

COP29: financiamento muito abaixo do esperado

Conferência de Baku encerra com atraso e decide por um fundo de US\$ 300 bilhões anuais para mitigação e adaptação às mudanças climáticas. Apesar da aprovação, texto foi criticado pelos países em desenvolvimento

» PALOMA OLIVETO

Com mais de 30 horas de atraso, 197 países e a União Europeia aprovaram a declaração final da Conferência das Nações Unidas para Mudanças Climáticas de Baku (COP29). Considerada uma das COPs mais turbulentas, com forte presença do lobby do petróleo e ausência de líderes mundiais, como Luiz Inácio Lula da Silva, a cúpula, na capital do Azerbaijão, terminou com o acordo sobre o fundo de US\$ 300 bilhões anuais até 2035, com revisão em 2030. Esse valor, muito abaixo das expectativas, sairá dos cofres dos países ricos para financiar ações de mitigação e adaptação às mudanças climáticas.

O tema principal da conferência era a definição do objetivo coletivo quantificado de financiamento climático (NCQG), que entra em vigor em 2025. Uma queda de braços entre os países desenvolvidos e o G77+China marcou as duas semanas da COP, que ameaçou naufragar — chegou-se a falar, nos pavilhões de Baku, sobre uma suspensão do evento, como ocorreu, no início de novembro, com a COP da Biodiversidade, na Colômbia.

As nações em desenvolvimento exigiam de US\$ 1,3 trilhão (proposta do grupo africano e dos países insulares) a US\$ 500 bilhões (o mínimo, segundo o G77+China) anuais. O valor aprovado, de US\$ 300 bilhões, foi mencionado pela delegação brasileira em uma coletiva de imprensa e, ao longo de todo o dia de ontem, surgiu várias vezes nas mesas de negociação. A delegação dos países insulares se retirou das discussões, ontem, em protesto.

Aplausos e críticas

Apesar dos aplausos e abraços coletivos na plenária de encerramento, os exaustos representantes dos países em desenvolvimento criticaram o acordo financeiro, após o anúncio do texto final pelo presidente da COP29, Mukhtar Babayev. Falou-se sobre



O presidente da COP29, Mukhtar Babayev, fala na sessão de final: conferência ameaçou naufragar

“dinâmica contínua do colonialismo ambiental”, “falta de confiança na Convenção-Quadro sobre Mudanças Climáticas” e “soma insignificante”.

O texto aprovado fala de uma rota Baku-Belém — a COP30 será realizada no Pará —, por onde passarão investimentos de fontes diversas, incluindo o setor privado e bancos multilaterais. A avaliação de especialistas que acompanharam a conferência é a de que a presidência da COP brasileira terá mais uma tarefa penosa pela frente. A principal será aumentar o nível de ambição dos compromissos nacionalmente determinados (NDCs), metas internas que cada país apresenta com objetivo de reduzir a emissão de gases de efeito estufa.

“A COP29 terminou com um acordo sobre financiamento climático que não consegue dar

resposta à urgência de enfrentar a crise climática global”, avaliou, em nota, Friederike Röder, vice-presidente da organização da sociedade civil Global Citizen. “É claro que o acordo final da COP29 sobre o NCQG fica lamentavelmente aquém da resposta aos desafios climáticos prementes de hoje, e muito menos aos crescentes desafios de amanhã. No entanto, saudosos o acordo sobre uma rota para Belém, que desperta um leve raio de esperança.”

Protagonista

Maurício Voivodic, diretor-executivo do WWF-Brasil, destacou que, em 2025, o Brasil terá pela frente a tarefa de tentar salvar a meta de limite do aumento da temperatura até o fim do século. “Como presidente da próxima Conferência do Clima, é

fundamental que o Brasil se coloque como protagonista da viabilidade do 1,5°C, cobrando o aumento de ambição dos demais países em todas as áreas de negociação.”

Um avanço da conferência foi a aprovação do artigo 6 do Acordo de Paris, que estabelece regras para o mercado de carbono. Esse mecanismo permitirá aos países que cumpriram suas metas de emissões vender créditos a outras nações. “A decisão foi muito comemorada, pois esperar mais um ano para se operacionalizar os mercados do simplesmente não era uma opção. Se isso não acontecesse agora, o artigo 6 se tornaria algo totalmente obsoleto em um mundo em que mercados voluntários de carbono sem qualquer tipo de fiscalização acabam se impondo”, comentou Caroline Prolo, cofundadora da organização da sociedade civil Laclima.

Três perguntas para

André Ferreti, gerente senior de Economia da Biodiversidade da Fundação Grupo o Boticário



Fundação O Boticário/Divulgação

O modelo das COPs está se mostrando insustentável?

As regras da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas vêm de um contexto da ONU, que foi criada no pós-Segunda Guerra Mundial. O mundo mudou, as coisas não são mais as mesmas, nem as relações de poder. Certamente, é importante haver ajustes. Agora, isso não significa que as COPs não servem para nada, ou que não serão suficientes. Na verdade, as regras, da forma como estão estabelecidas, têm tudo o que a gente precisa para equacionar o desafio das mudanças climáticas. A questão são os países. Se eles não estiverem de fato focados na resolução desse que é o maior desafio da humanidade no século, não há ajuste na governança que vai resolver. Eu participei de 18 COPs até agora, e consigo ver claramente toda a evolução que foi sendo realizada nesse caminho. A gente esperava que fosse mais rápido? Sim, esperava, mas muita coisa aconteceu e vai acontecer nas próximas.

O Brasil não apresentou um cronograma sobre a substituição de combustível fóssil. Haverá uma cobrança para que o país se posicione mais claramente?

A resposta é muito clara. Sim, haverá. Tanto da própria população brasileira, da sociedade civil brasileira, da ciência brasileira, quanto de outros países que vão claramente pressionar o Brasil. Porque se o país quer ser uma potência climática, é totalmente incoerente ele falar de uma parte do problema e não atacar a principal parte dele, que é a emissão de gás de efeito estufa por queima de combustível fóssil. Não

adianta a gente falar de conservação da biodiversidade, querer financiamento, apoio dos países mais ricos. Acabamos de conseguir reduzir 30% do desmatamento na Amazônia, e isso foi responsável por uma queda de 12% nas nossas emissões. Mas precisamos também fazer o básico do básico, que é a transição energética.

Quem se beneficiará com a regulamentação do mercado de carbono?

A COP29 começou com alguns avanços dentro do artigo 6 do Acordo de Paris, sobre o mercado de carbono. Mas ainda há muito o que fazer e, muito provavelmente, o processo não será concluído na COP30. É importante que isso se acelere porque se trata de um mecanismo que pode contribuir bastante. Não é a solução para tudo, mas pode ajudar. Sem o mercado de carbono regulado no Brasil, a gente não consegue levar segurança para os investidores, nem para aqueles que operam os projetos no campo. Basicamente, o mercado de carbono vai estimular os países que já fizeram a lição de casa em relação às suas metas de redução e garantir que façam ainda mais, porque haverá um retorno financeiro. Da mesma forma, ajudará quem não conseguiu, ainda, fazer sua lição de casa.

OCEANOS

Navios ameaçam vida das baleias

Segundo o registro fóssil, os cetáceos — baleias, golfinhos e seus parentes — evoluíram a partir de mamíferos terrestres quadrúpedes que regressaram aos oceanos há cerca de 50 milhões de anos. Hoje, os seus descendentes estão ameaçados por um mamífero terrestre diferente, que também regressou ao mar: os humanos.

Milhares de baleias são feridas ou mortas todos os anos após serem atingidas por navios, especialmente os porta-contentores, que transportam 80% dos bens comercializados no mundo através dos oceanos. Um estudo liderado pela Universidade de Washington quantificou pela primeira vez o risco de colisões de embarcações baleeiras em todo o mundo para quatro gigantes oceânicos geograficamente espalhados, que estão ameaçados pelo transporte marítimo: baleias-azuis, barbatanas, jubarte e cachalotes.

No artigo, publicado na revista *Science*, os pesquisadores relatam que o tráfego marítimo global se sobrepõe a cerca de 92% da área de

distribuição dessas espécies de baleias. “Isso se traduz em navios viajando milhares de vezes a distância até a Lua e voltando dentro da área de distribuição dessas espécies todos os anos”, disse a autora senior Briana Abrahms, pesquisadora do Centro Sentinela do Ecossistema. “Esse problema só deverá aumentar, à medida que o comércio global crescer nas próximas décadas.”

Desconhecimento

“As colisões entre navios baleeiros normalmente só foram estudadas ao nível local ou regional — como nas costas leste e oeste do continente americano, e os padrões de risco permanecem desconhecidos em grandes áreas”, disse a autora principal, Anna Nisi. “Nosso estudo é uma tentativa de preencher essas lacunas de conhecimento e compreender o risco de ataques de navios ao nível global. É importante compreender onde é provável que essas colisões ocorram, porque existem algumas intervenções realmente simples que

Ocean Wise/Divulgação



Jubarte no Canadá: tráfego em 92% das regiões onde vivem quatro grandes espécies de cetáceos

podem reduzir substancialmente o risco de colisão.”

A equipe internacional analisou as águas onde as quatro espécies de baleias vivem, alimentam-se e migram, reunindo dados de fontes diversas, incluindo pesquisas governamentais, avistamentos por membros do público, estudos de

marcação e, até mesmo, registros baleeiros. Os pesquisadores coletaram cerca de 435 mil avistamentos únicos dos cetáceos. Eles, então, combinaram o novo banco de dados com informações sobre os rumos de 176 mil navios de carga de 2017 a 2022 — rastreados pelo sistema de identificação automática

de cada navio e processados usando um algoritmo do Global Fishing Watch — para identificar onde as baleias e os navios têm maior probabilidade de se encontrar.

O estudo revelou regiões já conhecidas, como áreas de alto risco para ataques de navios: a costa do Pacífico da América do Norte,

o Panamá, o Mar da Arábia, o Sri Lanka, as Ilhas Canárias e o Mar Mediterrâneo. Mas também identificou regiões pouco estudadas e de alto risco para as baleias, incluindo a África Austral; América do Sul ao longo das costas do Brasil, Chile, Peru e Equador; os Açores; e Leste Asiático ao largo das costas da China, Japão e Coreia do Sul.

As medidas obrigatórias para reduzir as colisões de navios baleeiros eram muito raras, encontradas em apenas 0,54% dos pontos críticos de baleias-azuis e 0,27% das jubarte. Não foram identificadas nos casos das baleias-comuns ou cachalotes. Embora muitas áreas de risco de choque estejam dentro de áreas marinhas protegidas, as reservas muitas vezes não têm limites de velocidade estabelecidos.

Para todas as quatro espécies, a grande maioria dos focos de ataques de navios baleeiros — mais de 95% — abrangiam o litoral, enquadrando-se na zona econômica exclusiva de uma nação. Isso significa que cada país poderia implementar a sua própria proteção. “Do ponto de vista da conservação, esse fato é realmente encorajador”, disse Nisi. “Isso significa que cada país tem a capacidade de proteger as áreas de maior risco.”