

O etanol como principal aliado da descarbonização da mobilidade no Brasil

Por Simone Moras, Diretora de Marketing e Vendas da Volkswagen Financial Services Brasil

Passado pouco mais de um mês do encerramento da 28ª edição da Conferência das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima (COP28), realizada no final de 2023, em Dubai, muito tem se falado a respeito do protagonismo do Brasil na agenda climática global, em especial no que se refere à descarbonização da mobilidade e ao avanço na transição energética da matriz de transportes.

O destaque conferido ao país durante o evento se deve, em grande medida, ao nosso potencial na produção de biocombustíveis, em especial o etanol, apontado como um dos principais aliados na redução das emissões de gás carbônico (CO₂) de origem fóssil – pauta prioritária para o mercado automobilístico e que, nos últimos anos, tem trazido profundas mudanças ao modelo de negócios da mobilidade.

De acordo com a estimativa da Agência Internacional de Energia (IEA), para zerar as emissões líquidas de carbono até o ano de 2050, seria necessário triplicar a produção global de biocombustíveis. Para se ter uma ideia da urgência dessa medida, basta mencionar que a participação do etanol no setor mundial de transportes é de apenas 4%, ao passo que, no Brasil, esse percentual já chega a 20%, ainda segundo a IEA.

Diante desses dados, fica ainda mais evidente a posição de vanguarda que o país assume em relação ao tema da descarbonização, alavancada pelo fato de ser o segundo maior fabricante mundial de etanol – respondendo por 27,5% do volume global do biocombustível, segundo a Associação de Combustíveis Renováveis dos Estados Unidos (RFA) –, com uma produção que atingiu a marca dos 31,2 bilhões de litros na safra 2022/2023, de acordo com cálculos da União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (Unica), a partir de números fornecidos pelo Ministério da Agricultura e Pecuária.

Com esse cenário em mente, é preciso que empresas e poder público tomem para si a missão de fomentar o aumento da adoção do etanol pelo consumidor brasileiro, uma vez que apenas 30% dos proprietários de carros equipados com motor flex têm optado pelo biocombustível na hora de abastecer, de acordo com dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Estudos da instituição apontam ainda que, para além de manter seu preço competitivo em relação ao da gasolina, é preciso investir tanto na conscientização do público acerca da importância da descarbonização quanto na concessão de incentivos que estimulem essa mudança de hábito entre os consumidores.

No âmbito da administração pública, chama a atenção a Lei nº 24.652, sancionada no início de janeiro pelo Governo de Minas Gerais e que institui uma política estadual de incentivo ao consumo de etanol, segundo a qual órgãos e autarquias do Poder Executivo local deverão priorizar o uso do biocombustível no abastecimento de suas frotas. A legislação garante ainda o comprometimento do estado com o estímulo à adesão a campanhas internacionais de redução das emissões de carbono por empresas sediadas em território mineiro, além do apoio à criação de microdestilarias de base coletiva, como forma de incentivo ao consumo de etanol pelos agricultores associados.

Já na esfera da iniciativa privada, a Volkswagen Financial Services Brasil tem promovido, ao longo dos últimos meses, uma ação de marketing junto à sua base de clientes, que, em parceria com a Volkswagen do Brasil, oferece vouchers exclusivos para abastecimento com etanol, como incentivo para alguns consumidores que adquirirem veículos financiados pela empresa. A campanha alcançou 8% do volume de carros vendidos da marca em dezembro.

O surgimento de iniciativas como as citadas acima revela que o avanço do processo brasileiro de descarbonização automotiva já vem sendo percebido como uma necessidade premente, tanto por governos quanto pelo próprio mercado. Vale ressaltar, no entanto, que a mudança de hábito do consumidor brasileiro com relação à adoção do etanol ainda exige investimentos contínuos, tanto na esfera pública quanto na privada, voltados também à renovação da frota circulante, com a redução da idade média dos veículos que ocupam as ruas do país.

Embora o Brasil já tenha alcançado a marca de 85% da frota nacional de veículos leves composta por automóveis flex, também segundo dados da Anfavea, ainda é preciso investir na ampliação do acesso a crédito e a juros baixos. E isso para que se possa garantir não apenas a manutenção da liderança do país quando o assunto é a descarbonização do setor de mobilidade, mas também que as soluções voltadas a esse processo de transição estejam alinhadas à realidade socioeconômica do país e, portanto, acessíveis ao maior número possível de brasileiros.