 2011, quando a eficiência média dos veículos novos estava em 2,07 MJ/km e as emissões totais eram de 79 Mton CO₂ eq – cinco vezes o que a cidade de São Paulo emitiu no ano de 2011.

O primeiro cenário é o descrito acima, em que a indústria alcança a meta voluntária estipulada pelo programa Inovar-Auto. No segundo panorama, moderado, a Coppe considerou que os carros produzidos no país atingiriam a mesma meta de eficiência adotada pela Europa – só que apenas em 2023, com dois anos de atraso. Nesse caso, as emissões em 2030 chegariam a 68Mton CO₂ eq.

No terceiro cenário, o mais otimista, foi considerado que os veículos novos brasileiros já estariam equiparados às metas de eficiência europeia em 2021, mesmo ano que o bloco europeu estipulou para que os carros cheguem à média de 1,22 MJ/km. Desse modo, as emissões totais dos automóveis brasileiros alcançariam 67Mton CO₂ eq. Em 2030, se compararmos este cenário com o de referência, a redução de emissões seria de quase 24%.

“Além de voluntárias, nossas metas de eficiência são muito pouco ousadas se levarmos em conta que o Brasil é, e vai continuar sendo pelos próximos anos, um dos principais mercados de carro do mundo. Montadoras e governo precisam viabilizar meios para que os carros produzidos sejam mais limpos e eficientes, alinhados com a realidade de outros mercados automobilísticos”, defende Magno.

Para o Greenpeace, as discussões sobre eletromobilidade também precisam ganhar relevância no Brasil, para que a dependência de combustíveis fósseis seja quebrada aos poucos. “Nesse momento, a eficiência energética é a medida mais emergencial. Mas a eletromobilidade é o seguinte passo nesse desafio. E essas questões interessam à própria indústria e à economia do país, pois produzir carros de ponta significa gerar empregos e abrir mercados de exportação”, diz Magno, ao lembrar que a solução de longo prazo inclui necessariamente o aprimoramento do transporte público.

O aumento da frota de veículos individuais no Brasil é um fato. Por isso, é necessário adotar medidas rigorosas para que esses carros cheguem às ruas da maneira mais limpa possível. “Mas paralelamente a isso, os governos precisam melhorar muito o sistema de transporte público, para que a população também tenha condições de fazer a opção por veículos de massa em seus deslocamentos”, defende o pesquisador do Centro Clima da Coppe, William Wills.

Nos últimos anos, enquanto o desmatamento – considerado o grande vilão das emissões brasileiras – reduziu substancialmente, a contribuição da área de energia só fez crescer. E o principal responsável por esse aumento foi o largo consumo de combustíveis fósseis no sistema de transporte. Justamente por ter se tornado um dos maiores contribuidores do aquecimento global no país, o setor de transportes tem ainda largo espaço para ações de mitigação. “A questão é de escolha: o Brasil vai optar pelo passado ou vai liderar uma revolução para o futuro?”, questiona Magno.

O download do estudo pode ser feito aqui.