

Salvar planeta custa 2% do PIB mundial

Relatório estima o capital necessário para frear emissão de gases do efeito estufa e evitar "mudança climática perigosa"

Biocombustíveis devem ganhar fatia de 3% a 10% do transporte mundial até 2030, diz o IPCC, painel do clima das Nações Unidas

CLAUDIO ANGELO
ENVIADO ESPECIAL A
BANCOC

Salvar o planeta da crise climática já tem um preço: cerca de 2% do PIB mundial. O número é do IPCC, o painel do clima das Nações Unidas, que apresentou em Bancoc, Tailândia, a terceira e última parte de seu Quarto Relatório de Avaliação. O texto, cujo sumário executivo é dirigido aos formuladores de políticas públicas, trata da mitigação do efeito estufa.

Ainda não se sabe quanto o custo pode representar em dólares. O valor do PIB mundial é de US\$ 44,6 trilhões (medido em 2005), mas não é possível estimar quanto será em 2030, ano de referência com que o IPCC trabalhou. Hoje, 2% desse valor são US\$ 892 bilhões, mais de 80% do PIB do Brasil.

Embora não recomende aos governos que caminho tomar, o relatório apresenta três futuros possíveis para a humanidade, na forma de três cenários de redução de emissões de gases de efeito estufa, em especial o dióxido de carbono (Co2).

No mais otimista, a concentração de CO2 na atmosfera é limitada a 450 ppm (partes por milhão) -o dobro do

que havia no ar antes da Revolução Industrial. No mais pessimista, ela fica em 650 ppm.

"Se você mirar em uma estabilização de 450 ppm, consegue evitar que a temperatura suba 2C, o que causaria uma mudança climática perigosa. Mas vai ser um pouco mais caro: cerca de 2% do PIB mundial", disse à Folha Mohan Munasinghe, vice-presidente do IPCC. O relatório fala em "menos de 3%".

"Para 550 ppm é menos de 1%, e para 650 ppm é algo desprezível [cerca de 0,2% do PIB]", disse o pesquisador. Este último cenário colocaria o planeta no rumo de um aumento de 4C na temperatura em 2100, com os efeitos catastróficos decorrentes disso -secas, cheias, furacões e fome.

"Há tecnologias existentes e conhecidas para estabilizar em 450 ppm a 550 ppm, mas elas implicam em um custo significativo", disse Munasinghe. "O que falta é vontade política."

Entre essas tecnologias, uma interessa especialmente ao Brasil: os biocombustíveis.

O IPCC traz uma boa notícia para agricultores brasileiros. Somados, todos os biocombustíveis -em especial o etanol de cana- poderão ocupar de 3% a 10% da matriz do setor de transportes em 2030. Isso significa reduzir até 1,5 bilhão de toneladas anuais de gás carbônico, pagando menos de US\$ 25 por tonelada cortada.



Rajendra Pachauri, líder do IPCC

"Eles foram destacados no sumário executivo como uma das tecnologias de mitigação já disponíveis no mercado com os maiores potenciais de mitigação no setor de transporte", disse Suzana Kahn Ribeiro, professora da Coppe (Coordenação dos Programas de Pós-Graduação em Engenharia) da UFRJ e autora do capítulo de transportes do relatório.

Não só no setor de

Painel do clima não é neutro em carbono

DO ENVIADO A BANCOC

O IPCC ainda não sabe como ele próprio vai neutralizar as emissões resultantes das numerosas viagens de avião de seus membros. O fato de a reunião desta semana ser realizada na longínqua (para a maior parte dos delegados) Tailândia ilustra essa ironia. Quase todos os 313 participantes de 105 países vieram voando para Bancoc. E voar é um dos jeitos mais poderosos conhecidos de emitir gases de efeito estufa.

Uma passagem aérea São Paulo-Bancoc representa nada menos do que 4 toneladas de gás carbônico: é o que um cidadão de um país pobre emite, em média, em um ano. O painel

transportes: o IPCC também os considera uma boa alternativa para gerar de energia até mesmo no setor florestal -com o álcool de celulose, um combustível produzido a partir de restos de madeira e serragem (ainda em escala piloto, fora do mercado).

Menção honrosa

Esta é a segunda menção favorável do IPCC a estratégias de mitigação do clima

do clima não atacou ainda o problema. "Não há critérios definidos ainda. O painel não pode dizer: "Eu sou neutro em carbono", diz Carola Saibante, assessora de imprensa do IPCC.

No sumário executivo que será divulgado hoje em Bancoc, o tema aviação passou voando. O lobby das empresas aéreas, com apoio da delegação dos EUA, conseguiu evitar que as emissões do setor fossem mencionadas.

"Essa é uma área para a qual não há solução, por enquanto", disse Suzana Kahn Ribeiro, brasileira que coordenou o capítulo de transportes do relatório. Segundo ela, não há tecnologia que dê conta de limpar a aviação num futuro previsível, especialmente com passagens internacionais cada vez mais baratas. "A demanda sobe de 3% a 4% ao ano", afirma. O IPCC que o diga. (CA)

propostas pelo Brasil. A outra foi o reconhecimento do potencial do setor florestal (e da redução do desmatamento, um bandeira levantada pelo país) como ferramenta de mitigação que pode ser usada já a baixo custo.

O álcool de cana ganha destaque no texto do capítulo de transportes (fora do sumário executivo), que aponta suas vantagens em relação a outros tipos de etanol, como o de milho.

A principal vantagem é a proporção de matéria-prima que vira combustível, que é maior para a cana.

Síndrome de Fidel

Mesmo destacando os biocombustíveis, o IPCC teve o cuidado de não superestimar o potencial dessa tecnologia no texto destinado aos tomadores de decisão, por duas razões.

Primeiro, existe uma controvérsia em torno da chamada "síndrome de Fidel Castro", ou seja, a limitação da agricultura energética devido a uma competição com a agricultura para alimentos. "Isso já é um fato com o milho e alimentos derivados de milho nos EUA e México. Por não haver consenso a respeito, pouco pode ser afirmado, principalmente no sumário executivo", diz Ribeiro.

A outra é a absoluta falta de dados sobre o potencial de expansão dos biocombustíveis. Ribeiro diz que no Brasil, um grande produtor de cana, há apenas "um ou dois" estudos estimando limites para o aumento a produção de álcool. Setores inteiros, como o de transporte público e veículos pesados, acabaram ficando de fora da análise também por falta de referências científicas. Pode ser até que o real potencial do álcool e do biodiesel esteja subestimado.

"Não temos como fundamentar cientificamente", afirma a pesquisadora brasileira.