

# Quercus assina carta aberta dirigida à Airbus para não bloquear metas de eficiência e CO2

29 de Janeiro, 2016

Um grupo de 17 associações de defesa do ambiente, entre as quais a Quercus, dirigiram uma carta ao CEO da Airbus, Fabrice Brégier, por suspeitas desta empresa estar a bloquear a definição de um padrão de eficiência de combustível (relacionado com as emissões de CO2), à escala global, a ser aplicado às novas aeronaves. Este padrão de eficiência de combustível estava a ser definido pela Organização para a Aviação Civil Internacional (ICAO, da sigla em inglês) e destina-se a reduzir as emissões de CO2 dos novos tipos de aeronaves, explica a Quercus, em comunicado.

No entanto, e pouco tempo depois da Europa ter tido um papel fundamental na definição de um acordo climático ambicioso, em Paris, existem suspeitas de que a ICAO está a sofrer fortes pressões da parte da Airbus, estando alguns decisores políticos europeus a iniciar negociações para reduzir o nível de ambição deste padrão de eficiência, o que poderá resultar num acréscimo de 400 megatoneladas de emissões de CO2 possíveis de evitar, entre 2020 e 2040.

A empresa europeia Airbus e a americana Boeing representam, no seu conjunto, mais de 90% das emissões globais da aviação. A Airbus argumenta que não pode aceitar um padrão de eficiência suficientemente robusto por temer prejuízos sobre a sua atividade, adivinhando-se aqui que a empresa poderá não ser tão competitiva em termos de eficiência de combustível como seria desejável, avança a associação ambientalista.

Já os EUA apoiam um padrão de eficiência ambicioso, deixando o ónus da culpa para a Europa, caso seja aprovado um enfraquecimento deste padrão ambiental na próxima reunião da ICAO, já em Fevereiro.

As associações de defesa do ambiente argumentam que a indústria europeia só pode beneficiar de um padrão ambicioso de eficiência de combustível na aviação, na medida em que isso poderá estimular o investimento de milhares de milhões em pesquisa e desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, além de propiciar a criação de milhares de novos empregos.

Caso se enfraqueça este padrão de eficiência para as companhias aéreas, tal resultaria na emissão evitável de centenas de megatoneladas de gases com efeito de estufa e na queima de mais combustível do que seria necessário.

A ICAO tem vindo a desenvolver, desde 2010, um limite de emissão de CO2 para novos tipos de aeronaves, baseado na eficiência de combustível, com o objetivo de reduzir as emissões das novas aeronaves face aos valores atuais. Contudo, a alargada intervenção de empresas líderes do setor, como a Airbus, em questões técnicas de alto nível parecem ter conseguido desviar com sucesso os reguladores europeus do objetivo de garantir um padrão de eficiência ambientalmente eficaz, acusa a Quercus, na mesma nota.

A aviação é responsável por cerca de 5% das emissões responsáveis pelo aquecimento global. Em termos globais, as emissões anuais de CO<sub>2</sub> deste setor equiparam-se às emissões da Alemanha. O tráfego aéreo está a crescer 5-6% ao ano e a ICAO prevê que as emissões globais da aviação irão triplicar até 2050.

A Conferência do Clima de Paris, que decorreu em Dezembro passado estabeleceu a nova e ambiciosa meta de 1,5°C para limitar o aquecimento global do planeta. Depois de terem sido retiradas do Acordo do Paris as referências ao setor da aviação, no que respeita ao esforço de redução de emissões, a ICAO declarou publicamente que iria avançar com medidas climáticas ambiciosas.