

## **Eficiência energética é o caminho para reduzir emissão de gases de veículos**

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

Estudo da Coppe /UFRJ, encomendado pelo Greenpeace, revela que se a indústria brasileira de automóveis adotar a meta de eficiência energética alinhada à europeia, as emissões de gases de efeito estufa dos veículos nacionais reduzirá substancialmente. Mesmo que dobre o número de carros nas ruas do país, de 24 milhões em 2010 para 52 milhões em 2030 – como é estimado –, as emissões, ainda assim, seriam cerca de 10% menores que as de 2010, que somaram 74,5 Megatoneladas de CO<sub>2</sub>. Hoje, a única meta que o Brasil tem de eficiência energética veicular é voluntária, estipulada pelo programa Inovar-Auto, do governo federal, que é o cenário de referência do estudo. Os cálculos da equipe do Centro de Estudos Integrados sobre Meio Ambiente e Mudanças Climáticas (Centro Clima) da Coppe 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 88 Megatoneladas de CO<sub>2</sub> equivalente (Mton CO<sub>2</sub> 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 o Brasil teria deixado de emitir quase duas 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 Clima/ 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 apagar 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 Emilio La Rovere. “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. O estudo da Coppe 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 CO<sub>2</sub> 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, os pesquisadores da Coppe consideraram 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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, do Greenpeace. 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, que complementa dizendo que, além de emitir menos gases de efeito estufa, os veículos que consumirem menos combustíveis também contribuirão para redução de emissão de outros poluentes, melhorando a qualidade do ar nos grandes centros urbanos. 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.(TN / Planeta Coppe)