

folha em defesa da energia limpa mercado



Emmanuel Macron conversa com agricultores franceses. Christophe Petit / Reuters/De la 34/Reuters

Transição verde e IA serão discutidas por Macron no Brasil

Viagem do presidente francês faz parte da reaproximação entre os dois países após mandato de Jair Bolsonaro

Nathalia Garcia

BRASÍLIA Transição verde, ambiente digital e inteligência artificial são alguns dos temas que devem constar na agenda de discussões do presidente francês Emmanuel Macron em sua primeira visita oficial ao Brasil, no fim de março. A passagem de Macron pelo

país pode incluir quatro cidades de acordo com uma fonte diplomática brasileira. A chegada está prevista por Belém, sede da COP30 em 2025, onde o líder francês deve ser recebido pelo presidente Lula Inácio Lula da Silva (PT). O roteiro ainda em discussão prevê passagens por Brasília, Itaguaí (RJ) —base do

complexo do Prosub (Programa de Desenvolvimento de Submarinos)— e São Paulo. A viagem de Macron faz parte da reaproximação diplomática entre Brasil e França desde que Lula voltou ao comando do país, em 2023. O gesto ocorre depois de anos de aproximação política com o governo Bolsonaro

e dos impactos da pandemia de Covid-19.

Um dos principais interlocutores de Lula na Europa, Macron colaborou para a reabilitação do petista no cenário internacional depois de recebê-lo no Palácio do Eliseu, sede da presidência francesa em Paris, ainda em 2021, com protocolo equivalente ao reservado a chefes de Estado.

A relação de Lula e Macron tem como base visões de mundo comparáveis. A França demonstrou apoio às prioridades da presidência brasileira no G20 e vê como agenda comum a redução da pobreza, a luta contra a fome e investimentos na transição ecológica.

A visita de Macron vai lançar luz sobre o debate climático, energético e de proteção à biodiversidade e pode ajudar a impulsionar o financiamento para a transição verde.

Um tema de interesse compartilhado é o plano brasileiro de tornar o Nordeste um potencial hub de produção de hidrogênio verde, combustível obtido por meio de fontes de energia renováveis.

A demanda global pelo hidrogênio verde pode ser uma oportunidade para a inserção do Brasil em uma economia global baseada na transição para o baixo carbono.

Nesse sentido, França e outros países europeus têm até o momento uma avaliação favorável sobre a política ambiental do governo Lula, segundo relatos feitos à Folha.

O trabalho da gestão petista para preservação da Amazônia é visto com boa vontade, sobretudo depois do retrocesso do governo Bolsonaro nas pautas ambientais. Há o entendimento de que as medidas tomadas pela atual administração levam tem-

po a surtir efeito e que é preciso perseverar para colher melhores resultados.

A ameaça a outros biomas brasileiros é um sinal de alerta. O primeiro ano do terceiro mandato do presidente Lula foi marcado por uma redução de 26% no desmatamento da floresta amazônica em 2023, na comparação com os índices do ano anterior. Mas dados mostram crescimento recorde de perda de vegetação no cerrado, com alta de 43%.

Um membro da diplomacia francesa disse que a colaboração da Europa passa pela busca de uma solução não punitiva, sem ameaçar a soberania do Brasil sobre seu território.

Durante o governo Bolsonaro, um dos principais atritos diplomáticos ocorreu por causa de acusações do ex-presidente de que Macron tentava interferir na soberania do Brasil na questão ambiental.

Em junho do ano passado, Macron renovou a promessa de os países ricos disponibilizarem anualmente US\$ 100 bilhões (cerca de R\$ 494 bilhões) para ações de combate a mudanças climáticas em nações mais vulneráveis.

Em outubro do ano passado, a AFD (Agência Francesa de Desenvolvimento) assinou um memorando de entendimento com o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) visando apoiar conjuntamente até 500 milhões de euros em projetos no Brasil.

No último dia 23, o vice-presidente e ministro do Meio Ambiente, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, recebeu o embaixador da França no Brasil, Emmanuel Letanin, no Palácio do Planalto, para falar sobre as relações comerciais entre os dois países.

Um dos assuntos se referia à Helibras, uma empresa nacional que produz helicópteros para uso civil e militar.

As autoridades conversaram sobre a proposta de relançamento do programa de cooperação, com menção à visita de Macron ao Brasil, e debateram as possibilidades de expansão da produção de helicópteros.

Na passagem pelo Brasil, Macron também deve discutir questões relacionadas ao ambiente digital, à inteligência artificial e ao setor espacial.

O debate sobre tecnologia e inovação ganha peso com a popularização da desinformação política alimentada por IA no momento em que cerca de metade da população do planeta vai às urnas neste ano.

Na União Europeia, a lei de IA foi aprovada em dezembro e ainda não está em vigor. No Brasil, o Tribunal Superior Eleitoral obrigou o uso de rótulos informando o uso de inteligência artificial em anúncios políticos e proibiu que a tecnologia seja aplicada para adulterar áudios e vídeos.

O setor da Defesa também é ponto sensível de diálogo entre os países. O Brasil negocia com a França o fornecimento de um submarino de propulsão nuclear.

A negociação está inserida em um acordo de parceria estratégica assinado em 2020. Os dois países possuem cooperação sobre temas transfronteiriços. O Brasil é o país com maior fronteira com um território francês — 730,4 km de extensão com a Guiana Francesa. Entre as preocupações, estão o garimpo ilegal, contaminação por mercúrio e questões de segurança, além do fluxo migratório.

Noruega impulsiona países nórdicos para zona livre de carros a combustão

Ivan Finotti

MADRID Os cinco países nórdicos aceleram velozmente para se tornarem a primeira região do planeta livre de carros a combustão e de seus gases que atormentam a vida nas cidades e contribuem para o efeito estufa e as mudanças climáticas.

A transição para a energia limpa no norte da Europa é puxada principalmente pela Noruega, país de 5,5 milhões de habitantes que adotou a primeira taxa sobre emissão de gás carbônico já em 1991. Pelos últimos dados da Agência Internacional de Energia, órgão ligado à OCDE (Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico), 88% dos carros vendidos no país em 2022 foram elétricos ou híbridos. Considerando a frota nas ruas, 27% dos carros já funcionam com essa energia limpa.

A Noruega tem o plano de interromper vendas de carros poluentes em 2025 e aos poucos eliminar a frota remanescente pela próxima década.

Os outros países da península escandinava engataram marcha um pouco mais lenta, com a Suécia vendendo 54% de elétricos ou híbridos em 2022, e a Dinamarca, 39%. Os demais nórdicos seguem toda semelhante, com 72% de market share para os renováveis na Islândia e 38% na Finlândia.

O Brasil, segundo dados divulgados pela organização, vendeu 1% de elétricos e híbridos em 2022, e tem 0,1% de sua frota movida dessa forma.

Em entrevista à Folha, a analista de políticas para a OCDE Julia Wanjiu, que estudou profundamente o caso norueguês, cita as razões para que o país tenha chegado tão longe na transição energética. A primeira delas é o desejo do governo em fazer a transição e oferecer descontos nos impostos.

“Em primeiro lugar, a Noruega não tem indústria automobilística. Eles importam todos os carros. E a realidade hoje na Noruega é que é mais barato comprar um Golf elétrico do que um Golf a combustão. Mais carros recém-comprados são elétricos não porque são mais ecológicos, mas porque são mais baratos”, disse Wanjiu.

“Além disso, você tem tantas outras vantagens, como redução de taxas de estacionamento. Eles têm muitas balsas na Noruega. Pois você paga metade do preço. Eles têm muitos pedágios. Você paga pedágios mais baratos quando é elétrico. Então, você tem muitos custos operacionais que ficam mais baratos quando você tem um carro elétrico. E tudo isso se tor na muito atraente”.

No entanto, esse saca tem fundo, segundo estudo da OCDE (Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico), 88% dos carros vendidos no país em 2022 foram elétricos ou híbridos.

Considerando a frota nas ruas, 27% dos carros já funcionam com essa energia limpa. A Noruega tem o plano de interromper vendas de carros poluentes em 2025 e aos poucos eliminar a frota remanescente pela próxima década.

“O Brasil é um caso totalmente diferente. Vocês têm um desafio enorme, em primeiro lugar, para implantar uma infraestrutura de carregamento que realmente torne atraente o uso de carros elétricos. [...] E a segunda barreira chave em economias emergentes é obviamente o preço

Julia Wanjiu, analista de políticas para a OCDE

DE sobre a Noruega divulgado no ano passado. “O que dissemos nesse estudo é que, agora que tudo está muito bem estabelecido e você está avaliando o número de carros elétricos, o governo pode precisar reduzir os subsídios porque é muito caro ter todas essas receitas fiscais perdidas”, opinou a analista.

Outros países, porém, seguem buscando incentivos para os consumidores. Na Suécia, os moradores da capital Estocolmo serão impedidos de circular por 25 quarteirões do centro da cidade se estiverem no volante de um automóvel a combustão.

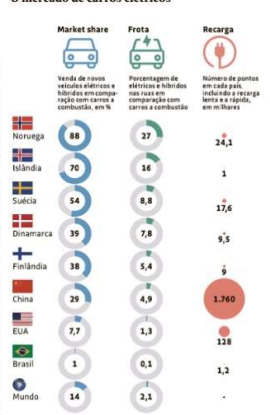
Onze meses antes das entregas, que deverão utilizar vans elétricas. A medida entrará em vigor no último dia deste ano. A partir de 2025, “todo mundo poderá respirar sem ficar doente”, postou o deputado Lars Strömgen. Ele celebrou a cidade com mais “lugares ao ar livre e muito espaço para andar a pé e de bicicleta”.

Já a Dinamarca, onde a venda do elétrico superou a de carro a combustão em 2021, quer um milhão de carros nas ruas até 2030 e, para isso, continua com sua política de mais impostos para esses últimos.

Segundo Julia Wanjiu, as especificidades dos países nórdicos trazem condições para o avanço da transição e não poderia simplesmente ser transplantadas para países como o Brasil.

“O Brasil é um caso totalmente diferente. Vocês têm um desafio enorme, em primeiro lugar, para implantar uma infraestrutura de carregamento que realmente torne atraente o uso de carros elétricos. [...] E a segunda barreira chave em economias emergentes é obviamente o preço, que uma família comum já tem dificuldade de pagar um carro por US\$ 30 mil (R\$ 150 mil)

O mercado de carros elétricos



O exemplo da Noruega

Incentivos para quem compra um elétrico

Gastos	Vantagens	Validade
25% de impostos no preço do carro	Não paga imposto	Desde 2001
Licenciamento anual	Não paga	Desde 1990
Preço do pedágio	50% de desconto, no mínimo	Desde 2018 (gratuito entre 1997 e 2017)
Preço nas balsas	50% de desconto, no mínimo	Desde 2018 (gratuito entre 1997 e 2017)
Estacionamentos municipais	50% de desconto, no mínimo	Desde 2018 (gratuito entre 1999 e 2017)
Uso de faixa de ônibus	Quando há mais de uma pessoa no carro	Desde 2006 (sem restrições em 2005 e 2006)

ou até mais.”

Questionada sobre quem deve pagar essa infraestrutura, se é o governo, a indústria automobilística ou as pessoas que têm carros elétricos, ela aponta para um mix, dependendo mais para a primeira opção.

“Na maioria dos países europeus, a infraestrutura está sendo subsidiada porque, se você apenas der para o setor privado, eles podem obter muito lucro dentro das cidades, mas nunca obterão se forem para qualquer área rural. Acho que é responsabilidade do governo. Isso significa comprometimento político com o Acordo de Paris”.

Nos últimos meses, Wanjiu tem estudado o caso do Egito, que traz alguns pontos de interesse com o caso brasileiro, e outros bem diferentes. “Estou fazendo a Revisão da Política de Crescimento Verde do Egito. Eles também têm menos de 1% de carros elétricos nas ruas egípcias, uma situação semelhante à brasileira”, disse.

“Os egípcios estão tentando fabricar seus próprios carros elétricos localmente. Estabeleceram parcerias com a China, a Índia, e estão tentando desenvolver a indústria automobilística no país. E isso poderia se tornar um divisor de águas real”, acredita Wanjiu.

Por lá, no entanto, há um problema de fundo que afeta a redução das emissões: o fato de que a eletricidade no país é gerada por fontes extremamente poluentes. Em 2022, apenas 1% dessa eletricidade veio de fontes renováveis, enquanto 84% da foi produzida a partir de óleo e gás fóssil.

Desta forma, diz a analista, “o país não está necessariamente se tornando mais amigável ao ambiente. Se a eletricidade por trás ainda for suja, você na verdade não economiza carbono em termos de emissões de gases de efeito estufa, certo?”

O Brasil, por outro lado, não tem esse problema. Dados de 2022 indicam que 87% das fontes para gerar eletricidade são renováveis, com cerca de 63% vindo de hidreletricas.