

04/12/2015 - 05:00

Das boas intenções à descarbonização

Por **Jeffrey D. Sachs, Guido Schmidt-Traub e Jim Williams**

No período que antecedeu a realização da Conferência da ONU sobre Mudança Climática (CoP-21) em Paris, mais de 150 governos apresentaram planos para reduzir as emissões de carbono até 2030. Muitos observadores perguntam se essas reduções são suficientemente profundas. Mas há uma questão ainda mais importante: será que o caminho escolhido para 2030 proverá a base para pôr fim às emissões de gases-estufa neste século?

Segundo o consenso científico, a estabilização climática exige a descarbonização total dos nossos sistemas energéticos e emissões líquidas zero de gases-estufa até aproximadamente 2070. O G-7 reconheceu que a descarbonização - o único refúgio seguro frente à desastrosa mudança climática - é a meta suprema deste século. E muitos chefes de Estado declararam publicamente sua intenção de tomar esse caminho.

Mas os países presentes na CoP-21 ainda não estão negociando a descarbonização. Estão negociando passos muito mais modestos, para 2025 ou 2030, chamados Contribuições Nacionalmente Determinadas Pretendidas (INDCs, nas iniciais em inglês). A INDC dos Estados Unidos, por exemplo, compromete o país a reduzir as emissões de CO₂ em 26% a 28% até 2025, em relação a 2005.

A questão fundamental para Paris não é se os governos conseguem obter reduções de 25% ou de 30% até 2030, mas como eles vão fazer isso. O acordo de Paris deveria estipular que todo governo apresente um Caminho para a Descarbonização Profunda

Mesmo considerando-se a apresentação de mais de 150 INDCs uma conquista importante das negociações internacionais sobre o clima, a maioria dos especialistas pergunta se a soma desses compromissos é suficiente para manter o aquecimento global abaixo do limite pactuado de 2° Celsius. Eles estão discutindo, por exemplo, se as INDCs resultam numa redução de 25% ou 30% até 2030 e se precisamos de uma redução de 25%, 30% ou 40% até essa data para estar no caminho certo.

Mas a questão mais importante é se os países alcançarão suas metas de 2030 de uma forma que os ajude a chegar a emissões zero até 2070 (descarbonização total). Se eles se limitarem a implementar medidas destinadas a reduzir as emissões no curto prazo, se arriscam a atrelar suas economias a altos níveis de emissões depois de 2030. A questão decisiva, em resumo, não é 2030, e sim o que acontecerá depois.

Há motivos de preocupação. Existem dois caminhos para 2030. Poderíamos chamar o primeiro caminho de "descarbonização profunda", em referência aos passos para 2030 que preparam o caminho para a adoção de passos muito mais profundos depois disso. O segundo caminho poderia ser denominado a via "do mínimo esforço" - maneiras fáceis de reduzir as emissões de forma modesta, rápida e a um custo relativamente baixo. O primeiro caminho pode oferecer poucas oportunidades de mínimo esforço; na verdade essas oportunidades podem se tornar um fator de dispersão, ou coisa pior.

Aqui é que está o motivo de preocupação. A maneira mais simples de reduzir as emissões para 2030 é converter as centrais elétricas a combustão de carvão em centrais elétricas a combustão de gás. A primeira emite cerca de 1 mil gramas de CO₂ por quilowatt-hora; a segunda, cerca de metade desse volume. Durante os próximos quinze anos, não será difícil construir novas centrais a gás em substituição às usinas a carvão de hoje. Outro fator de mínimo esforço são os grandes avanços na eficiência de combustível dos motores de combustão interna, que elevam a distância percorrida por unidade de combustível, digamos 35 milhas por galão (14,8 km por litro) nos EUA para 55 milhas por galão (23,2 km por litro) até 2025.

O problema é que centrais elétricas a gás e veículos de combustão interna mais eficientes estão longe de nos permitir alcançar emissões líquidas zero até 2070. Precisamos atingir cerca de 50 gramas por quilowatt-hora até 2050, e não 500 gramas por quilowatt-hora. Temos de chegar a veículos de emissão zero, e não a veículos mais eficientes na combustão de gasolina, principalmente em vista da perspectiva de que o número mundial de veículos pode facilmente dobrar até meados do século.



A descarbonização profunda não requer gás natural e veículos de maior eficiência de combustível, e sim veículos a energia elétrica de carbono zero e veículos elétricos carregados na rede de energia elétrica de carbono zero. Essa transformação mais profunda, ao contrário das soluções de mínimo esforço almejadas hoje por muitos políticos, constitui o único caminho para a segurança climática (isto é, ficar abaixo do limite de 2°C). Ao buscar a mudança do carvão para o gás, ou a maior eficiência de veículos a combustão de gasolina, corremos o risco de nos enredar numa armadilha de alto carbono.

O poder de atração da solução paliativa de curto prazo é muito grande, principalmente para políticos de olho no ciclo eleitoral. Mas é uma miragem. Para que os formuladores de políticas públicas entendam o que realmente está em jogo na descarbonização, e portanto o que eles deveriam fazer hoje para evitar artifícios que resultam em becos sem saída e soluções fáceis, todos os governos deveriam preparar compromissos e planos não apenas para 2030 como também, pelo menos, para 2050. Esse é o principal recado do "Deep Decarbonization Pathways Project" (Projeto de Caminhos para a Descarbonização Profunda, ou DDPP, nas iniciais em inglês), que mobilizou equipes de pesquisa em 16 dos maiores emissores de gases-estufa para preparar Caminhos para a Descarbonização Profunda nacionais para meados do século.

O DDPP mostra que a descarbonização profunda é técnica e financeiramente viável, e identificou caminhos para 2050 que evitam as armadilhas e tentações das soluções de mínimo esforço, além de pôr as principais economias em condições de chegar à plena descarbonização até cerca de 2070. Todos os caminhos repousam sobre três pilares: grandes avanços na eficiência energética, uso de materiais inteligentes e de sistemas inteligentes (baseados em informações); energia elétrica de carbono zero, explorando-se as melhores opções de cada país, como as matrizes eólica, solar, geotérmica, hidroelétrica, nuclear, e a captura e sequestro de carbono; e troca de combustível a partir de motores de combustão interna para veículos elétricos, e outras mudanças para eletrificação ou para os biocombustíveis avançados.

A questão fundamental para Paris, portanto, não é se os governos conseguem obter reduções de 25% ou de 30% até 2030, e sim como eles pretendem fazer isso. Para atender a essa questão, o acordo de Paris deveria estipular que todo governo apresente não apenas um INDC para 2030 como também um Caminho para a Descarbonização Profunda, não compulsório, para 2050. Os Estados Unidos e a China já sinalizaram seu interesse por esse enfoque. Dessa maneira, o mundo poderá fixar uma rota rumo à descarbonização - e rechaçar a catástrofe climática que nos aguarda se não a seguirmos. **(Tradução de Rachel Warszawski)**

Jeffrey D. Sachs é diretor do Instituto da Terra e da Rede de Soluções de Desenvolvimento Sustentável da ONU.

Guido Schmidt-Traub é diretor-executivo da Rede de Soluções de Desenvolvimento Sustentável da ONU.

Jim Williams é diretor do Projeto de Caminhos para a Descarbonização Profunda.