

Crianças primeiro: a chance histórica do Brasil na COP30



» **LAÍS FLEURY**
Líder de Natureza do Alana
» **PEDRO HARTUNG**
CEO da Alana Foundation

a esses eventos climáticos extremos. As crianças são as mais afetadas por essas exposições, o que impacta no seu desenvolvimento para o resto da vida: problemas respiratórios agravados, insegurança alimentar, ansiedade e depressão.

Direitos fundamentais, como educação, saúde e lazer, garantidos no artigo 227 da Constituição Federal, que garante absoluta prioridade à infância e à adolescência, são comprometidos quando a vida cotidiana se transforma em uma corrida para sobreviver a desastres ambientais cada vez mais frequentes.

Esses efeitos vão além do impacto imediato. Uma enchente que destrói uma escola ou uma seca que provoca fome não significam apenas perdas materiais, mas também impactos invisíveis e duradouros sobre a formação de milhões de cidadãos. A cada evento extremo, a desigualdade se aprofunda e as perspectivas de futuro se estreitam.

Por tudo isso, crianças e adolescentes precisam ocupar o centro das decisões, inclusive as climáticas, já que, além de afetados, são parte da solução. Sua curiosidade, criatividade e resiliência constituem um convite para imaginar soluções mais justas e regenerativas, capazes de restaurar nossa relação com a Terra e de construir sociedades solidárias e preparadas para os desafios vindouros, inclusive na relação interdependente com outras espécies.

Inserir as crianças no diálogo não é apenas um imperativo ético e prática de justiça climática intergeracional; é uma estratégia de desenvolvimento de sociedade e país com um resultado melhor para todos. Uma praça verde, com rios não poluídos e espaços para crianças brincarem ao ar livre, certamente será uma vizinhança segura, caminhável e feliz para todos.

O Brasil tem agora uma oportunidade única. A

COP30, em Belém, não pode ser apenas mais uma conferência entre países; ela precisa marcar compromissos concretos que coloquem as infâncias no centro da adaptação e da mitigação, por meio de uma consideração primordial, como diz a Convenção sobre os Direitos das Crianças da ONU.

Isto significa integrar a pauta climática às políticas de educação, proteger comunidades em áreas de risco, elaborar planos que contemplem as especificidades da infância e enfrentar o racismo ambiental, que expõe meninas, crianças negras, indígenas, quilombolas e periféricas a riscos desproporcionais. Também passa por abrir espaços para que suas vozes sejam ouvidas e possam participar diretamente, reconhecendo-as como sujeitos de direitos e agentes de transformação.

Foi nesse espírito que aconteceu, no último dia 3, em Brasília, o encontro Crianças e ação climática: prioridades e compromissos rumo à COP30, organizado pelo Alana em parceria com a Pontifical Academy of Science e a Pontifical Academy of Social Science, academias pontifícias de ciências e ciências sociais do Vaticano.

O evento integra uma série de 10 encontros sobre resiliência climática previstos para ocorrer em diversas partes do mundo. A proposta é clara: afirmar que não há resiliência climática sem proteger antes os mais vulneráveis, mobilizando e comprometendo o país para que a infância esteja no centro das negociações climáticas.

Esse é o compromisso do artigo 227 da Constituição e da Convenção, que precisamos lembrar como países, políticos, empresas, sociedade e famílias. O Brasil, anfitrião da próxima COP, tem a oportunidade de deixar esse legado ao mundo: de que proteger as crianças e a natureza é garantir a nossa própria vida em sua essência.

Paradoxos do tarifaço de Trump



ANTONIO CORRÊA DE LACERDA
Professor-doutor do Programa de Pós-graduação em Economia da PUCSP, conselheiro e ex-presidente do Conselho Federal de Economia (Cofecon)

O tarifaço anunciado por Donald Trump traz impactos significativos para a economia mundial, incluindo os próprios EUA. As cadeias internacionais de suprimento estão sendo significativamente afetadas. Desde as duas décadas finais do século passado, as empresas transnacionais disseminaram sua localização de produção, no rastro da globalização econômica, com dois objetivos claros: o primeiro foi o de barateamento de custos de produção e logística; o segundo, atuar em países cujas legislações ambientais pareciam mais brandas, até mesmo na suposição utópica de que seria possível "terceirizar" os efeitos do aquecimento global e suas consequências.

Desde então, os fluxos de comércio internacional ganharam dimensões inéditas, em termos absolutos e relativos. Atréladados aos investimentos externos turbinados pela abundância de recursos financeiros, cresceram as atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação, assim como as trocas comerciais internacionais, sendo, grande parte delas, oriundas de opções intrafirmas, entre matrizes e filiais de uma mesma empresa e entre as próprias filiais, impulsionando o papel da logística e distribuição de produtos.

Mais recentemente, três fatores também impuseram revisão na estratégia de localização das empresas mundo afora, alterando o paradigma da globalização, agora determinada pelo fator segurança de abastecimento: a pandemia de covid-19, a crise climática exacerbada e os conflitos geopolíticos traduzidos em guerras envolvendo atores importantes nos elos de produção e distribuição de matérias-primas, partes e componentes e produtos finais.

Assim, não é de se estranhar o fato de que muitas das decisões de políticas econômicas de países, especialmente os mais ricos, não encontrem respaldo por parte das suas grandes empresas. O caso do tarifaço muitas vezes joga contra os seus interesses imediatos, com impactos diretos também aos consumidores.

No caso específico da relação com o Brasil, chama a atenção o nível elevado das tarifas anunciadas e a sua condicionalidade a aspectos político-institucionais que afrontam a autonomia dos Poderes e a própria soberania nacional, ao condicionar um recuo a questões que extrapolam a seara do Executivo.

Paradoxalmente, o novo cenário internacional impõe à economia brasileira a necessidade de um grande salto no caminho da reindustrialização, da transição energética, da economia digital e do aprofundamento das atividades ligadas à biodiversidade e economia verde.

O Brasil logrou êxito, no século passado, em realizar uma transição de uma economia agroexportadora do início dos anos 1920 para se tornar uma das 10 economias mais industrializadas do mundo nos anos 1970. Naquela feita, o cenário pós crise de 1929, os anos dourados pós Bretton Woods (1944) e o impulso do modelo adotado domesticamente de substituição de importações foram determinantes para o salto brasileiro. Entre 1949 e 1989, a economia brasileira cresceu 7% ao ano, na média.

A exemplo do que ocorreria no início do século passado, as condicionalidades externas impulsionam de forma inexorável a economia brasileira ao avanço do desenvolvimento, sob o risco da estagnação e até mesmo do retrocesso. Os desafios, agora, são outros: a digitalização da economia, a transição energética e os novos paradigmas produtivos impõem soluções criativas para fazer frente a um mundo em transformação.

O Brasil conta com inegáveis vantagens comparativas: um dos maiores mercados do mundo, com autonomia energética e hídrica, recursos humanos de qualidade e tradição industrial, a par da desindustrialização sofrida. Somos muito bem-sucedidos nos complexos agropecuário, mineral e petrolífero. É preciso aproveitar essas vantagens comparativas e transformá-las em vantagens competitivas com a ampliação do valor agregado gerado e aumentar a complexidade da nossa pauta de produção e exportação.

O recém-lançado Plano Brasil Soberano, em resposta ao tarifaço de Trump, visa apoiar as empresas brasileiras diretamente afetadas pela medida, disponibilizando R\$ 40 bilhões para isso. Trata-se, inegavelmente, de importante iniciativa que, no âmbito dos programas estruturantes já em curso, como o Plano Nova Indústria Brasil (NIB), o Plano de Aceleração do Crescimento (Novo PAC) e o Plano de Transformação Ecológica (PTE), busca repositonar a economia brasileira em face dos desafios do cenário externo.



A indústria de base do Brasil é o motor da mobilidade sustentável global



» **EMERSON SOUZA**
Vice-presidente de Relações Institucionais da Brazil Iron
» **ROB DAVIES**
CTO da Brazil Ironprofissão

do momento em que o aço com o qual são construídos também for produzido por meios não poluentes.

É aqui que uma analogia poderosa se torna clara. Assim como os veículos elétricos substituem os motores a combustão, os fornos a arco elétrico (EAFs) movidos à energia renovável substituem os altos-fornos a carvão. A eletrificação não está apenas transformando as frotas nas ruas e estradas, mas também as usinas siderúrgicas que as fornecem. A eletrificação da frota e também dos fornos que produzem aço tem um impacto muito maior.

Os veículos elétricos reduzem as emissões uma vez que estão em uso, enquanto o aço de baixo carbono reduz as emissões incorporadas antes mesmo de saírem da fábrica. A solução é o ferro verde, tecnicamente conhecido como HBI (ferro briquetado a quente).

Produzido a partir de minério de ferro de alta qualidade usando energia renovável, o HBI é a matéria-prima ideal para alimentar fornos elétricos. Combinados, os dois podem cortar as emissões da produção de aço em até 95%.

Para a indústria automotiva, isso significa que as emissões da produção de veículos podem cair em até 27%. E o custo? De acordo com o ICCT, o preço final de um carro construído com aço verde aumentaria em menos de 1%. Um custo marginal para um ganho transformador.

A política global está reforçando essa mudança. A partir de janeiro de 2026, o Mecanismo de Ajuste de Carbono na Fronteira (CBAM) da Europa irá impor tarifas sobre importações intensivas em carbono,

nivelando o campo de jogo para o aço de baixo carbono. O Japão já introduziu subsídios de US\$ 380 por tonelada para acelerar a transição do alto-forno para o aço verde. A direção da viagem é clara.

O Brasil está em uma posição ideal para liderar. A Vale, por exemplo, tem buscado parceiros para viabilizar a construção de Mega Hubs no Brasil, que servirão de insumo para a fabricação de HBI.

Já no Estado da Bahia, há um megaprojeto em fase de licenciamento ambiental, com início de produção previsto para 2030. Mesmo antes de iniciar suas operações, este já garantiu acordos de fornecimento de 10 anos com parceiros de primeira linha, com potencial para gerar cerca de US\$ 30 bilhões em receita.

Diferentemente da Austrália, onde grandes projetos permanecem parados, o Brasil desfruta de uma vantagem competitiva única. O Brasil combina abundante energia renovável com o raro minério de itabirito soft de alta qualidade, encontrado em apenas 3% das reservas globais. Essa combinação única, minério de classe mundial e energia limpa ilimitada, torna a produção de ferro verde em larga escala viável e globalmente competitiva.

O legado que nosso país pode construir é claro. Não apenas como um exportador em massa de commodities brutas, mas como um centro global para insumos industriais de valor agregado e baixo carbono que sustentam a descarbonização do transporte e do aço. O mundo está se eletrificando, na estrada e no forno. O Brasil deve aproveitar esta oportunidade para liderar essa transformação.

Corrida global pela sustentabilidade segue em ritmo acelerado. Para indústrias como a automobilística e a siderúrgica, que são a base de economias modernas, o desafio é entregar uma mudança real e mensurável, indo além de promessas.

O Brasil tem a chance real de liderar essa transição. A questão é se o país irá aproveitá-la.

Quando se fala em descarbonizar o transporte, a primeira imagem que vem à mente é, frequentemente, a do veículo elétrico. A eletrificação é mesmo essencial, isso não se questiona. Mas, para alcançarmos a sustentabilidade embarcada em carros, ônibus e caminhões, a transformação precisa estar presente desde o começo da cadeia, a partir do aço que compõe a maior parte do próprio veículo.

De acordo com o Conselho Internacional de Transporte Limpo (ICCT), o aço e o ferro respondem por até 66% do peso de um carro. A produção siderúrgica, hoje, é responsável por cerca de 8% das emissões globais de CO2. Em poucas palavras, os veículos elétricos só serão totalmente "verdes" a partir