



CATARINA ROSETA PALMA
Professora Associada, ISCTE
Business School

O verão mais quente

Como era esperado, dados os recordes de temperatura nos últimos meses, o verão climatológico de 2023, englobando os meses de junho, julho e agosto, foi o mais quente a nível planetário desde que há registos, segundo o sistema Copernicus¹. A temperatura foi a mais quente, quer no ar quer à superfície dos oceanos, com o Atlântico Norte a atingir uns inauditos 25,19 °C em agosto. Na Europa, este verão “só” ficou no top 5, mas trouxe incêndios, perdas agrícolas, mortalidade acrescida devido às ondas de calor, e tempestades como Daniel, que despejou alguns locais da Grécia, em 24 horas, entre 600 mm e 800 mm de chuva – mais do que chove anualmente em muitas zonas de Portugal! Sempre houve fenómenos meteorológicos extremos, mas a crise climática, causada pelas emissões de gases com efeito de estufa (GEE), faz com que estes sejam mais frequentes e mais potentes. Pior, é esperado que se agravem nos próximos anos.

Há décadas que sabemos que esta crise só pode ser mitigada reduzindo as emissões de GEE, uma vez que as supostas soluções de captura atmosférica e geoengenharia não são ainda realistas à escala global. Por isso, temos instrumentos como o Acordo de Paris, cuja mais recente avaliação² refere a insuficiência das reduções conseguidas até agora. A União Europeia



Fabrizio Bensch/Reuters

tem compromissos concretos como a redução de 55% dos GEE até 2030 (face a 1990) e a neutralidade carbónica em 2050. Em Portugal, realça-se o investimento notável em fontes de energia renovável para produção de eletricidade e o fecho antecipado das centrais a carvão, pois o setor elétrico é uma peça importante da descarbonização que se pretende.

No entanto, o setor dos transportes é igualmente relevante, e aqui os resultados não são positivos. Após uma subida entre 2013 e 2019 das emissões dos transportes, cuja esmagadora maioria provém do transporte rodoviário, houve uma redução durante o período da pandemia. No seu pacote de apoio

às famílias, o Governo incluiu apoios fiscais ao preço dos combustíveis (!) além de suspender a atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO₂. Esta taxa, criada em 2015, deveria acompanhar o preço do carbono no mecanismo de Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE), respeitando o princípio da igualdade de custos marginais de emissão que todos os economistas sabem ser essencial para a redução eficiente de emissões. Ora o preço de uma licença CELE passou de cerca de 25€/ton no início de 2020 para 85€/ton no final de 2021, mantendo-se em valores próximos desse desde então, enquanto a taxa de carbono portuguesa ficou “conge-

lada” perto dos 24€/ton entre 2020 e 2023. Só em meados de 2023, face aos maiores consumos de gasolina e gasóleo da última década, o Governo iniciou a atualização (ainda parcial) da taxa de carbono, mantendo os descontos no ISP.

Para um país que diz procurar a neutralidade carbónica, uma trajetória de aumento do consumo de combustíveis fósseis é inaceitável. O preço do carbono é a forma mais eficaz de reduzir o consumo, por contribuir para a alteração de comportamentos, mesmo quando a sua receita não é diretamente utilizada em medidas de mitigação. Os economistas do ambiente e recursos naturais³ defendem a centralidade dos preços do carbono no combate às emissões de GEE. Inúmeros estudos mostram que a medida não é especialmente regressiva, nem incentiva de forma significativa o “carbon leakage” (deslocação da atividade económica para outras zonas do mundo).

De que catástrofes estamos à espera para levar isto a sério? ■

Para um país que diz procurar a neutralidade carbónica, uma trajetória de aumento do consumo de combustíveis fósseis é inaceitável.

1) <https://climate.copernicus.eu/summer-2023-hottest-record>
2) <https://unfccc.int/documents/631600>
3) <https://www.eaere.org/statement/>

ID: 107118158

13-09-2023

CATARINA R. PALMA

Preço do carbono é a forma eficaz de reduzir o consumo

OPINIÃO 31

