

19/02/2018 - 05:00

O esforço para reduzir emissões da aviação

Por **Pedro Soares**

Pense: um avião comercial decola em São Paulo e aterrissa em Londres. Para cumprir o trajeto, queima combustível fóssil, produzindo emissões que, idealmente, precisam ser compensadas. Mas por quem e de que maneira? O fato é que as emissões dos voos comerciais internacionais não estão territorialmente vinculadas - ou seja, no caso do exemplo, não constituem ônus climático nem para o Brasil nem para a Inglaterra. Sua compensação cabe às próprias companhias aéreas, que respondem hoje por 2% das emissões mundiais, suficientes para colocar o setor no mesmo patamar de emissões das dez economias mundiais maiores geradoras de gases de efeito estufa (GEE).



Pior, se nada for feito, a aviação civil internacional é séria candidata à pole position dos maiores emissores do planeta em 2050, quando o aumento das viagens aéreas internacionais levará o setor a produzir um quinto das emissões globais.

Em um exemplo de boa prática de autorregulação, representantes da aviação civil internacional vêm desde 2016 discutindo mecanismos para compensação das emissões geradas pelo previsível crescimento da demanda por voos internacionais. O objetivo, entre 2020 e 2035, é não apenas reduzir o máximo de emissões, mas também compensar tudo o que exceda o patamar atingido na virada da década - é o chamado "crescimento carbono neutro pós 2020".

Materiais de fuselagem mais leves, uso de biocombustíveis e mudanças operacionais, como redução do tempo de taxiamento, são algumas saídas técnicas para a redução de emissões, mas exigem adaptações que não se fazem da noite para o dia. Se quiser zerar o inevitável aumento de emissões, o setor precisará utilizar também mecanismos alternativos de compensação, como a compra de créditos nos mercados de carbono.

Para regular as compensações, a Organização da Aviação Civil Internacional (Icao) criou um Esquema de Compensação e Redução de Emissões da Aviação Civil Internacional (Corsia, na sigla em inglês). O funcionamento do mercado de carbono que irá complementar ações internas de redução de emissões a partir de 2020 foi o tema que atraiu a Montreal grande presença de negociadores e representantes de instituições da sociedade civil de diferentes países, entre os dias 7 e 9 de fevereiro deste ano.

Projeções da Icao preveem a necessidade de compensar em torno de 2,5 bilhões de toneladas de GEE resultantes do aumento de voos internacionais - é praticamente o mesmo que o Brasil emitiu em 2016. Tal demanda, deverá canalizar cerca de US\$ 12 bilhões para a compra de créditos de carbono nos próximos 15 anos.

Até o momento, 72 países já aderiram ao Corsia. O Brasil não é um deles e acena que só participará da terceira fase do programa, a partir de 2027. As duas primeiras etapas, que vão de 2021 a 2023 e de 2024 a 2026, são de participação voluntária. Depois, a dobradinha redução/compensação torna-se mandatória até 2035.

Os negociadores brasileiros precisam sinalizar abertura e apoio para que as companhias aéreas nacionais assumam precocemente seu quinhão no esforço de mitigar os efeitos do aquecimento global e contê-lo a um máximo de 2 °C até o final do século

Considerando as oportunidades e benefícios que esse novo mercado de carbono pode trazer, causa estranheza que o Brasil ainda não esteja à mesa de negociações, esforçando-se para um engajamento amplo das companhias aéreas brasileiras no acordo. No passado recente, o país já perdeu grandes oportunidades quando gerou a maior redução de emissões do mundo (ao diminuir em mais de 80% o desmatamento na Amazônia) e captou somente 6% dos aportes a que teria direito.

É verdade que o desmatamento amazônico voltou a crescer, gerando a perda de 6,5 mil km² de florestas no último ano. E, sim, a região segue amargando uma participação ínfima de 8% no PIB nacional, embora responda por mais de 50% das reduções de emissões brasileiras. Mas a floresta continua sendo um capital valioso e sua conservação, combinada com o desenvolvimento de atividades sustentáveis, pode atrair parcela significativa dos investimentos do Corsia para a região. Além de complementar o aporte internacional para o combate ao desmatamento (que ainda se configura como a principal fonte de emissão de gases de efeito estufa no Brasil), esses recursos podem ser canalizados para o estabelecimento de novos modelos produtivos, que tragam benefícios sociais e econômicos para comunidades da floresta e produtores locais.

Sim, a adesão ao Corsia gerará custos para as companhias aéreas brasileiras, que passariam a compensar suas emissões adicionais após 2020. Projeções recentes da organização americana Environmental Defense Fund (EDF) estimam que o aumento médio nas tarifas aéreas internacionais, caso o Brasil se integre ao Corsia desde a primeira fase, seria de apenas US\$ 4 a US\$ 5 - valores que seriam convertidos em apoio a projetos de reduções de emissões e de promoção do desenvolvimento sustentável.

Os negociadores brasileiros no Corsia, no entanto, defendem que sejam elegíveis para o recebimento de recursos das companhias aéreas apenas projetos enquadrados no âmbito do Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (MDL), criado dentro do Protocolo de Kyoto. Parecem esquecer que a conservação das florestas amazônicas poderia gerar um ativo imediato, por meio do mecanismo de REDD+ (Reduções de Emissões por Desmatamento e Degradação Florestal), alavancando recursos na escala necessária ao desafio de promover, na Amazônia, um novo modelo de desenvolvimento social e econômico que não dependa de novos desmatamentos.

Mas os ganhos não vão cair do céu. Os negociadores brasileiros precisam sentar à mesa da Icao e sinalizar abertura ao REDD+ e apoio a que as companhias aéreas nacionais assumam precocemente seu quinhão no esforço de mitigar os efeitos do aquecimento global e contê-lo a um máximo de 2 °C até o final do século. O embarque nessa empreitada é imediato e tem como destino a construção de um mundo ambientalmente mais tolerável para as gerações futuras.

Pedro Soares é gerente do Programa de Mudanças Climáticas e REDD+ do Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável da Amazônia (Idesam)