

A COP28 e o futuro da mobilidade no Brasil

A aposta na eletrificação das frotas urbanas e o aumento da utilização de biocombustíveis despontaram como algumas das principais tendências discutidas ao longo da Cúpula do Clima de Dubai

Encerrada no último dia 12, a 28ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP28), sediada em Dubai, teve o importante papel de promover o primeiro balanço global dos desdobramentos do Acordo de Paris, firmado em 2015, com o intuito de limitar o aumento da temperatura do planeta em 1,5°C, até o fim do século XXI. A ideia é que, de 2023 em diante, os cerca de 200 países signatários desse pacto passem a realizar, a cada cinco anos, uma avaliação coletiva dos esforços empregados para conter o aquecimento global, batizada de Global Stocktake (GST). Esse extenso inventário permite não só monitorar o progresso dessas iniciativas, mas também identificar novos pontos focais e traçar as diretrizes necessárias para que governos e empresas possam seguir trabalhando em prol da ação climática.

Um resultado positivo da COP28 foi a celebração do memorando de entendimentos entre o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Banco Mundial (BIRD) e o Banco Europeu de Investimento (BEI). O principal objetivo do acordo é desenvolver o setor privado com a pauta ESG, de maneira a alocar recursos em projetos sustentáveis, como o desenvolvimento de baterias, a expansão do uso de hidrogênio de baixo carbono e a transição energética para matrizes limpas no território brasileiro. Os recursos destinados a esses fins equivalem a cerca de R\$6,5 bilhões e deverão impulsionar a descarbonização de setores como transporte e infraestrutura.

Isto posto, a indústria da mobilidade assume um papel de particular importância, uma vez que a redução, ou mesmo o abandono, do uso de combustíveis fósseis foi um dos temas que dominaram o debate durante a COP, ao lado de tópicos como controle das emissões de gases de efeito estufa (GEE), investimentos em biocombustíveis, mercado de carbono e bioeconomia. Ao longo das quase duas semanas de conferência, buscou-se, entre tantas outras demandas, traçar estratégias para agilizar a transição energética, e isso de maneira responsável, sem comprometer a segurança de fornecimento provisionada pelos combustíveis fósseis.

Afinal, ainda que precisem ser substituídos o mais rápido possível – dada sua elevada contribuição para o aumento da temperatura do planeta –, dada sua elevada contribuição para o aumento da temperatura do planeta –, esses recursos não renováveis ainda sustentam as operações de setores econômicos inteiros, exigindo cautela, por parte dos governos, além de investimentos massivos em matrizes limpas, por parte das empresas.

Mobilidade na COP28

No tocante à indústria da mobilidade, a aposta na eletrificação das frotas urbanas e o aumento da utilização de biocombustíveis despontaram como algumas das principais tendências discutidas ao longo da Cúpula do Clima de Dubai.

Durante um painel promovido pela iniciativa The Climate Pledge, em parceria com a rede C40, que reúne 40 metrópoles comprometidas com o combate às mudanças climáticas, foi revelado que, até 2030, espera-se um aumento de 36% no número de veículos comerciais leves em circulação nas 100 maiores cidades do mundo. Diante desse cenário, a eletrificação da frota urbana foi apontada pelos painelistas como a única alternativa

capaz de conter as emissões de GEE a tempo e em conformidade com as diretrizes e prazos estipulados pelo acordo “C40 Cities Climate Leadership”.

Por outro lado, o uso de biocombustíveis deve ganhar cada vez mais espaço no cenário global, com uma expectativa de 150% de aumento na produção desses recursos derivados de biomassa renovável, até 2030, segundo um dos mais recentes estudos da Agência Internacional de Energia (IEA), publicado pouco antes do início da COP28. Nesse contexto, em específico, o Brasil tem chamado a atenção, graças à sua capacidade de liderar a agenda global de biocombustíveis.

De acordo com cálculos da consultoria EY, um carro flex totalmente abastecido com etanol emite, em média, 37 gramas de dióxido de carbono (CO₂) por quilômetro rodado, ao passo que um veículo elétrico chega a emitir 54 gramas do mesmo gás, se for levada em conta a matriz energética europeia. Já no Brasil, esse mesmo veículo elétrico tem emissões até 35% menores do que na Europa, dado que 85% da matriz energética do país é composta por fontes renováveis, graças à predominância das usinas hidrelétricas e ao uso crescente das modalidades eólica e solar.

Os números de comparação entre as emissões europeias e brasileiras, fornecidos pela EY, consideraram o ciclo completo de vida do etanol, desde a sua produção até o uso pelo consumidor final. O cálculo contemplou ainda a absorção de CO₂ no processo de cultivo da cana-de-açúcar, um dos principais insumos na composição desse biocombustível.

Com isso em mente, fica claro que, em se tratando tanto da eletrificação de veículos quanto da utilização de combustíveis renováveis, o Brasil se coloca na vanguarda mundial, não só do processo de transição energética, mas também do desafio de propor soluções inovadoras em mobilidade urbana, com foco no cumprimento da sua Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC), que prevê a redução pela metade das emissões de GEE do país, até 2030, com vistas à neutralidade de emissões líquidas, até 2050.

Em suma, seja por conta da robustez de sua matriz energética renovável, ou ainda, devido à sua expertise na fabricação de biocombustíveis – com expectativa de 4,5% de crescimento na produção de etanol derivado de cana-de-açúcar, para a safra 2023/2024, segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) –, o Brasil tem se mostrado um terreno fértil para o avanço de uma indústria da mobilidade cada vez mais responsável em termos ambientais, além de comprometida com a ação contra a mudança global do clima, conforme previsto pelo 13º Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU).