

A COP30 e o petróleo da margem equatorial

A polêmica em torno da exploração de petróleo da margem equatorial é mais do que uma mera disputa entre Ibama e Petrobrás. Trata-se de definir qual o posicionamento do Brasil no esforço mundial para redução da emissão de gases de efeito estufa. Ao se oferecer como anfitrião da COP30, o Brasil mostrou determinação não apenas em aderir ao esforço global pela mitigação, mas de se colocar entre os líderes do processo. Fez bem, não apenas por uma questão moral – o legado para as futuras gerações – como também porque o aquecimento global é mais problemático para o Brasil e demais países tropicais do que para os países com invernos rigorosos.

Porém, com a eleição de Trump e as mudanças políticas na Europa, a probabilidade de sucesso da mitigação de emissões tem diminuído. Há duas explicações: (1) acúmulo de poder político pelos que não acreditam na relação entre gases de efeito estufa e clima; ou pelos que acreditam, mas não se importam com as consequências; (2) pessimismo dos que temem o que os economistas chamam de “tragédia dos comuns”.

Essa tragédia tende a ocorrer quando indivíduos ou países compartilham um recurso comum – no caso, a atmosfera terrestre. Cada um tende a agir de acordo com seus próprios interesses de curto prazo, sem considerar o impacto negativo cumulativo de suas ações sobre o recurso compartilhado, no longo prazo. Como resultado, o recurso é degradado, prejudicando a todos. A tragédia é evitada quando há gestão e regulamentação para garantir a sustentabilidade dos recursos compartilhados. É exatamente o que se pretende alcançar com as COPs.

O governo vinha cozinhando a polêmica sobre a margem equatorial em banho maria, provavelmente aguardando a conclusão da COP30. Se o conclave fosse bem-sucedido, seria um sinal de que a aposta na regulamentação global teria chance de dar certo e o Brasil poderia unir o útil ao agradável. Isto é, ser um dos líderes do esforço pela mitigação e alavancar a atividade econômica – produzir bens com baixo conteúdo de carbono, por exemplo - resgatando da pobreza parte de nossa população. Porém, se a COP30 fosse malsucedida, sairia fortalecida a visão de que os efeitos deletérios do aquecimento global são inevitáveis e que o Brasil não pode se dar ao luxo de desprezar a produção de petróleo da Margem Equatorial.

A eleição de David Alcolumbre para presidente do Congresso precipitou os acontecimentos. O presidente Lula chamou de lenga-lenga o licenciamento da pesquisa para comprovar, ou não, a existência de petróleo comercialmente explorável na costa do Amapá. E demonstrou convicção de que, se existir, acelerará a transição energética.

Produzir combustíveis fósseis para ajudar a transição energética é uma aparente incoerência. Porém, talvez o presidente Lula considere a tragédia dos comuns inevitável e entenda que a riqueza produzida pelo petróleo é indispensável para viabilizar a infraestrutura de adaptação aos eventos extremos.

Mitigar e adaptar não são estratégias mutuamente excludentes. Mas é preciso substituir a atual fragmentação decisória do governo por um processo em que todos os aspectos da questão – ambientais, energéticos, econômicos e diplomáticos – sejam coletiva e simultaneamente examinados.

A COP30 e o petróleo da margem equatorial

Polêmica é mais do que uma mera disputa entre Ibama e Petrobras

Jerson Kelman

Engenheiro, foi professor da Coppe-UFRJ e dirigente de ANA, Aneel, Light, Enersul e Sabesp

A polêmica em torno da exploração de petróleo da margem equatorial é mais do que uma mera disputa entre Ibama e Petrobras. Trata-se de definir qual o posicionamento do Brasil no esforço mundial para a redução da emissão de gases de efeito estufa. Ao se oferecer como anfitrião da COP30, o Brasil mostrou determinação não apenas em aderir ao esforço global pela mitigação mas de se colocar entre os líderes do processo. Fez bem, não apenas por uma questão moral — o legado para as futuras gerações — como também porque o aquecimento global é mais problemático para o Brasil e demais países tropicais do que para os países com invernos rigorosos. Porém, com a eleição de Trump e as mudanças políticas na Europa, a probabilidade de sucesso da mitigação de emissões tem diminuído. Há duas explicações: 1) acúmulo de poder político pelos que não acreditam na relação entre gases de efeito estufa e clima; ou pelos que acreditam, mas não se importam com as consequências; 2) pessimismo dos que temem o que os economistas chamam de “tragédia dos comuns”.

Essa tragédia tende a ocorrer quando indivíduos ou países compartilham um recurso comum — no caso, a atmosfera terrestre. Cada um tende a agir de acordo com seus próprios interesses de curto prazo, sem considerar o impacto negativo cumulativo de suas ações sobre o recurso compartilhado, a longo prazo. Como resultado, o recurso é degradado, prejudicando a todos. A tragédia é evitada quando há gestão e regulamentação para garantir a sustentabilidade dos recursos compartilhados. É exatamente o que se pretende alcançar com os COPs.

O governo vinha cozinhando a polêmica sobre a margem equatorial em banho-maria, provavelmente aguardando a conclusão da COP30. Se o conclave fosse bem-sucedido, seria um sinal de que a postura na regulamentação global teria chance de dar certo e o Brasil poderia unir o útil ao agradável. Isto é, ser um dos líderes do esforço pela mitigação e alavancar a atividade econômica — produzir bens com baixo conteúdo de carbono, por exemplo —, resgatando da pobreza parte de nossa população. Porém, se a COP30 fosse malsucedida, sairia fortalecida a visão de que os efeitos deletérios do aquecimento global são inevitáveis e que o Brasil não pode se dar ao luxo de desprezar a produção de petróleo da margem equatorial.

A eleição de David Alcolumbre para presidente do Congresso precipitou os acontecimentos. O presidente Lula chamou de longa-lença o licenciamento da pesquisa para comprovar, ou não, a existência de petróleo comercialmente explorável na costa do Amapá. E demonstrou convicção de que, se existir, acelerará a transição energética.

Produzir combustíveis fósseis para ajudar a transição energética é uma aparente incoerência. Porém, talvez o presidente Lula considere a tragédia dos comuns inevitável e entenda que a riqueza produzida pelo petróleo é indispensável para viabilizar a infraestrutura de adaptação aos eventos extremos. Mitigar e adaptar não são estratégias mutuamente excludentes. Mas é preciso substituir a atual fragmentação decisória do governo por um processo em que todos os aspectos da questão — ambientais, energéticos, econômicos e diplomáticos — sejam coletivos e simultaneamente examinados.

Produzir combustíveis fósseis para ajudar a transição energética é uma aparente incoerência. Porém, talvez Lula entenda que a riqueza produzida pelo petróleo é indispensável para viabilizar a infraestrutura de adaptação aos eventos extremos



Caminhão da frota Carbono Zero da Gás Verde, serviço em parceria com a Scania Bruno Santos/Folhapress

Scania e Gás Verde lançam serviço de transporte que visa reduzir emissões em até 99%

Empresas firmam parceria para ampliar uso de combustível renovável; combo inclui caminhão a gás e rede de manutenção

Alexa Salomão

SÃO BERNARDO DO CAMPO (SP) O etanol já ajuda a reduzir as emissões dos carros, mas o Brasil ainda tem longo caminho a percorrer quando se trata de popularizar alternativas ao diesel. A sueca Scania, fabricante global de veículos e motores, e a Gás Verde, do Rio, que produz biogás e biometano a partir principalmente do lixo, firmaram parceria que busca contribuir com essa mudança. Juntas, vão oferecer o que qualificam como serviço completo de transporte de baixa emissão. Baixíssima, dizem. Redução que pode chegar a 99% em relação ao transporte tradicional, considerando o sistema de produção da Gás Verde, que purifica ao máximo o combustível. As empresas investem forte nos negócios ligados à transição energética.

A Gás Verde, do grupo Urca, é a maior produtora de biometano da América Latina. Tem 12 unidades geradoras de biogás, biometano e energia elétrica em seis estados, e vai converter suas térmicas a biogás em plantas de biometano, elevando a produção de 160 metros cúbicos por dia para 650 mil até 2028.

“A parceria é uma virada de chave para empresa, pelo potencial expansão do uso do biometano, porque a demanda é muito alta entre empresas que buscam reduzir as emissões, e é preciso seguir estruturando a oferta”, diz o CEO da Gás Verde, Marcel Jorand. Numa comparação seca, o biometano ainda é cerca de 20% mais caro que o diesel. Mas Jorand diz que o serviço completo tem custo menor do que o movi-

do a combustível fóssil quando se consideram outros gastos com descarbonização, como compra de créditos de carbono.

A Scania é a montadora dedicada a veículos pesados que avança mais rápido na busca de descarbonização no Brasil. Quase 5% da produção são de modelos alternativos ao diesel.

Investindo na modernização do transporte de carga a gás desde 2018, conseguiu aperfeiçoamentos que deixaram os modelos com desempenho competitivo em relação a veículos a diesel.

Na parceria, por exemplo, é oferecido modelo com sistema batizado de “mochilão” — dois cilindros atrás da cabine, que aumentam a autonomia do caminhão em até 650 km. O motor projetado para gás, com alto desempenho, tem força semelhante ao alcançado nas versões a diesel.

A Scania apresentou em 2023 e aperfeiçoou o X Gás, primeiro caminhão do Brasil com autonomia para rodar 920 km com gás, seja GNV (gás natural veicular), biometano ou a mistura deles.

“Globalmente, a Scania trabalha com diesel, biodiesel, veículo elétrico, hidrogênio, gás, biome-

tano, porque acredita que não haverá uma única matriz capaz de suprir mundialmente o transporte a diesel”, diz Alex Nucci, diretor de Vendas de Soluções da Scania Operações Comerciais Brasil. “Quando a gente aterrissa aqui, no Brasil, um país com distâncias continentais, onde um caminhão sai do Rio Grande do Sul e vai até Ceará, rodando três, cinco, cinco mil km, o desafio é maior ainda.”

O negócio oferecido pela parceria entre as empresas tem uma combinação eclética e meio fora dos padrões brasileiros.

A Gás Verde não comprou, mas sim, alugou os caminhões da Scania. Serão cem veículos zero quilômetro ao longo do ano. Os 40 primeiros são entregues em fevereiro. O cliente vai contratar o serviço, mas, se quiser, pode adquirir os veículos. O banco global da Scania tem um fundo verde com taxas de juros mais atraentes para incentivar a adoção de frotas que reduzem emissões.

O combo inclui o caminhão, acesso a toda a rede de 165 concessionárias e pontos de atendimento da montadora no Brasil, plano de manutenção, bem como garantia de fornecimento de biometano da Gás Verde, inicialmente, no Sudeste e, progressivamente, em outros locais do país, como BA, PE e MA.

Os pontos de abastecimento ficarão nas proximidades de grandes rodovias, como Fernão Dias, e Dutra — que liga o RJ a SP e já tem uma rede. Mas também será oferecido abastecimento em rotas alternativas, se necessário. O pacote só não inclui os responsáveis pela operação do transporte, como motorista e carregadores.

650 mil metros cúbicos/dia

é quanto a Gás Verde pretende produzir após converter suas térmicas a biogás em plantas de biometano; previsão é que mudança aconteça até 2028